

Sopesan restaurar el talud de la Ruta del Cares, cortada tras el desprendimiento

Se trata de la opción más costosa pero la única que garantiza la recuperación de aspecto natural de la ladera, destrozada el pasado martes por un alud de piedras

06/02/2010 maría carnero |
redacción

El alud dejó un socavón en la ladera de más de 20 metros de profundidad.

Todavía es pronto para poner sobre la mesa una solución definitiva a las consecuencias del grave derrumbe producido el martes pasado en la zona asturiana de Los Collados, en Cabrales, y que ha obligado al corte de la Ruta del Cares.



El alud de enormes piedras que cayó sobre la ladera destrozó el canal que discurre paralelo al sendero y que abastece a la Central Eléctrica de la empresa E-On en Poncebos desde la presa de Caín. Esto provocó que durante toda la noche del lunes al martes el agua vertiera sobre la ladera lo que agravó la agresión producida inicialmente por la caída de las piedras, lo que dejó una espectacular brecha superior a los 20 metros de profundidad.

Esta brecha, que ha partido en dos la Ruta del Cares y provocado su cierre a ambos lados, trae de cabeza a los técnicos e ingenieros del Parque Nacional de Picos de Europa, que desde el pasado miércoles están estudiando las mejores soluciones para este incidente, el más graves registrado en la zona, en los últimos quince años, y el de mayor tamaño y complejidad de solucionar, superando al registrado en el 2007 en la zona de la Canal del Saigu, también en la zona asturiana de Cabrales, y que requirió de tres meses de trabajos para reponer el paso definitivo, y de quince días para instalar un paso provisional.

El director del Parque Nacional de Picos de Europa, Rodrigo Suárez Robledano, aseguró ayer a este periódico que «se está buscando la mejor solución posible para el problema». El responsable de este espacio natural explicó que aunque en un principio se descartó llevar a cabo la restauración del talud, por ser una obra muy costosa y de enorme complicación técnica, esta idea cada vez cobra más fuerza entre los expertos encargados de la obra, ya sería la única manera de recuperar el perfil natural de la ladera, y así respetar el aspecto original de la ruta.

Se espera que el plazo de ejecución de las obras, que se contratarán por vía de urgencia por el Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino, no supere los tres meses para no perjudicar uno de los recursos turísticos más importantes de la zona, y visitado durante todo el año por miles de turistas.

Casi un siglo desde el desafío

El canal de Caín, hoy roto por el alud de piedras, se recuerda como la mayor obra de ingeniería de la historia de Picos

Casi 2.000 hombres trabajaron para construir el canal.



Corría el año 1917 cuando cerca de 2.000 hombres desafiaron a las leyes de la naturaleza para enfrentarse a una de las obras de ingeniería más ambiciosas de la época, la construcción del canal entre Caín y Camarmeña para abastecer con las aguas del río Cares a la central hidroeléctrica de Poncebos, la misma

infraestructura que esta semana, casi un siglo después, ha sufrido el zarpazo de la montaña que arroja toda su rabia en forma de aludes de piedra.

Esos hombres, capitaneados por el ingeniero de Minas Mariano Zubizarreta Rodrigo, consiguieron adentrarse nueve kilómetros en la abrupta montaña que separaba el Cornión del mazizo de los Urrieles, una obra descomunal a 240 metros sobre el nivel del río.

La construcción de este canal, cuya historia fue reflejada por periodista Marco Romero en el segundo tomo de *El siglo de León*, editado por Diario de León, constituye una de las hazañas más recordada en la zona, tanto como por la embergadura del proyecto como por coste de vidas humanas que se cobró. Al menos once personas fallecieron entre 1917 y 1921, plazo de ejecución del proyecto, en accidentes, e incluso, asesinatos a pie de obra. Otros muchos incidentes laborales fueron provocados por la virulencia de la montaña y por los precarios métodos de trabajo con los que se enfrentaban los obreros a principios de siglo. Durante los cuatro años que duraron las obras la actividad fue frenética. Barrenas, dinamita, detonadores, mecha o cemento llegaban en tren hasta León, y desde allí los bueyes recorrían los 120 kilómetros que separan la capital leonesa de Posada de Valdeón para trasladar el material, que después era portado en caballerías hasta Caín por caminos imposibles de transitar. Pero las dificultades no terminaban ahí, las condiciones utilizadas para construir los túneles eran inhumanas. La falta de ventilación en las galerías y las espesas polvaredas que se formaban tras las explosiones ponía en constante riesgo la salud de los picadores. La colocación de las tuberías por las que discurriría el agua también fue un trabajo de enorme complejidad. Tanto es así que tuvieron que venir operarios de Alemania para conseguir casar los tubos «in situ».

Al la dureza del trabajo también se unía las adversas condiciones meteorológicas. Memorable fue la nevada del otoño de 1918, cuando 400 hombres que trabajaban entre Culiembro y Caín se vieron amenazados por la falta de provisiones y decidieron salir hacia los barracones y almacenes construidos en Los Collados. Les esperaba un peligroso camino, agravado por momentos por la incesante nevada que hacía imposible su regreso a Valdeón. Salieron a las

cinco de la mañana iluminados por candelas. Muchos de ellos, agotados, tuvieron la tentación de abandonar apartándose a la orilla dispuestos a morir, pero los oriundos del grupo tomaron el mando de la expedición animando a los más desvalidos. Un enorme estruendo y los coletazos de una honda expansiva les alertó del mayor alud conocido hasta la fecha en Picos de Europa. Ni la nieve, ni las rocas ni los árboles destrozados fueron suficientes para frenar el paso de estos hombres con voluntad de acero. Todos ellos sobrevivieron y presenciaron la llegada del agua a la central asturiana en 1921.