

Puente de la Milla (Bouzas-Cangas)



20

Ya en septiembre de 2004 (nº 32) y en enero de 2006 (nº 34), tratábamos en nuestra revista sobre la necesidad de llevar a cabo un segundo puente sobre la ría de Vigo.

Hace ahora dos años, se hablaba ya de las previsiones de posible colapso a medio plazo en el puente de Rande, en la AP-9, con dos posibles alternativas, una de ellas propiciada por la CEP y apoyada por las Cajas gallegas (la de los empresarios), el 2º puente sobre la ría, y la otra apoyada por la Xunta (la de los políticos), un ramal a Puxeiros desde la autovía de Pontevedra a Pontearreas. Evidentemente, como la iniciativa debe contar con la aprobación de los políticos, más entretenidos en sus peleas, no sólo no se ha hecho hasta ahora ni una ni otra, es que ni siquiera se ha

hecho proyecto alguno.

Decíamos entonces que “el 26 de julio pasado (2004), Faro de Vigo se hacía eco del problema con este titular: “Una caravana de hasta nueve kilómetros colapsa el puente de Rande”. Ya más recientemente, concretamente el pasado 13 de septiembre, volvía a incidir sobre el particular con estos titulares: “El tráfico de Rande creció un 29% en cinco años y llegó a 63.000 coches al día en agosto” “El puente superará los 74.000 vehículos en verano de 2009, y no hay previsión de poner en marcha alternativas a la A-9, al menos hasta 2010.” “El corredor de O Morrazo y el polígono que promueve allí Zona Franca dispararán el flujo de automóviles”. “El aumento es más rápido en el tramo de Vigo a O Morrazo”.

Analizábamos en aquellos momen-

tos los pros y los contras de cada solución y ya entonces y antes incluso que el PGOM de Vigo decidiera soterrar la comunicación de Vigo con Porriño y prácticamente dejar sin protagonismo alguno al actual trazado de la autovía, la propuesta política nos parecía un remiendo poco inteligente a la solución del problema, exponiendo entonces lo siguiente: “*consiste en una autovía que partiendo de Pontevedra, discurre por Soutomaior, Pazos de Borbén, donde se bifurca en un ramal que pasando por Mos finaliza en Puxeiros, y por otro lado continúa a Pontearreas. La distancia entre Pontevedra y Vigo sería así de unos 33 Km., mientras que entre Pontevedra y Pontearreas la distancia se reduciría a 39 Km. La propuesta fué remitida al Ministerio de Fomento para su financiación dentro del Plan Galicia en sustitución del*



primer trazado Pontevedra-La Cañiza, para enlazar Pontevedra con la A-52 sin tener que pasar por el Puente de Rande y sin satisfacer peaje alguno.

Se trata de un vial que evidentemente va a poner en valoración a Soutomaior y a Pazos de Borbén, al tiempo que acerca considerablemente Pontearreas a la capital de la provincia, con todo lo que ello comporta para su zona de influencia y las perspectivas de crecimiento que se abren para los ayuntamientos actualmente muy ruralizados de Soutomaior y Pazos de Borbén.

**EN UNA PRIMERA FASE, EL
PUENTE CONSEGUIRÍA QUE VIGO
Y MARÍN CONSTITUYESEN UNA
ÚNICA OFERTA PORTUARIA. EN
UNA SEGUNDA FASE, Y JUNTO
A VILAGARCÍA DE AROUSA,
PODRÍAN CONSTITUIR EL GRAN
PUERTO DEL ATLÁNTICO ESTE**

Otra de las virtudes del trazado es evitar el paso por el puente de Rande para aquellos vehículos que desde Pontevedra circulan hacia Orense o hacia Portugal. En ese sentido, aun cuando los principales tráficos en ascenso por el puente no son esos, evidentemente ello ayudará a descongestionar el embudo que habrá de suponer el puente en un futuro.

En cuanto al ramal a Mos y Puxeiros, que sitúa a Vigo de Pontevedra en 33 Km. lógicamente habrá de ser una alternativa para quien no quiera pagar un peaje, su-



- Schindler 3100
- Schindler 3300
- Schindler 5300

La suma de los factores sí altera el producto

+Espacio + Seguridad + Silencio + Diseño

La nueva generación de ascensores Schindler para el mercado residencial y comercial.

- Un 20% más de espacio en cabina en el mismo hueco.
- Última tecnología: correas de tracción. Tracción sin reductor.
- Bajo consumo de energía.
- Cuadro de maniobras "invisible", oculto en la puerta exterior del ascensor.
- Evacuación automática de pasajeros.
- Silencio total.



frir Vigo-Puxeiros y darse una vueltecita por Pazos de Borbén.

El trazado es una solución efectiva para reducir el trayecto de Pontevedra a Orense o Tuy, para aliviar el puente de Rande, para poner en el mercado a Pazos de Borbén y Soutomaior, para acercar Redondela tanto a Pontevedra como a Pontearreas, y en definitiva para completar una malla muy necesaria para las comarcas por las que discurre, y todo ello sin coste alguno para el usuario, algo por lo que debemos luchar, pues con ello habrán de obtenerse evidentes beneficios para todos”.

En cuanto a la iniciativa empresarial del segundo puente, exponiamos lo siguiente:

“En cuanto a esta idea, se trata de llevar a cabo un puente entre Alcabre, en las inmediaciones del Museo del Mar, y Cangas en la zona de Punta Balea, cubriendo una distancia de costa a costa de 3.175 metros (la distancia en Rande es de 670 m.) y aguas abajo del puerto.

A primera vista, la idea puede parecer utópica, e incluso desaconsejable, pero cuando mejor y más seriamente se analiza, más interesante y esperanzadora resulta, sobre todo cuando se analiza no solo como alternativa a Rande, sino como cinturón Vigo-Morrazo, al ir unido al segundo cinturón de Vigo al corredor de alta capacidad del Morrazo, tener cercana y fácil continuidad hacia Bueu, Marín y Pontevedra, uniendo los puertos de Vigo y Marín en aproximadamente un cuarto de hora, con una distancia a Pontevedra muy similar a la actual por el puente de Rande, pero cubriendo áreas mucho más pobladas

e interesantes en cuanto a previsiones de desarrollo, etc., etc.

Analícemos en primer lugar sus características técnicas.

Por la parte viguesa arrancaríamos de un punto resuelto de forma muy curiosa y adecuada, como si de una premonición se tratase en el PGOM que el Ayuntamiento tramita, ya que una de las ideas del PGOM, la de convertir en un paseo la actual avenida de Samil paralela a la playa, sustituyendo el vial por otro paralelo a unos 150m. de distancia, que parte del segundo cinturón y termina en una gran plaza frente al museo del mar, es idóneo para continuación y arranque del puente, tanto en situación como en altura. Por la parte del Morrazo el encuentro tendría lugar en

los límites de la actuación urbanística prevista en Punta Balea, lo que lo hace perfectamente previsible.

Ya sobre el mar, el lugar de su trazado coincide sensiblemente con la alineación entre las dos balizas de entrada al puerto de Vigo, la de Alcabre frente a punta Molino y la Borneira, con profundidades a 600 metros de la costa de solo 10 metros en fondos planos y perfectamente operables.

La altura que el puente debería alcanzar en su parte central, si la ciframos en 75 m. supone unas pendientes en subida y bajada inferiores al 3%, debido al trazado de unos 3.500 m. que el puente tendría desde la cota 20 en ambos márgenes, lo que no supone dificultad alguna. La longitud entre apoyos de aproximadamente una mi-



lla marina 1.852 metros tampoco supone problema técnico que no se pueda resolver hoy en día, mientras que las posibilidades que da el propio puente de obtener miradores a ambos lados sobre los soportes a cerca de 200 metros de altura, la posibilidad de trazar otros tableros bajo el principal entre costa y apoyos, para paseos peatonales con restaurantes, embarcaderos, etc. La posibilidad de colgar de la zona central del tablero principal zonas de paso peatonal, incluso para bicicletas entre ambos márgenes, en definitiva la creación de un elemento turístico de primer orden que bien pudiera diseñar Santiago Caltrava o Norman Foster pondrían a la ría de Vigo en el cenit de la ingeniería más avanzada.

La pregunta clave, está como casi siempre en la financiación, y es aquí donde nos encontramos con el compromiso de la Confederación de Empresarios de Pontevedra, quien en la figura de su presidente José Manuel Fernández Alvariño ha conseguido el apoyo unánime de su directiva, y según manifiesta, de una importantísima corporación financiera quien tras estudiar la rentabilidad de la idea se compromete a



llevarla a cabo sin que tengamos, como casi siempre, que estar a expensas de los dineros públicos para este tipo de infraestructuras. Si eso es así, la idea requiere del máximo de atención y respeto, ya que esta obra puede poner al área metropolitana de Vigo, en pocos años, en la órbita de las grandes

áreas de ciudades europeas, aunque para ello será necesario que los vigueses, y no solo los del NO, sino sus autoridades, instituciones, asociaciones, profesionales, vecinos, etc., aprendamos a ser generosos y a dejar de pensar en clave de aldea, en pequeño, en el constante temor a crecer y

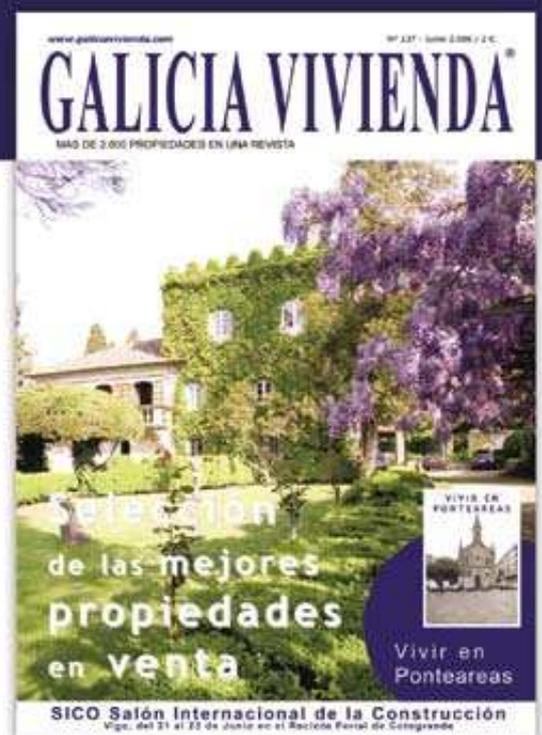
TODA LA OFERTA INMOBILIARIA CADA MES EN SU KIOSCO

Más de 2000 propiedades en una revista.

Fotografías, clasificados, venta, chalets, pisos, terrenos, locales, alquileres...



Galicia Vivienda. 10 años ofreciendo las mejores oportunidades inmobiliarias.





en descalificar permanentemente a quienes aportan cosas importantes.

Con la vía de alta capacidad del Morrazo, que no le falta nada para convertirse en autovía, el polígono industrial que allí se está creando, las perspectivas de crecimiento de Cangas con el nuevo PGOM, el potencial turístico de la ría de Aldán, la situación de Bueu, el importantísimo puerto de Marín y la comunicación con Pontevedra, todo ello unido a Vigo y conectado a su segundo cinturón, las posibilidades de crecimiento que se abren son inmensas. Si a ello le sumamos en un futuro la posibilidad de establecer un puente en la ría de Pontevedra entre Agüete y las inmediaciones de Sanxenxo, el eje Villagarcía-Vigo, con todo su potencial costero, está servido y con ello una de las primeras zonas económicas del país.

Por supuesto, esto nada tiene que ver en cuanto a alternativa con la autovía entre Pontevedra y Pontearreas prevista por la Xunta, por otra parte enormemente necesaria, pero con objetivos, perspectivas y alcance, radicalmente distintos.”

Ya posteriormente, en enero de 2005, publicábamos otro artículo en el que demostrábamos la viabilidad técnica del puente haciendo un estudio de los distintos puentes construidos en el mundo de similares características al que se pretende, publicando entre otras consideraciones lo siguiente:

“Un puente es mucho más que el nexo de unión entre dos costas o entre dos pueblos. Al

igual que con la arquitectura, gran parte de la aceptación de una obra reside no solo en sus características funcionales, sino en su carga estética, simbólica y representativa. ¿Se conocería igual la bahía de San Francisco sin el Golden Gate, símbolo y monumento ya imprescindible de la ciudad, o el río East en Nueva York si sobre él no atravesase el puente de Brooklyn que le une a Manhattan?

PUENTE BOUZAS-CANGAS.

El puente sobre el que vamos a tratar no necesita batir ninguno de los records

establecidos hasta el momento en cuanto a progresos de ingeniería se refiere, ya que necesitaría ser un puente colgante de menos de 2 Km. de luz de arco, menos de 80 metros de altura sobre el mar, menos de 350 metros de altura de pilastras, menos de 30 metros de profundidad de cimentación, menos de 40 metros de ancho de tablero, menos de 400 millones de euros de presupuesto y no habría de ser diseñado teniendo en cuenta ni huracanes, ni altas corrientes, ni movimientos de tierra, aunque si necesitaría ser un puente polivalente, para uso del automóvil, ferrocarril, ciclistas y peatones, con acceso mediante ascensores a los topos de los soportes que habrían de ser base de sendos restaurantes panorámicos a los que se accediera por veloces ascensores, también con tablero inferior desde la costa hasta los soportes, a escasa distancia del mar para propiciar paseos inferiores y acceso a los ascensores a la par que embarcaderos. En esa polivalencia si que con toda seguridad batiríamos records hasta ahora no planteados.

Pero, ¿qué se conseguiría o que se pretende con ese puente?

Vigo es la ciudad más poblada y de mayor calado industrial de Galicia, situada en el centro de un área metropolitana con una isocrona de menos de una hora, para unos 5 millones de habitantes, centro de



un arco atlántico que va desde Oporto a La Coruña, con el mayor puerto pesquero del Atlántico y a muy poca distancia de los emergentes puertos de Marín en la ría de Pontevedra y Villagarcía en la ría de Arosa, polo por tanto de unas posibilidades de implantación industrial y de transferencia de mercancías de primer orden entre Europa y América, a la par que centro turístico por excelencia.

AMPLIACIÓN DEL MUELLE DE BOUZAS

Los calados que ofrece la ría de Vigo, el abrigo de las rías, operables los 365 días del año, que de construirse la ampliación en Bouzas podrían llegar a los 20 metros en la máxima bajamar (situada a unos 300 metros del actual relleno), siendo así perfectamente visitables por los futuros porta contenedores de última generación, consiguiendo con ello una superficie de unos 400.000 m², las sinergias que pueden ofrecer los tres puertos unificando la oferta con una rápida y operable comunicación entre ellos, apoyados por el puerto seco a construir próximamente, así como al nuevo trazado para el uso del ferro-

**EL PUENTE SE HA
CONSENSUADO CON LOS
DISTINTOS SECTORES
EMPRESARIALES Y CUENTA
CON EL APOYO DE LAS CAJAS
GALLEGAS**

**NO SE TRATA SIMPLEMENTE
DE SOLUCIONAR EL PROBLEMA
DE RANDE, SINO DE CREAR
LAS INFRAESTRUCTURAS
NECESARIAS PARA QUE EL
ÁREA METROPOLITANA
VIGO-PONTEVEDRA SEA UN
REFERENTE EN EL MUNDO
GLOBAL**

carril, ya no solo con el centro de la península y con Portugal, sino sobre todo con una doble salida hacia Europa, bien por la cornisa cantábrica o vía Barcelona con un corredor ferroviario que le una vía marítima con

Italia y por ello con el centro de Europa evitando Francia, algo cada vez más complicado para los puertos del norte de Europa que no pueden recibir barcos de más de 18 metros de calado al no permitírsele la profundidad del canal de la Mancha, etc., dan a la zona unas posibilidades de ser competitivos a nivel mundial, de primer orden. Para ello es absolutamente imprescindible la unión entre las rías, poniendo con ello a los puertos de Vigo y Marín a 15 minutos por carretera, haciendo por tanto de ambos puertos uno solo a los efectos de oferta, lo que si sumamos a ello el que en el medio del recorrido ha de crearse el gran polígono industrial de Cangas, villa que pretende convertirse en una ciudad de 50.000 habitantes en los próximos 10 años de la mano de un PGOM a punto de ser aprobado, que así lo prevé, con la construcción de un gran centro comercial en Salgueirón, al pie del puente, donde también se ubicará, al lado del museo de la Ballena, el mayor puerto deportivo de la ría y un importante hotel, la potenciación de Bueu y el anillo de ría formado por el segundo cinturón de Vigo, el puente de Rande, la vía rápida del Morrazo (convertible en autovía), y el

dharma
SIGI

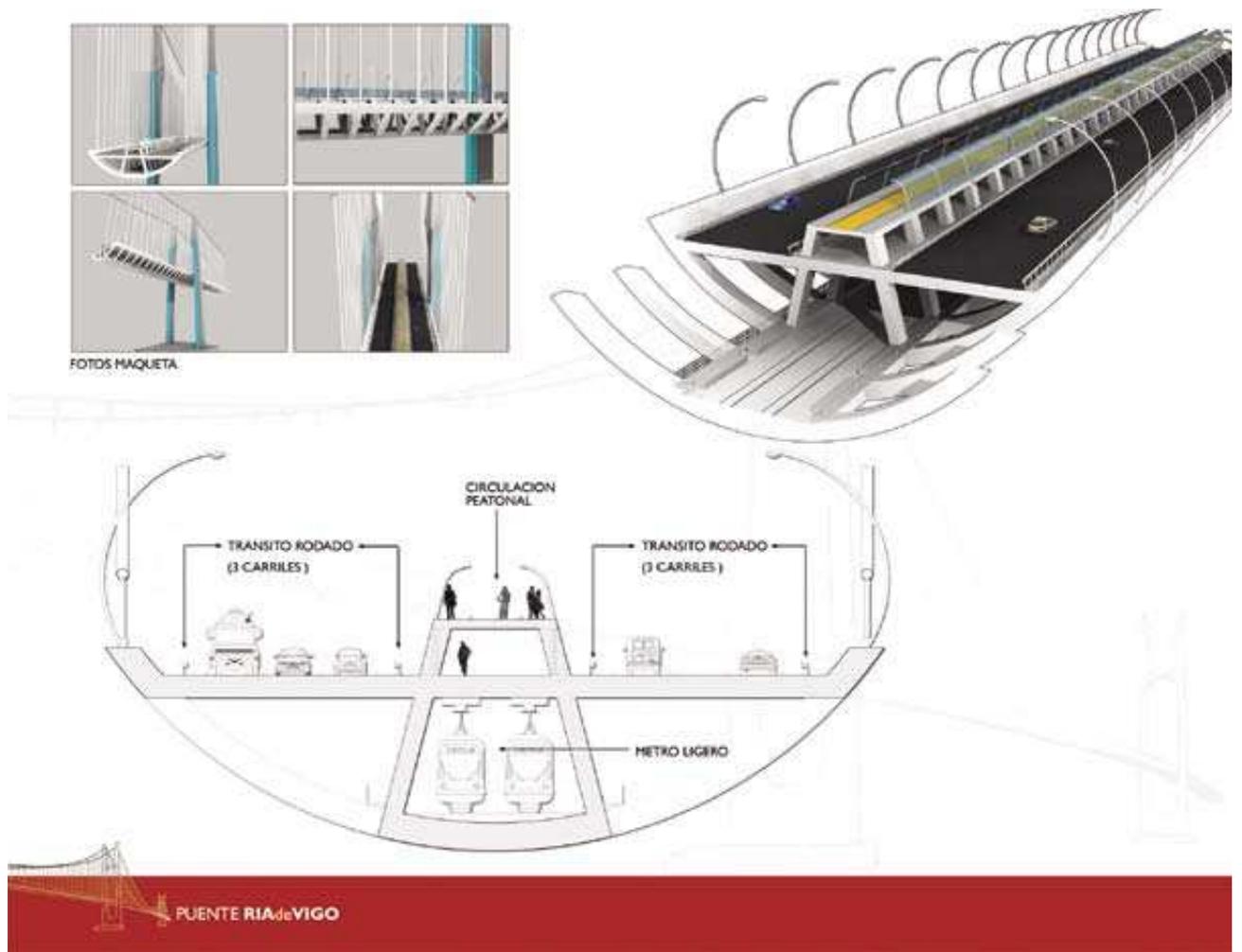
SU NEGOCIO

ES

NUESTRO NEGOCIO

Sistema Integrado de Gestión para Promotoras Inmobiliarias

Monte Esquinza, 24-3º dcha • 28010 Madrid
tel: (+34) 91 308 03 04 - (+34) 91 185 22 40 • fax: (+34) 91 391 33 24
www.dharma.es • www.dharmasigi.com • email: comercial@dharmasigi.com



puente de Alcabre-Cangas cerrando el anillo, con un recorrido de unos 20 a 25 minutos, la infraestructura se completa, sirviendo además de desahogo al puente de Rande y de complemento a la autovía Pontevedra-Ponteareas. A tal anillo podríamos superponerle un cinturón comarcal de unos 45 minutos de recorrido entre Vigo-Rande-Pontevedra-Marín-Bueu-Cangas-Alcabre-Vigo. Si a ello sumamos el que al construirse el puente con línea férrea incluida, las posibilidades de establecer un contacto ferroviario entre el puerto de Vigo y el de Marín, con prolongación a Pontevedra, nada más pudiera pedirse.

En esas condiciones, el superpuerto Rías Bajas (Vigo-Marín-Villagarcía), se convertiría en la mejor alternativa de carga y descarga en la línea Europa-América, contribuyendo de forma determinante al despegue definitivo de Galicia en el concierto Europeo.

No se trata de buscar una alternativa al tráfico que discurre por el puente de Rande, de pensar en pequeño, se trata de algo mu-

cho más determinante, de mucho mayor calado, se trata de poner a Galicia y al área metropolitana de Vigo en el pelotón de cabeza de los más importantes interlands europeos, se trata de hacer de Galicia una de las regiones europeas de mayor progreso.

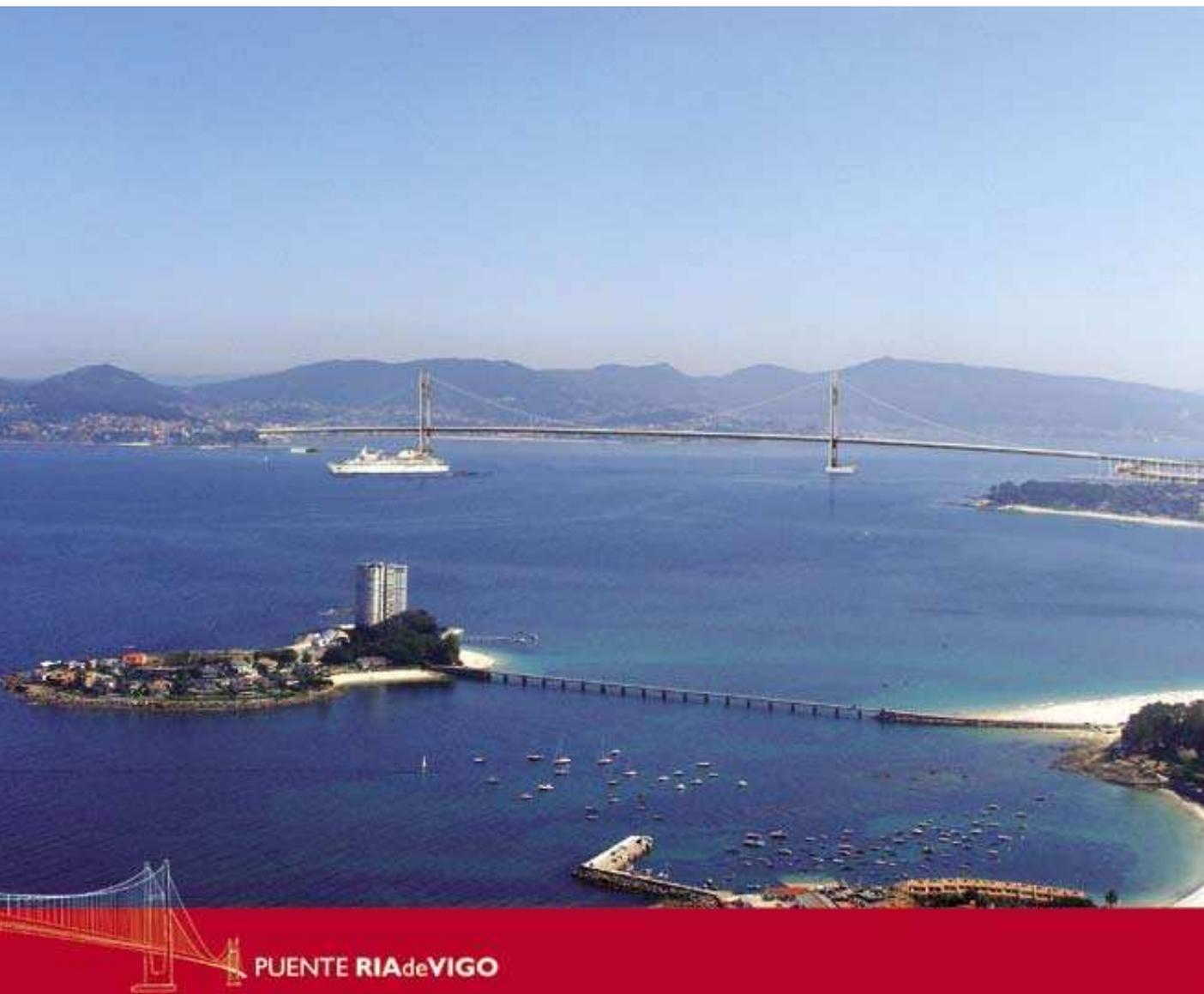
En el número anterior de nuestra revista, exponíamos la necesidad del eje La Coruña-Ferrol de construir dos puentes, uno en cada ría, que les aproximaría considerablemente, haciendo de la oferta de ambos puertos una sola, enormemente competitiva. La realidad es que desde La Coruña, existe ya un proyecto con varias alternativas de trazado (Bastiaqueiro-Muelle de petroleros o Bastiaqueiro-Astilleros Valiña) y una mesa de negociación oficialmente abierta, al menos para el primer puente, el dela ría de La Coruña.

El reto no solo es asumible, realizable técnica y económicamente, sino posible, aunque para ello haya que vencer no pocas reticencias y desgraciadamente las más combativas, las internas, las de los inmovilistas, pueblerinos y reticentes que siempre nos han impedi-

do despegar. No se ha destacado Galicia, desgraciadamente, y con mayor medida el sur, por ser demasiado solidaria con los planteamientos que le pueden hacer crecer, siempre pendiente de la voluntad de sus políticos de contentar por encima de todo a lo más improductivo e inmovilista de su sociedad, al voto del NO, a quienes les puedan perpetuar en el poder aun a costa del progreso, de nuestro progreso, siguiendo la estúpida filosofía de ni ver, ni oír, ni hablar, no vaya a ser que con ello ofendan a alguien y luego no les voten”.

SITUACIÓN ACTUAL

Como las cosas no se consiguen sin trabajo y la única manera de ser creíbles es plasmando las ideas en documentos que puedan ser presentados y juzgados con los datos en la mano, la CEP, tras constituir una Comisión de estudio, encargó a unos profesionales vigueses que plasmaran la idea que ahora se expone y que tras ser presentada a todos espera convencer a los



PUENTE RIAdeVIGO

efectos de que por parte de quien proceda, pueda hacerse de Vigo el centro de un area metropolitana perfectamente competitiva en el mundo global en el que nos movemos.

Como puede verse en las imágenes, en estos dos años de estudio se tomó

la decisión de no partir de Alcabre y si hacerlo desde el relleno de Bouzas, por su mayor proximidad al otro lado de la ria, la cercanía de los viales existentes, el alejamiento del nucleo de población y en general porque ofrecía menos dificultades al trazado.

Ahora disponemos de un anteproyecto digno de los mejores trazados que plasma perfectamente la idea que se pretende y que si llega a desarrollarse, en el mejor de los casos habrá de ser mejorada con el resultado del concurso que se cree al efecto. ■

Soluciones transparentes

MANUFACTURAS EN VIDRIO
MAMPARAS BAÑO
CORTINAS STORES
MOBILIARIO

CristalGrán
AGIL SOLUCIÓN EN VIDRIO

T.986 339 750 F.986 336 627 . cristalgran@alugran.com
Avda. Buenos Aires, 57 Bajo - O Porriño

Evolución Innovadora

División empresarial orientada a la fabricación de fachadas estructurales y especiales, última tendencia de la ingeniería metálica.

- fachada estructural
- fachada semi-estructural
- fachada tapeta eliptica
- fachada muro cortina invertido
- panel tipo composite
- fachada milenium
- fachada ventilada

AluGrán
SISTEMAS DE FACHADAS ESPECIALES

T.986 334 493 . F.986 335 097 info@alugran.com
Amleirolongo baixo, 80. As Angustias . MOS

www.alugran.com