

[SECCIONES]

Última hora

Granada
Costa
Vivir

Lo más leído

Imágenes del día

Más secciones

[MULTIMEDIA]

Videos Teleideal
Video Noticias
Clip Musicales
Punto Radio

[INTERACTIVO]

Objetivo Granada
Fotos denuncias
Blogs
Foros
Chats

[CANALES]

Hoy Cinema
Hoy Inversión

Hoy Motor

IndyRock
Waste Ecología
Eurosport
Canal Moda

[SUPLEMENTOS]

Deporte Base
Expectativas
Inmobiliario
Laguía**TV**
Hoy Mujer
XLSemanal

[SERVICIOS]

Infoempleo

SacaCasa
Tus Anuncios
Horóscopo
Descargas | **PDF**
Tus anuncios
Coches Ocasión
Pág. Blancas
Pág. Amarillas
Postales
Masters

[Y ADEMÁS]

Agricultura
Canal-SI
Cibernauta
Ciclismo
Esquí
Infantil
Libros
Amistad
Juegos
Sudoku

COSTA

COSTA

La investigación concluye que la rotura de una pieza provocó el accidente de la A-7

El informe de los expertos señala que el aflojamiento de un tornillo sometió a más esfuerzo a los restantes Los trabajos parados por Fomento en el puente de la autovía van a retomarse después de Semana Santa

M. N. Y EFE/GRANADA

Un año, cuatro meses y 23 días después de que seis trabajadores se dejaran la vida en las obras del viaducto de la A-7 en Almuñécar las preguntas que suscitó el mayor accidente laboral de la historia de Granada comienzan a encontrar respuestas. Los informes del Ministerio de Fomento y del Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja sobre el accidente laboral ocurrido el 7 de noviembre de 2005 en la Autovía del Mediterráneo (A-7) a su paso por Almuñécar señalan que el desplome de parte de la estructura del viaducto de Río Verde, en el que trabajaban los fallecidos, se debió a la rotura de una pieza.

El juzgado de Instrucción 2 de Almuñécar, que sigue el caso, hizo ayer públicos los dos estudios que concluyen «de forma unánime», según informaron fuentes judiciales, que la causa del desplome fue la «rotura del marco trasero de la batería izquierda».

Los técnicos de Fomento y la comisión de peritos judiciales, integrada por cuatro ingenieros de Caminos de la [Universidad de Granada](#) y expertos del Instituto Eduardo Torroja, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, sólo aportan diferentes versiones con respecto a las causas de la rotura de dicha pieza.

Las conclusiones de Fomento apuntan a que esta pieza, que unía dos partes de la cimbra que cayó, se rompió «fundamentalmente» por «el mal estado de la soldadura de una de las cartelas», mientras que los peritos judiciales sostienen que la causa de esa rotura fue «el aflojamiento de un tornillo, que sometió a más esfuerzo a los restantes, limitando la resistencia de la pieza afectada».

La causa inicial

Uno de estos peritos, el ingeniero de la [Universidad de Granada](#) Antonio Meléndez, explicó ayer a Efe que han llegado a la conclusión de que la causa inicial del colapso fue, probablemente, que en las maniobras de movimiento de la cimbra se aflojó un tornillo, lo que luego produjo además daños en las soldaduras.

Esta resolución es fruto de un «trabajo duro» y de la realización de análisis, pruebas en el viaducto de Río Seco de Almuñécar (similar al accidentado) y en Santiago de Compostela, y ensayos en el Centro de Investigaciones Metalúrgicas -dependiente del CSIC-, en la Universidad Politécnica de Madrid y en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), refirió Meléndez.

El juez instructor, Raúl Muñoz, deberá analizar ahora toda la documentación recibida, de «gran complejidad técnica», para llegar a una conclusión sobre la actuación por la vía judicial. Y es que este informe de los expertos es solo una pieza más de una compleja investigación que se ha prolongado durante más de un año y en la que, por el momento, no hay ningún imputado por la muerte de los seis obreros. Además de los dos dictámenes de los expertos, la Inspección de Trabajo también estudio las causas del siniestro y resolvió que la obra contaba con el preceptivo plan de seguridad.

Los testigos

Durante todo el tiempo que ha durado la instrucción, además de pedir los referidos informes a expertos y encargar la reconstrucción de los hechos con diversas pruebas, el juez ha tomado declaración a varios testigos del accidente, desde trabajadores y técnicos hasta el turista que fotografió el desplome del viaducto.

Aquella tarde del 7 de noviembre de 2005 la muerte de cinco obreros portugueses y uno español, tras el desplome de parte de la estructura del viaducto que construían, conmocionó no solo a toda la provincia, sino que se convirtió en portada de todos los medios nacionales.

La cadena de subcontrataciones en la obra -que fue adjudicada a la Unión Temporal de Empresas (UTE) La Herradura (formada por Azvi, Obras Subterráneas y Ploder) que subcontrató parte de los trabajos a la gallega especializada en viaductos Estructuras y Montajes de Prefabricados, que, a su vez, delegó parte en la portuguesa Douro Montemuro- hizo saltar todas las alarmas y marcó un antes y un después en la lucha sindical contra los accidentes laborales.

Las obras del tramo La Herradura-Taramay de la A-7 están paralizadas en la zona del accidente por decisión del Ministerio de Fomento, que ordenó no tocar esta parte a pesar de que el juez levantase la suspensión judicial de las obras por medio de un auto en diciembre de 2005.

Ya en marzo de 2007, este mes, la adjudicataria paralizaba las obras en el resto del

IDEAL

Imprimir Enviar

CRONOLOGÍA

F 7/11/05: Mueren seis obreros al desprenderse un puente en construcción de la A-7 en el mayor accidente laboral de la historia de Granada. El suceso se atribuye a la «fatiga de materiales».

F 9/11/05: El juez paraliza las obras en el puente.

F 16/11/05: El Ministerio de Trabajo se decanta por un fallo técnico como causa del accidente.

F 22/12/05: Encargan un informe a expertos del CSIC, que analizarán la resistencia de los materiales .

F 11/01/2006: La Inspección de Trabajo no ve excesos de jornada ni fallos de seguridad en la obra de la A-7.

F Diciembre de 2005: El juez permite reanudar las obras en la A-7 pero Fomento anuncia que no tocará el puente hasta saber qué pasó.

F Agosto de 2006: Se realizan dos reconstrucciones en un viaducto de las obras de la misma autovía en Almuñécar y una prueba en Galicia para intentar resolver el accidente.

F 4/12/06: El juez recibe informes sobre el desplome de la A-7. Los peritos presentan las conclusiones del ensayo hecho en junio y la reconstrucción de la geometría de la cimbra.

F Marzo 2007: El juez recibe las últimas conclusiones de la Comisión de expertos. El Gobierno anuncia que los trabajamos en el tramo La Herradura-Taramay, que se habían paralizado al terminarse el resto de las obras salvo el viaducto, se podrían retomar «de forma inmediata».

Publicidad

ESPECIALES

Guadix, cuna del periodismo
 Salón del Cómic
 28-F
 Fitur 2007
 Los Oscar 2007
 El diálogo con ETA
 Fidel cede el poder
 Especial Vivienda
 Especial Navidad 2006
 Granadinos del siglo XX
 Municipios de Granada
 Semana Santa en Granada
 Alhambra 360º
 Miss y Mister 2006

tramo porque está prácticamente listo, según anunciaba el Gobierno central que, comunicaba además, que las obras podrían retomarse «de forma inmediata» una vez que el juez tenía en sus manos los informes de los expertos. Fuentes cercanas a la empresa reiteraron que después de Semana Santa volverán al trabajo para concluir el tramo.

Subir

vocento

© Ideal Comunicación Digital SL Unipersonal
C/ Huelva 2, Polígono de ASEGRA 18210 Peligros (Granada)
Tfno_958809809 CIF B18553883

Registro Mercantil de Granada Tomo 924 Libro 0 Folio 64 Sección 8 Hoja GR17840

Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción, distribución, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de esta web, en cualquier forma o modalidad, sin previa, expresa y escrita autorización, incluyendo, en particular, su mera reproducción y/o puesta a disposición como resúmenes, reseñas o revistas de prensa con fines comerciales o directa o indirectamente lucrativos, a la que se manifiesta oposición expresa.

[Contactar](#) | [Mapa web](#) | [Aviso legal](#) | [Política de privacidad](#) | [Publicidad](#) | [Master de Periodismo](#) | [Club Lector 10](#) | [Visitas a Ideal](#)

RSS

Powered by
SARENET