

## Mieres reclama con urgencia el desbroce de carreteras regionales

El Vicealcalde califica de “preocupante” el estado de cinco vías del Principado

Mieres del Camino, Andrés VELASCO

La limpieza y desbroce de carreteras, sendas y paseos está siendo uno de los asuntos más polémicos del verano en Mieres. No han sido pocas las asociaciones de vecinos, usuarios, e incluso partidos políticos que han denunciado el mal estado de estas zonas. El gobierno local de IU ha reconocido que ha tenido problemas a la hora de abordar las tareas, que en todo caso no han cesado durante todo el año, pero también afirma que no todas las limpiezas son de su competencia. En concreto, desde IU-LV se reclama al Gobierno del Principado de Asturias que desbroce y actúe con urgencia en las carreteras de titularidad autonómica, invadidas en muchos casos por la maleza.

El vicealcalde de Mieres, Manuel Ángel Álvarez, aseguró que “se trata de una reivindicación que ya ha sido trasladada en varias ocasiones a la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente” y que incluso fue uno de los puntos que se trató en una reunión mantenida con la propia Consejera, Belén Fernández, el pasado mes. En ese encuentro, se la trasladó a la titular del departamento la “preocupación existente por el estado de algunas vías y de su firme”.

El vicealcalde de Mieres destacó la importancia de mantener en buen estado unas carreteras que son muy transitadas y que son en muchos casos las principales vías de comunicación de distintos núcleos del municipio. El Ayuntamiento de

Mieres dio traslado, de nuevo, a esta petición de actuaciones a la Consejería y delimitó las vías que deben ser desbrozadas con urgencia. En concreto el Gobierno local se refirió a las carreteras de titularidad regional Mieres-Santo Emiliano, El Pedroso-Cenera, Villallana-El Padrún, Figaredo-Urbiés y Santa Cruz-Figaredo.

### Sendas verdes

Por otra parte, desde el Gobierno local se quiso aclarar que los trabajos de limpieza de sendas y zonas verdes del municipio se llevan a cabo de manera regular en todo el municipio, siempre teniendo en cuenta que existen muchos núcleos rurales y zonas verdes en Mieres. En este sentido, los portavoces municipales dejaron claro que en ningún caso comienzan unos trabajos u otros por las críticas que se puedan recibir, si no que existe una organización de trabajo para intentar llegar a todos los puntos en la medida de las posibilidades del Ayuntamiento.

En todo caso, sí que en esta ocasión han sido especialmente sensibles con el estado de determinadas zonas del concejo. En vuelta al trabajo de personal tras las vacaciones, se ha contratado un nuevo tractor para avanzar más rápidamente en la limpieza de las distintas sendas del concejo. **De hecho, esta misma semana, los trabajos comenzaron más intensamente en Rioturbio y en los próximos días estaba previsto que comenzará la limpieza exhaustiva de maleza en la senda de Turón.**

Desde mi Mieres del Camino

## Punto negro de la ruta de la muerte

Los accidentes en el cruce de la Perra y las protestas para acabar con ellos



Amadeo Gancedo

Hay lugares, escenarios determinados, medios concebidos en su día, que pudieron haberse quedado simplemente en la autenticidad de un servicio prestado y pare usted de contar. Otros sobrepasaron ese listón para bien y alguno lo hizo para mal. Todo tiene su historia y el puente de la Perra, vía obligada en su día para acceder a la margen izquierda del río Caudal, llegó a convertirse en el “punto negrísimo” de un tramo de carretera que también fue bautizado como la “ruta de la muerte” entre Oviedo, capital del Principado, y Mieres, capital de esta comarca minera. Y como los relatos tienen un principio y un final, vayamos con la correlación temporal de los hechos.

Debió de ser por 1874 cuando se construyó el primer puente de La Perra, en esta acción inicial a base de madera para el paso de vehículos de tracción animal y el propio andar de los humanos. Había que darle movimiento socioeconómico y habitable a esa característica zona de la villa, donde hoy se asientan pueblos de larga trayectoria histórica. Sin embargo fue treinta y cuatro años más tarde cuando se reforzó la pasarela a base de hormigón. Lo malo es que llegaron las lluvias allá por 1926 y una crecida del Caudal rompió con todas las amarras arrastrando el puente, que hubo de ser nuevamente reconstruido y bien asegurado siete años más tarde con mayor carga y consistencia. Y así hasta el momento actual.

El año 1968 tuvo una influencia decisiva en la historia de este bautizado “puente de La Perra” que, según la leyenda, su denominación le viene de cuando, por lo visto, era obligado, para los carruajes, el abono de diez céntimos de peseta por atravesarlo, dato este que no ha sido posible confirmar pero que lleva mucha carga a favor de la autenticidad.

Precisamente en esa década anual de los sesenta es cuando entra en escena el verdadero motivo de este reportaje. Y es que se pone en circulación el nuevo tramo de carretera general, la N-630, entre Oviedo y Mieres, atravesando los concejos de la propia capital asturiana, Ribera de Arriba, Morcín y Mieres, casi todo el recorrido en clave de valle, a la contra del discurrir del río Caudal que en Soto de Ribera une sus aguas al Nalón. Hasta aquel entonces la única vía de unión entre ambos extremos, por carretera, se veía obligada a salvar, con fuertes ascensos y descensos, los macizos de El Padrún y Manzaneda, lo que suponía, aproximadamente, una duración de viaje cercana a la hora, sobre todo teniendo en cuenta el retraso que imponía el famoso paso a nivel de Renfe en Olloniego. A



Manifestación por los accidentes en el cruce de la Perra.

*El suceso más grave lo padeció una pareja de novios que acudió a celebrar el acto religioso a Seana y sufrió un terrible accidente*

partir de la puesta en escena del nuevo tramo, el tiempo de viaje se redujo a unos veinte minutos. Y es que, aparte de las dificultades orográficas y las distancias, aquí ocurrió un hecho trascendental que tuvo consecuencias gravísimas y que merece un punto y aparte.

Dado que los vehículos a motor por El Padrún y Manzaneda no podían desarrollar grandes velocidades teniendo en cuenta la dificultad del trayecto, una vez inaugurado el nuevo tramo los conductores dejaron correr una especie de sentimiento de “franca libertad” pisando el acelerador que, a tono con ello, provocó uno de los resultados más espectaculares. Fue la frecuencia de accidentes de tráfico y por añadidura balances trágicos, lo que le valió, a la distancia aproximada de veinte kilómetros, el sobrenombre de “la ruta de la muerte”. Y como punto álgido de la cuestión el puente de La Perra, donde su condición de cruce de vías, una general y sin limitación de velocidad específica, salvo la propia de toda la carretera –los cien kilómetros por hora–, hizo acto de presencia el constante peligro de choque de vehículos, la mayoría de consecuencias irreversibles.

Aunque los accidentes se contaron por decenas a lo largo de la vía, dos hechos verídicos vienen a certificar esta conclusión. Por el respeto que merecen sus infortunados protagonistas, se guarda el oportuno silencio sobre la identidad, pero sin que ello su ponga faltar a la verdad de los hechos. El más grave lo padeció una pareja de novios que acudie-

ron a celebrar el acto religioso a la iglesia de Seana y que al retorno sufrieron un terrible accidente falleciendo ambos. El segundo un conocido y apreciado mierenense que se disponía a cruzar la vía siendo embestido por otro vehículo que lo desplazó y despeñó hasta el río Caudal, cuyas aguas bajaban bastante crecidas, siendo arrastrado y localizado su cadáver, muchos días después, tras una tensa y dolorosa espera, cerca de Fusso de la Reina.

Toda esta situación puso en pie de guerra a la masa social de Mieres, encabezada por las autoridades encargadas, en un principio, de demandar soluciones al ministerio correspondiente, el de Obras Públicas y Urbanismo, puesto que por aquel entonces todo dependía de Madrid. De momento no hubo respuestas satisfactorias y la situación continuó arrojando unos resultados negativos. Ello movió los hilos para una protesta unánime que se tradujo en la manifestación multitudinaria que planteó, enérgicamente, las medidas adecuadas y cuyo reflejo gráfico acompaña este texto. En la fotografía se puede observar, al frente de la demanda ciudadana, a los máximos dirigentes políticos y sindicales, entre ellos el alcalde Álvarez-Buylla, Gerardo Iglesias (PCA), Maximino Vicente (PSOE), Miguel R. Muñoz (MCA), Padilla (UGT), Pedro Álvarez (CC OO), Berto Barreo (PCA), Mario Martínez, presidente de la Unión de Comerciantes del Caudal, y Zapico, que más tarde sería consejero del Principado de Asturias, junto con dirigentes vecinales y otras representaciones.

Por fin y tras la construcción de lo que hoy se denomina Puente de Seana, en 1992, ya con la autopista A-66 en plena circulación, el puente de La Perra pasó a ser paso peatonal, previo un pequeño túnel subterráneo, y decorativo en el escenario mierenense, presentando actualmente algunas deficiencias por falta del necesario mantenimiento. Pero su historia ha quedado grabada con fuego en el corazón de muchos mierenenses.

Manos Unidas  
CAMPAÑA CONTRA EL HAMBRE



UN MUNDO NUEVO,  
PROYECTO COMÚN

Hazte socio - Colabora  
902 400 707 - [www.manosunidas.org](http://www.manosunidas.org)