

MUROS DE ABRIGO EN PERAN (ASTURIAS) (*)

Por RAMÓN ARGÜELLES

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Eiffel: ¡El viento no soplará!

Aconseja el autor cuidar el aspecto estético de todas las construcciones, poniendo como ejemplo los bellos y económicos muros proyectados por don Luis Chocano en la carretera general de Andalucía (Despeñaperros). Dedicar un afectuoso recuerdo a los que fueron sus directores y notables ingenieros, don Eduardo de Castro y don Francisco Durán Walkinshaw.

1. Constituye Perán un pequeño remanso en las movidas aguas del litoral asturiano merced a la protección de dos muretes construidos furtivamente. Más próximo a Perlora (ciudad de descanso laboral), que de Candás (puerto pesquero, fábricas de conservas), está situado Perán muy cerca de ambos y es lugar obligado de paso y de recreo de numerosos veraneantes.

La primera ampliación del antiguo puerto de Candás fue proyectada por el eminente ingeniero D. Eduardo de Castro, distinguido especialista en trabajos marítimos, el cual tuvo la feliz idea de emplear en el cuerpo del nuevo rompeolas las barcasas de hormigón armado de fondo plano que se utilizaban en la protección del escollero del dique norte del puerto de Musel (Gijón). Estas embarcaciones estaban arrumbadas en las dársenas inglesas, cumplido su provisional cometido durante la guerra mundial de 1914-1918 (**).

2. Con el fin de evitar la ruina total del dique en construcción, que acusaba gravísimas averías en el cimientado ejecutado con hormigón envuelto en sacos de arpillera sumergidos y acoplados por los buzos, propusimos hundir adosada al rompeolas otra gabarra idéntica, rellenando posteriormente las bodegas con escollera para asegurar su estabilidad. El éxito en cuanto a economía, rapidez y seguridad del refuerzo fue muy satisfactorio, sin que por consecuencia de los violentísimos temporales que azotaban estas obras sufriera la embarcación daños ni desplazamientos apreciables.

La idea de Castro nos permitió aconsejar a un propietario (***) de importantes minas, quien pretendía transportar el carbón hasta la costa con un teleférico, la construcción en Tazones (Asturias), de un dique de abrigo ejecutado con barcasas similares a las hundidas en Musel y Candás. Esta solución, mucho más económica que las convencionales, estaba en proceso de estudio y de formalización de un anteproyecto, cuando la guerra civil la hizo inviable. Lo notable es que el procedimiento fue aplicado pocos años más tarde por los aliados —en junio de 1944— para proteger, con medios de urgencia, la gigantesca flota del desembarco en Normandía. Eduardo de Castro no lo pudo imaginar, pues falleció en el Madrid cercado de 1936 a 1939.

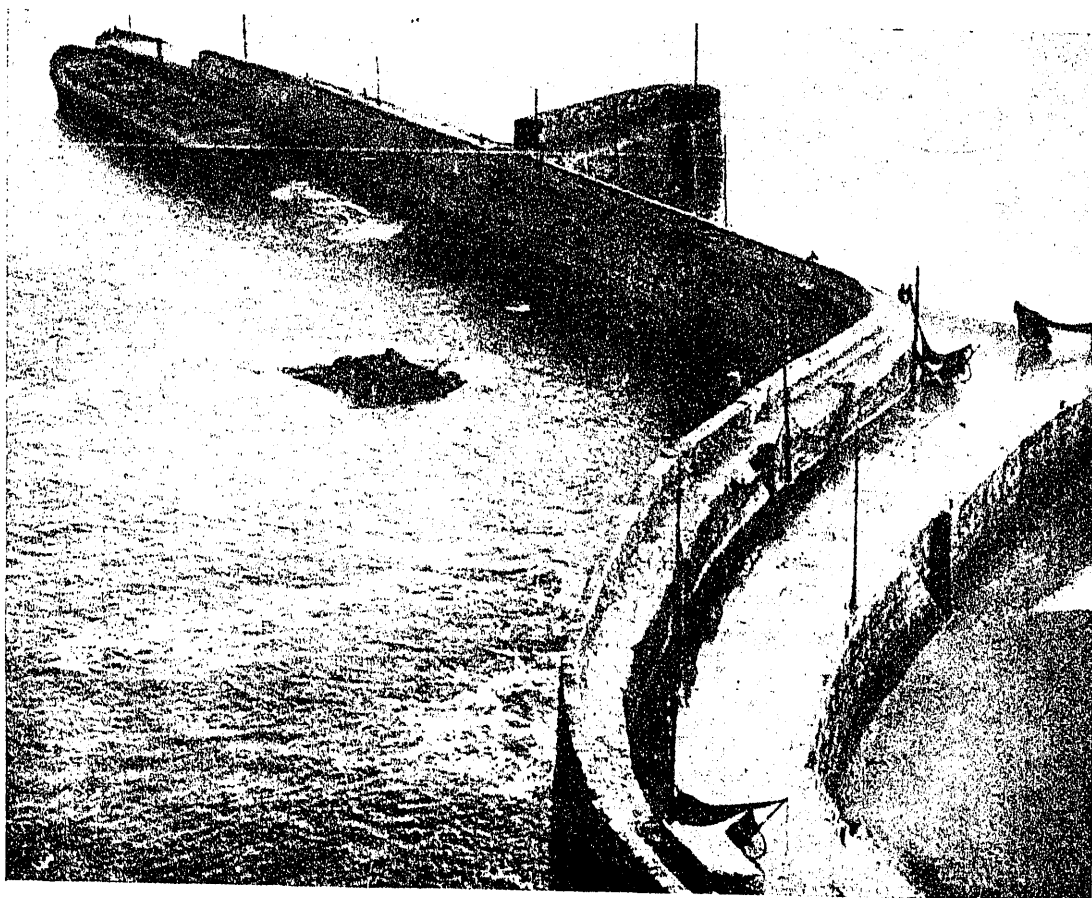
(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta revista hasta el 30 de septiembre de 1976.

(**) Ver nuestro artículo "Reparación de averías en el dique de Candás", REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, octubre 1948.

(***) Recientemente ha fallecido nuestro personaje, don Joaquín Velasco Martín, a los ciento cuatro años de edad.



Vista de los muros desde el interior de la ensenada de Perán.



Las dos gabarras durante la construcción del dique de Candás. La de la izquierda tapona los boquetes de la cimentación.

Aspecto actual de la gabarra exterior de Candás protegida con bloques.



3. Transcurridos ya suficientes años para poder juzgar desapasionadamente nuestra actuación, hemos de reconocer la total carencia de valor estético de este refuerzo, auténtico pegote, con los calificados atenuantes de la urgencia, escasez de dinero y de medios e influencia de dos tendencias muy definidas durante nuestra formación profesional: máxima economía y funcionalismo.

4. Son quizá los muros las obras que más frecuentemente ejecuta el ingeniero de Caminos y las más visibles en general y por eso es muy interesante vigilar la estética de estas fábricas que puede ser conseguida sin necesidad de violentar el costo. Contemplando en Despeñaperros, hace ya muchos años, los muros de la carretera de Andalucía, comprendí perfectamente que esta mejora es factible. Su autor, el ingeniero D. Luis Chocano, nos ha enseñado cómo se puede embellecer un paramento con muy poco gasto adicional. Es asimismo aconsejable el examen de los decorativos muros de los Nuevos Ministerios, en Madrid, si bien su ornamentación es más costosa. Sirvan estos tardíos comentarios de disculpa del atentado a la estética que supuso el hundimiento de la barcaza de Candás y asimismo de consejo y orientación para los ingenieros jóvenes.

En cuanto al cálculo de los muros, tantas veces motivo de serias preocupaciones para los proyectistas noveles, citaremos el comentario "empírico-humorístico" del ilustre compañero Antonio Salazar, al plantearle mis dudas sobre las hipótesis admitidas para el dimensionado de éstos. Me dijo: "Desengáñate; si la tierra empuja, el muro rompe; si no cae, es que no hacía falta".

5. Mientras se construía el rompeolas de Candás me visitaron en son de ayuda, unos pescadores que guarecían sus embarcaciones en Perán. Solicitaban pe-

queñas obras de protección que pudieran aminorar los riesgos y aliviar las penosas faenas del halado de las barcas.

No había forma legal de resolver la cuestión. Mas decidido a proteger a aquellos desdichados y conocedor de que la ampliación del puerto de Candás tendría que suspenderse muy pronto —por las dificultades que, en la práctica, planteaba el original sistema constructivo que allí se adoptó— propuse a D. Francisco Durán Walkinshow (mi nuevo director), ejecutar las modestas obras de defensa por las que clamaban los pescadores, con cargo al sobrante del crédito de Candás.

Don Francisco me apoyó valientemente como en anteriores ocasiones y aquellos modestísimos productores pudieron disfrutar muy pronto del abrigo que les brindaban los airoso muretes de fábrica de hormigón que rápidamente construimos —¡con morro y todo!— partiendo de las dos orillas y formando una pequeña boca que reduce sensiblemente la propagación del oleaje al interior de la minúscula concha.



Muro proyectado por don Luis Chocano en la carretera de Andalucía (Despeñaperros).

6. Cada vez que tengo que pasar por Perán, y lo hago con alguna frecuencia durante mis veraneos en Asturias, contemplo con íntima satisfacción la misericordiosa construcción. Pues fue “obra de caridad” y también “obra de fábrica” —ingeniosa distinción del popular contratista andaluz Sr. Távora, conocido en todo el país por haberse asociado con José Entrecañales Ibarra—. Me produce también cierto asombro que nunca ninguna autoridad civil o militar —de la Marina—, que nadie en absoluto, nos solicitara explicación acerca de estos trabajos. Don Francisco Durán conocía, indudablemente, la respuesta de Eiffel a las objeciones que se le hacían respecto a la falta de seguridad durante el montaje del viaducto de Garabit, avanzando el gran tramo central en voladizo y por mitades, desde ambas orillas: “¡El viento no soplará!...”

El tiempo, con su incesante caminar, le dio la razón a D. Francisco, legalizando nuestra irregular actuación.