

Concluidos los nuevos acondicionamientos y variantes en la N-630

POR LA REDACCIÓN



Tramo Guijuelo - Béjar (Norte), Vista parcial

En fechas recientes y casi coincidentes se han terminado las obras de varios tramos sucesivos en la N-630 de Gijón a Sevilla, a su paso por el sur de Salamanca, en los alrededores de Béjar.

La sección del tronco es de 7 m (dos carriles de 3,50 m), más dos arcenes de 2,00 m y dos bermas de 0,5 m. En cuanto a los caminos y vías de servicio, su anchura es de 5 y 7 m respectivamente.

Empezando por el norte y a la vez por el tramo más largo, se ha puesto a disposición del público un trazado mejorado y con variantes entre los p.k. 4+000 —en el enlace de Guijuelo— y el p.k. 16+400, en el enlace de Béjar justo después de Vallejera de Riofrío. Sigue una variante de Béjar, para evitar el paso de la N-630 por la ciudad y, a continuación, la va-

riante de Béjar (oeste) a Puerto Béjar, evitando el paso de tráfico por las poblaciones de Cantagallo y Puerto Béjar.

ACONDICIONAMIENTO DEL TRAMO GUIJUELO-BÉJAR (NORTE) P.K. 394 AL 410,5

Este tramo transcurre dentro de la provincia de Salamanca, desde el p.k. 394,000 —acceso sur de Guijuelo— al p.k. 410,500 (acceso norte de Béjar). Los objetivos cumplidos por esta obra han sido la eliminación de intersecciones a nivel y travesías, el mejorar sus características geométricas, y el dotar de carriles adicionales y de un lecho de frenado a los puntos necesarios, además de normalizar en su

entorno caminos agrícolas y vías de servicio.

Los 16,5 km de este tramo cuentan con carriles adicionales en la margen derecha del p.k. 10+340 al 12+675, y en la margen izquierda del p.k. 12+425 al 13+340, y del 14+025 al 16+456. Además se han realizado ocho enlaces a distinto nivel para dar acceso a las diferentes poblaciones y carreteras circundantes, cuatro superiores de dos vanos con vigas tipo artesa, y cuatro inferiores con vigas tipo doble T. Hay otras 10 estructuras repartidas por el tramo, 3 cajones de hormigón "in situ" de 10,00 x 5,50 m, y 7 prefabricados de 4,00 x 3,50 m y 3,00 x 2,50 m.

El firme está compuesto por una explanada E-2 de 50 cm, un suelo cemento de 22 cm y tres mezclas bituminosas: 8 cm de G-20, 6 cm de S-20 y 4 cm de S-12. En la fabricación de

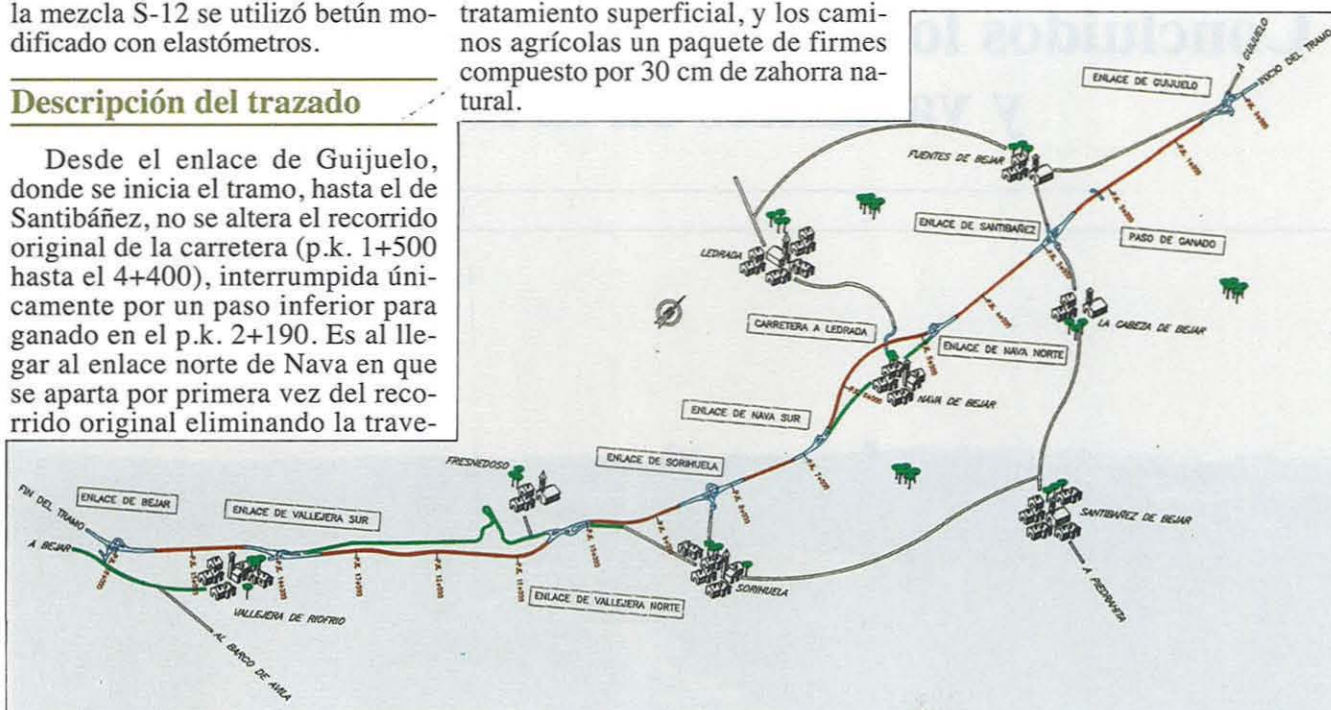
ACONDICIONAMIENTOS

la mezcla S-12 se utilizó betún modificado con elastómetros.

Descripción del trazado

Desde el enlace de Guijuelo, donde se inicia el tramo, hasta el de Santibáñez, no se altera el recorrido original de la carretera (p.k. 1+500 hasta el 4+400), interrumpida únicamente por un paso inferior para ganado en el p.k. 2+190. Es al llegar al enlace norte de Nava en que se aparta por primera vez del recorrido original eliminando la trave-

tratamiento superficial, y los caminos agrícolas un paquete de firmes compuesto por 30 cm de zahorra natural.



sía de la población de Nava de Béjar rodeándola por el oeste, al tiempo que sitúa la carretera hacia Ledrada en un paso inferior (p.k. 5+345). Desde el enlace de Nava Sur, en el p.k. 7+280 y hasta Sorihuela (p.k. 8+500) se vuelve al trazado original de la N-630, pero, a partir de aquí y hasta finalizar en el p.k. 16+456, el tramo transcurre en variante, evitando además la travesía por Fresnedoso y Vallajera de Riofrío.

Obras auxiliares

Siete cajones prefabricados y uno "in situ" dan permeabilidad al nuevo trazado respecto a los caminos agrícolas y vías de servicio, que se han rehecho hasta una longitud total de 22 km. Las vías de servicio llevan 30 cm de zahorra artificial y doble

VARIANTE DE BÉJAR (P.K. 410,5 AL 416,3)

Esta variante se desarrolla completamente sobre un trazado nuevo, evitando el paso por el casco urbano de Béjar, y creando dos nuevos enlaces que proporcionan control total de los accesos. El primero, en la con-

fluencia de la C-515, se resuelve en forma de diamante, con una losa postensada de canto constante. El otro se sitúa al sur de Béjar, con un puente de vigas prefabricadas, y su diseño es de tipo trompeta.

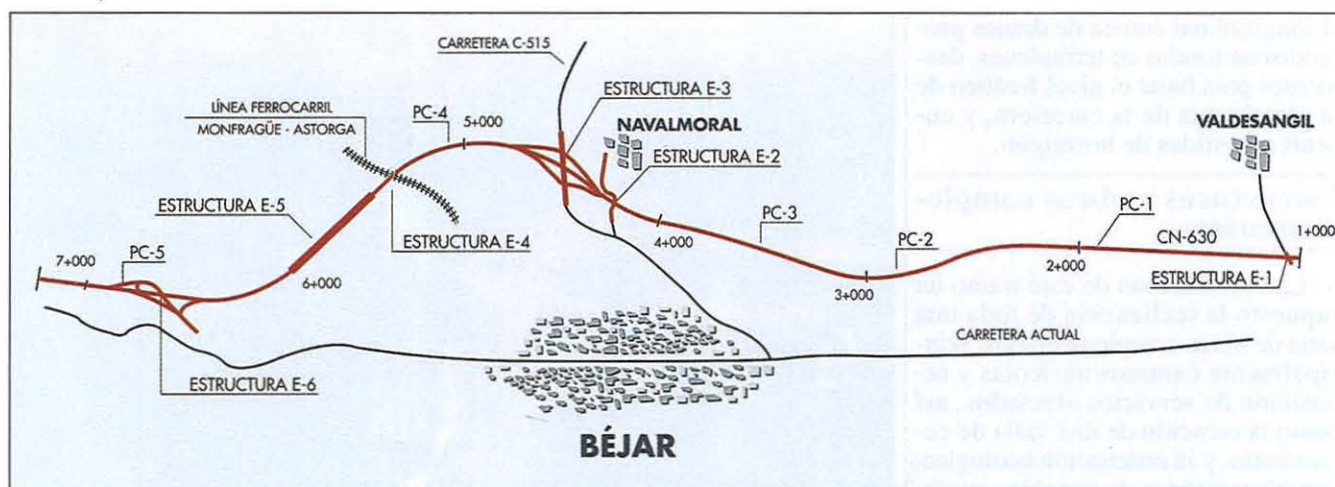
La estructura más espectacular de esta variante es el viaducto sobre el valle del Río Cuerpo de Hombre, con 580 m de longitud y 80 m de altura.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Longitud	16,5 km
Excavaciones:	1 831 107 m ³
Terraplén	1 383 898 m ³
Hormigón en estructuras	9 499 m ³
Acero en estructuras	545 799 kg
Suelo-cemento	65 683 m ³
Mezclas bituminosas en caliente	129 019 t

Viaducto sobre el valle Cuerpo de Hombre, en la variante de Béjar



Está constituido por seis vanos, cuatro de 115 m y 2 de 60 m en los extremos. El tablero está formado por una viga cajón continua de hormigón pretensado de canto variable, construido por el método de voladizos sucesivos.

Esta variante también contempla caminos de servicio, obras de drenaje y pantalla acústica. Seis pasos de caminos y un puente de vigas prefabricadas para salvar la vía férrea Monfragüe - Astorga permiten la permeabilidad entre sus dos orillas.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Longitud	5,8 km
Excavaciones:	900 000 m ³
Terraplén	890 000 m ³
Estructuras:	
Hormigón varias resistencias	23 000 m ³
Acero AEH-500	3 000 000 kg
Acero para pretensar A-190	380 000 kg
Suelo-cemento	25 000 m ³
Mezclas bituminosas en caliente	51 000 t
Zahorra	10 000 m ³



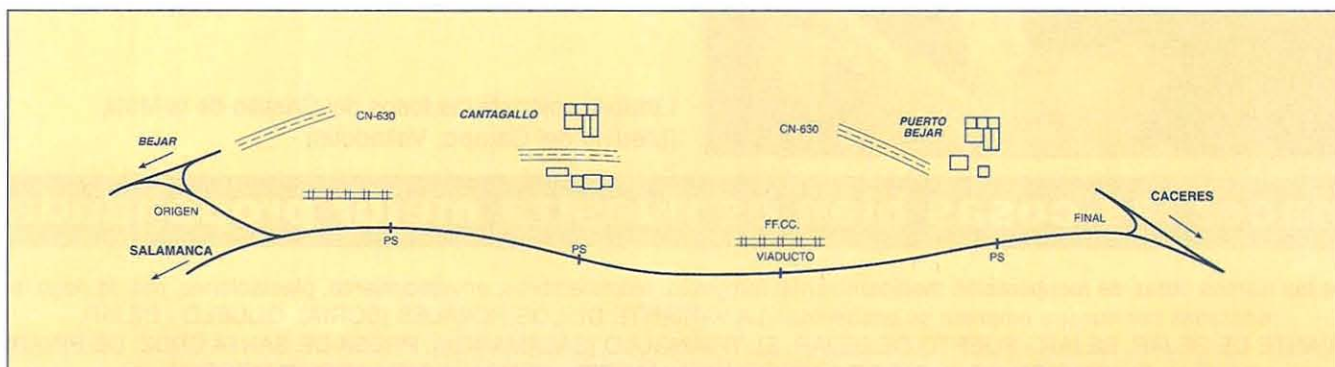
La variante de Béjar ha supuesto una inversión de 2 565 MPta y tiene una longitud de casi 6 km de tramo de nuevo trazado

VARIANTE DE BÉJAR (OESTE) - PUERTO DE BÉJAR

Este último trazado, ya al suroeste de Béjar en dirección a Plasencia, tiene una longitud total de 6,1 km, con un tramo de vía lenta de 1,4 km y dos enlaces en los extremos con la preexistente N-630. La existencia de masas rocosas de granito con profusión de bolos dotó a esta obra de gran com-

plejidad técnica, ya por sí muy considerable, pues se desarrolla por terreno montañoso, lo que ha obligado al movimiento de grandes volúmenes de tierras, tanto en desmonte como en terraplén, y al empleo de láminas drenantes y bloque de escollera para facilitar las filtraciones en los grandes terraplenes a media ladera.

El drenaje transversal se ha resuelto con tubos y estructuras prefabricadas de hormigón, mientras que



ACONDICIONAMIENTOS

el longitudinal consta de drenes profundos en fondos de terraplenes, desmontes para bajar el nivel freático de la plataforma de la carretera, y cunetas revestidas de hormigón.

Estructuras y obras complementarias

La construcción de este tramo ha supuesto la realización de toda una serie de obras complementarias, principalmente caminos agrícolas y reposición de servicios afectados, así como la creación de una valla de cerramiento, y la ordenación ecológica, con plantaciones de especies autóctonas, revestimiento de tierra vegetal en taludes, hidrosiembras, etc.

Doce marcos inferiores, tres pasos superiores y un viaducto de 360 m y 44 m de altura con vigas de doble "T" completan la funcionalidad de este tramo. ■



La longitud de esta obra es de 6,1 km, con un tramo de vía lenta de 1,4 km

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Longitud	6,1 km	Lámina drenante	69 542 m ²	Aglomerado	
Excavaciones	945 526 m ³	Suelo-cemento	20 674 m ³	tipo S-20	13 208 t
Terraplén	827 442 m ³	Aglomerado		Aglomerado	
Escollera gruesa	68 329 m ³	tipo G-20	17 468 t	tipo S-12	9 271 t

- Hidrosiembras
- Jardinería
- Mantenimiento
- Plantaciones
- Envejecimiento de roca
- Estabilización de taludes mediante mantas

Hidroplansa

HIDROSIEMBRAS Y PLANTACIONES

Avda. de Madrid, 5 (Finca Las Lagunas)
47140 Laguna de Duero
Valladolid
Tel / Fax: (983) 54 47 20
Tel. móvil: 908 47 93 47
989 56 25 25

Estabilización de los fosos del Castillo de la Mota
(Medina del Campo, Valladolid)



¡¡Hacer las cosas bien es nuestra mejor propaganda!!

Entre las últimas obras de recuperación medioambiental (proyecto, hidrosiembras, envejecimiento, plantaciones, red de riego, etc.) realizadas por nuestra empresa se encuentran: LA VARIANTE DE LOS ROYALES (SORIA), GIJUELO - BÉJAR, VARIANTE DE BÉJAR, BÉJAR - PUERTO DE BÉJAR, EL TRIÁNGULO (SALAMANCA), PRESA DE SANTA CRUZ DE PINARES (ÁVILA), SUPRESIÓN DE 30 PASOS A NIVEL LÍNEA MADRID - HENDAYA (VALLADOLID-VITORIA), etc...