



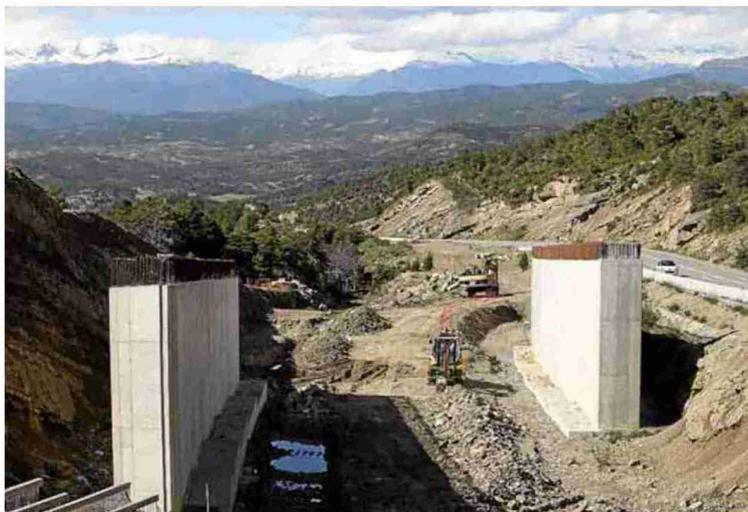
La autovía a Jaca se retoma en Caldearenas después de tres años sin avances en ese tramo

El viaducto sobre el río Guarga, que se montó en 2011 y está sin terminar, podría dañarse si sigue abandonado

HUESCA. Las obras de la autovía entre Huesca y Jaca (A-23) se retomaron ayer en el tramo entre Caldearenas y Lanave, paralizado prácticamente desde hace tres años. Sin embargo, se trata de un total de 12 kilómetros que no tendrán continuidad, al menos por el momento, por ninguno de sus extremos. En este trazado, se encuentra el espectacular viaducto sobre el río Guarga, que se quedó montado pero sin terminar en 2011, después de que las máquinas hubieran desaparecido del resto meses antes. Ahora, los operarios deben volver a trabajar porque podría sufrir daños si continúa más tiempo en el abandono.

No obstante, los trabajos se concentraron ayer en un solo punto, alejado del puente sobre el Guarga, donde no se apreciaba ningún movimiento. Solo se notaba el azote del viento en las varillas del encofrado lateral para acabar de construir la plataforma, así como en las vallas de protección con las que se aprecia que se quedó sin terminar. Las obras comenzaron ayer con el movimiento de tierras en la bajada de la cara norte del puerto de Monrepós (hacia Sabiñánigo), en una zona próxima y en paralelo a la actual carretera N-330, donde en el futuro se bifurcarán las dos calzadas que servirán para dar servicio a ambos sentidos. En este punto, se levantaron los muros de una estructura, que también se dejó inacabada, bajo la que pasará la futura calzada. Ahora, se aprovechará también para instalar todo el sistema de drenaje de la vía rápida.

Este tramo, que construye la empresa Ferrovial Agromán S. A., discurre de sur a norte por el mismo corredor de la actual carretera, que se convertirá en la calzada



Las máquinas volvieron ayer a retomar el movimiento de tierras en el tramo Caldearenas-Lanave. R. GOBANTES

de sentido hacia Huesca de la futura autovía. Por otro lado, la de sentido Jaca será completamente de nueva construcción. El Ministerio de Fomento informó ayer de que el presupuesto de inversión de la obra es 78,3 millones de euros, de los que se han ejecutado aproximadamente un 33%.

Para retomar las obras, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITSA) estimó para este año una inversión de 14 millones, además de 6 millones que se introdujeron en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) a través de una enmienda del PP. No obstante, en las cuentas del pasado año se inclu-

yeron otros 6 millones por la misma vía para este tramo, pero solo se llegaron a ejecutar 194.000 euros. De hecho, tampoco se cumplieron las enmiendas sobre la Travesía Central Pirenaica y el Canfranc.

Estos 12 kilómetros de autovía tendrán dos calzadas de 7 metros de anchura con dos carriles de 3,5 por sentido, con arcones exteriores de 2,5 metros e interiores de 1,5 metros. En parte del trazado, irán en paralelo, separadas por una mediana, pero en otros puntos se distanciarán hasta 3 kilómetros. De este modo, se construirán 10 kilómetros de calzada única y 4,4 kilómetros de doble. Ade-

más, se trabajará en la adecuación de la actual N-330 para convertirse en parte en una de ellas.

Es lo mismo que se está realizando ahora en el tramo entre Nueno y el congreso del Isuela, cuya puesta en servicio se fijó para este año. Una vez construida la calzada nueva, por la que ahora se circula, se desvió el tráfico de ambos sentidos para dejar exenta la vieja carretera, que se está adaptando a las exigencias de la autovía.

Siete mil vehículos diarios

Con estos trabajos que se retomaron ayer, Fomento resalta que se mejorará la seguridad, comodi-

EL DATO

78,3

El Ministerio de Fomento indica que la inversión total en el tramo entre Caldearenas y Lanave es de **78,3 millones de euros**, de los que se han ejecutado un 33%.

dad y velocidad de los 7000 vehículos de media que circulan a diario por este tramo. En su trazado, se construirán 14 nuevas estructuras, algunas de ellas para asegurar la permeabilidad de la infraestructura frente a los caminos, pasos de fauna y cauces interceptados por el trazado, como la que se encuentra sin acabar en el punto donde se han retomado las obras. Tres de ellos son viaductos: sobre el Guarga, arroyo de Ayo y barranco de Fontanal. Además, hay 4 pasos superiores y 7 inferiores. Por otro lado, también se perfora un túnel de 395 metros de longitud, según el Ministerio.

De todos ellos, el más espectacular es el puente sobre el Guarga, visible desde la calzada actual, de 350 metros de longitud y asentado sobre tres pilonas de 2,5 metros de radio para sostener las calzadas de ambos sentidos. Esta estructura se ensambló en el año 2011 porque las piezas ya estaban construidas y salía más económico colocarlas que tenerlas almacenadas. Fue el último gran avance del tramo al que ayer volvieron las máquinas en un solo punto.

ELENA PUÉRTOLAS