

REACCIONES A LA REPARACIÓN DE UN TRAMO DE LA VARIANTE DE LOS VISOS

Expertos achacan a posibles «vicios ocultos» la anomalía del puente de la A-4

► Ingenieros de Caminos dicen que habrá que analizar las causas tras la obra

► La afección al tráfico por la intervención empezará a notarse desde hoy

N. SANTOS
nsantos@cordoba.elperiodico.com
CÓRDOBA

El hecho de que la estructura que sirve de enlace entre el puente de Andalucía y la A-4, en el tramo denominado variante de Los Visos, presente anomalías apenas ocho años después de ser inaugurada «no es habitual». Lo explica Alejandro Castillo, vocal de la Junta Rectora de la Demarcación de Andalucía del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Ciccp) y especialista en puentes y estructuras. Como detalla Castillo, en España hay, aproximadamente, 165.000 kilómetros de carreteras y se calcula que existe un puente por cada kilómetro, es decir, que hay unas 150.000 estructuras de este tipo. Esto supone numerosas inspecciones por parte de las administraciones para estimar su estado de conservación y como medida de mantenimiento.

Precisamente, en una de esas inspecciones, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana detectó anomalías en las vigas del citado puente de la A-4 a su paso por Córdoba capital. El ministerio no dio más detalles, pero el director general de Carreteras, Juan Pedro Fernández Palomino, sí concretó que se cambiarán todas las vigas del puente, lo que en la práctica supondrá hacer una estructura casi nueva, algo que costará en torno a siete millones de euros.

Consultado por lo que ha podido ocurrir, Alejandro Castillo señala que podría tratarse de un «vicio oculto», un concepto que se utiliza en edificación para señalar aquellos desperfectos que no pueden percibirse a simple vista y que tienen que ver con fallos en la cimentación, la estructura o la impermeabilización. Es decir, que cuando se recepcionó y certificó la obra estos posibles fallos no podían detectarse.

A esta misma conclusión llega el presidente de la Gerencia Municipal de Urbanismo (GMU) de Córdoba, Salvador Fuentes, bregado en estos asuntos. Fuentes considera que la anomalía detectada también puede deberse a ese vicio oculto en la obra, algo que, reconoce, puede ser más habitual de lo que



MANUEL MURILLO

Operarios trabajando bajo el puente en el que hay que intervenir.

parece, aunque no tanto en construcciones que son relativamente nuevas.

Señala en este sentido el presidente de Urbanismo que la responsabilidad no puede achacarse a la administración, en el caso de la va-

riante de Los Visos, al Gobierno central.

¿QUIÉN TIENE LA CULPA? // Dilucidar quién es responsable de los fallos es un paso que habrá que dar a posteriori porque lo primero, indica

Castillo, es solventar de urgencia el problema. Según indica este ingeniero, los puentes son «las infraestructuras más complicadas de la ingeniería civil» y en su construcción participan muchos agentes distintos.

Aunque fuera un vicio oculto, la empresa adjudicataria (que fue Sarrión) no tendría por qué asumir la responsabilidad, ya que en el proceso intervienen más aristas que deberán analizarse por parte del ministerio.

También surge la duda de si se puede exigir responsabilidad usando la garantía de la obra, que en este caso es de diez años. Como detalla el secretario general de Construcción, Francisco Carmona, la garantía solo sería exigible a la empresa si las deficiencias tienen como causa directa y determinante «una defectuosa ejecución de la obra». No siempre es así, añade, porque hay otros motivos por los que pueden aparecer estas anomalías, desde errores del proyecto en el estudio de las cargas que debe soportar la infraestructura hasta la ausencia de las necesarias operaciones de conservación y mantenimiento.

LA OBRA EMPIEZA HOY // Los operarios empezarán desde hoy a trabajar sobre el puente, lo que supondrá una serie de afecciones al tráfico que inciden en los ramales de la entrada desde Sevilla a la ronda Oeste y la salida de la ronda Oeste hacia Madrid. Los itinerarios alternativos recomendados implican usar los enlaces 403-Córdoba Sur, 406 del polígono industrial Amargacena y el 408 (variante Oeste, CO-32), así como vías de distintas titularidades (como las avenidas de Cádiz, de Granada o del Aeropuerto). ≡

antecedentes

Una vía con problemas desde su estreno

La variante de Los Visos, que desde este sábado volverá a estar en obras pese a ser un proyecto ejecutado hace menos de una década, no ha estado exenta de problemas. La reparación de un viaducto de la vía de 4 kilómetros que une la A-4 (Sevilla-Madrid) con el puente de Andalucía no es la primera adversidad que padece desde su apertura total en el 2015. Poco después de su estreno se detectó su primer inconveniente, que a lo largo de su trazado no había ni una sola salida, lo que trajo consigo un aumento del tráfico en el kilómetro 403, ubicado a la altura del estadio de fútbol, en el que se produjeron numerosos atascos y accidentes. Esa circunstancia se resolvió en 2019, cuando se habilitó una salida tras el puente de la N-432 (Badajoz-Granada) y a la altura del barrio del Guadalquivir.

Esta carretera que parte del kilómetro 404 y que acaba en el 408, conocida también como va-

riante de Porcelanosa, fue planificada por el Gobierno central al principio de este milenio y forma parte de un convenio del 2006 en el que aparecía otra vía que aún sigue sin ejecutarse, el tramo norte de la variante Oeste (CO-32), el que falta para conectar la carretera del Aeropuerto (N-437) y la de Palma (A-431) y el que necesita que Gobierno y Junta se reúnan para impulsar su ejecución.

La variante de Los Visos era importante para Córdoba, ya que implicaba darle continuidad al puente de Andalucía, una infraestructura ejecutada por la Junta en su ronda de Poniente (o ronda Oeste, la A-3050), que culminó en 2008 y que quedaba incompleta hasta que no conectase con la A-4. El convenio establecía las bases para la ejecución de la variante de Los Visos y del segundo tramo de la variante Oeste presupuestándolas en casi 47 millones. Solo la de Los Visos costó 48, a los que hay que sumar más de medio millón de la nueva salida y los 7

millones de la reparación que empieza.

La obra fue adjudicada en el 2009, durante el Gobierno del PSOE, a Construcciones Sarrión, a la que el Ejecutivo central encomendó los trabajos por casi 30 millones y un plazo de 26 meses. Al final, la obra duró cinco años, ya que tuvo momentos de paralización; y su coste superó los 48 millones. Entre 2014 y 2015, en la etapa del PP, la nueva vía llegó a su recta final y se fue abriendo por fases.

Apenas un año después de su inauguración total, el Gobierno anunció su primer arreglo, la ejecu-

ción de una nueva salida tras el viaducto de la N-432, ya que los 4 kilómetros de carretera no disponían ni de una sola en todo el trazado. De esa manera respondía a las voces críticas que se alzaron, entre ellas, las de los empresarios de los polígonos de La Torrecilla y Amargacena. Los trabajos, ejecutados por Díez y Compañía y Hoces Empresa Constructora, empezaron en mayo del 2018, tenían un plazo de diez meses y un presupuesto de 682.729 euros. Un año después entraba en servicio la nueva salida ideada para acabar con los innumerables atascos.

Pero esto no es todo. A la obra de reparación de un viaducto por las anomalías detectadas, se sumará en un futuro, aunque no se sabe cuándo, otra intervención para mejorar el acceso al puente de Andalucía desde la A-4 con el fin de aliviar más el tráfico que se dirige a la zona oeste y a los polígonos. ≡

Tres años después de su apertura total se ejecutó una salida para evitar los continuos atascos