

Segundo Cinturón de Vigo.

Puesto en servicio el tramo de conexión Castrelos-Bouzas con la autopista Puxeiros-Val Miñor (AG-57)



La Redacción

En noviembre de 2005, el Ministerio de Fomento puso en servicio el tramo Conexión Castrelos-Bouzas con la Autopista Puxeiros-Val Miñor de la Circunvalación de Vigo, VG-20, en la provincia de Pontevedra, cuyo coste ha ascendido a 122 millones de euros.

El tramo, que prevé una intensidad media diaria de 9 000 vehículos con un porcentaje de pesados superior al 15%, tiene una longitud total de 9,5 km en el tronco principal.

Su trazado, que se corresponde con una carretera clase AV-80, con radio mínimo en planta de 450 m y máximo de 1 237 m, se inicia en el "Primer Cinturón de Vigo", en su tramo Castrelos-Bouzas, para conectar finalmente en la parroquia de Beade con la mencionada autopista AG-57. El itinerario recorre áreas industriales, medio periurbano y zonas residenciales como Navia y Comesaña, cruzando una orografía que cambia desde suaves lomas a terrenos accidentados en las parroquias de Matamá, Valladares y Beade, lo que ha

supuesto un volumen de excavación de más de 4 700 000 m³ y 2 300 000 m³ de terraplén.

El Segundo Cinturón, que se desarrolla dentro de la zona urbana de Vigo, tendrá un gran impacto en la movilidad de la ciudad y en su área metropolitana, pues supondrá una conexión directa del Puerto de Vigo, en su Terminal de Bouzas, y del sureste de la ciudad con la autopista del Atlántico (AP-9) y la autopista autonómica AG-57, Puxeiros-Val Miñor.

La actuación se justifica, entre otras razones, por el desarrollo ha-



El tramo se inicia en el "Primer Cinturón de Vigo" y tiene una longitud de 9,5 km.



A lo largo del trazado se han construido 7 viaductos.



Vista de la fase de construcción de los dos túneles artificiales en la parroquia de Valladares.

bido en la zona oeste de Vigo, a lo largo de las últimas décadas, creándose un importante centro industrial en paralelo a la ampliación de la Terminal del Puerto de Vigo en Bouzas, centro que genera tránsitos de largo recorrido y que carecía de una salida inmediata e interfería con los tráficos locales urbanos de la red interior.

La autovía de Circunvalación de

Vigo (Segundo Cinturón) viene a amparar y potenciar el desarrollo de la ciudad, creando un itinerario de gran capacidad y seguridad que, unido a la autopista del Atlántico (AP-9), y a la autopista autonómica AG-57, genera un contorno integral al área urbana de Vigo y permite, a su vez, una permeabilidad total con el resto de vías locales y comarcales con las que se cruza.

Secciones transversal y del firme

La sección tipo del tronco de la autovía está formada por dos calzadas de 7 m de ancho, con dos carriles de 3,5 m en cada sentido de la circulación, arcones interiores de 1 m y exteriores de 2,5 m, mediana de 3 m y

Las obras han supuesto una inversión de 122 millones de euros y han tenido un plazo de ejecución de 32 meses

bermas exteriores de 1 m. La sección se ve incrementada en los tramos de rampa prolongada –más de 4 km– con un carril adicional de 3,5 m.

En cuanto a la sección del firme, se compone de tres capas de mezcla bituminosa (rodadura drenante PA-12, intermedia D-20 y base G-25), con espesores de 4, 6 y 12 cm, respectivamente, sobre una subbase de suelo-cemento de 20 cm de espesor.

Enlaces y estructuras

A lo largo del tramo se han construido 6 enlaces: los tres primeros (Inicio de obra, Navia y Ricardo Mella) fueron construidos para comunicar la nueva vía con la zona industrial y residencial de Navia y San Andrés de Comesaña; el enlace de Balsa permite la conexión con la parroquia de Matamá y con la futura Ronda de Vigo; el enlace de la Universidad conecta con la vía de acceso al Campus Universitario de Vigo; y el último es un intercambiador entre la VG-20 y la autopista de Baiona, AG-57.

En cuanto a las estructuras, se han dispuesto 6 viaductos, que van des-

Accesos a Grandes Ciudades



Diversas panorámicas del tramo inaugurado.

de los 70 a los 350 m de longitud, estos últimos correspondientes al viaducto de Porto. Con el objeto de facilitar el tráfico, en la glorieta del enlace con la vía Castrelos-Bouzas, se ha construido un séptimo viaducto, denominado "Viaducto del Primer Cinturón", de 110 m de longitud.

Además, las vías y caminos del trazado se han mantenido gracias a la construcción de 11 pasos superiores y 4 inferiores.

En la parroquia de Valladares, en una zona densamente poblada, y con el fin de mantener la situación inicial, se han construido dos túneles artificiales paralelos, de 263 m de longitud y anchura para tres carriles, que permitirán restablecer los viales existentes y uno colegido, ajardinando el resto de la superficie sobre ellos.

Medidas medioambientales

Las medidas correctoras, que han supuesto una inversión superior a los 2,57 millones de euros, han consistido, entre otras, en el acondiciona-

miento de las áreas a revegetar, conservación de la tierra vegetal y actuaciones de revegetación; respeto de las riberas de los cauces; sistemas de prevención de vertidos, durante la explotación, a zonas sensibles; continuidad de itinerarios locales previos; medidas de protección antirruído en zonas habitadas; control y seguimiento arqueológico; control de afección a servicios y lugares sensibles; control de vertidos y accidentes; y programa de vigilancia ambiental.

Así mismo, se han realizado las reposiciones de los servicios afectados, se han trasladado elementos de interés etnográfico afectados por el trazado (como molinos de agua), se ha respuesto un campo de fútbol y se han construido dos depósitos de agua potable para solucionar la afección a un sistema de manantiales.

Finalmente, queda añadir que, previamente a la ejecución de los trabajos, fue preciso desarrollar un complejo expediente expropiatorio, que ha supuesto afectar a 66 edificaciones (de ellas, 32 viviendas) y en torno a 2 000 parcelas. ■

Ficha Técnica

Titular:

Ministerio de Fomento.
Demarcación de Carreteras del
Estado en Galicia.

Dirección de obra:

D. Ángel Martínez Cela, ICCP,
y D. José Ballester Pont, ITOP.

Empresa adjudicataria:

UTE Segundo Cinturón Vigo
(Dragados, S.A., Constructora
San José, S.A. y Construcciones
Industriales CIMSA, S.A.).

Gerente UTE:

D. Pablo Fernández Fernández,
ICCP.

Jefe de obra:

D. Emilio Merodio Gómez, ICCP.

Asistencia técnica de control y vigilancia:

Grupo Azierta-Geoteyco.

Jefe Unidad:

Dña. Almudena

Vecino Varela, ICCP.

Director del proyecto:

D. Victoriano Rodríguez Salgueiro,
ICCP.

Autor del proyecto:

D. Jorge Murga del Castillo, ICCP.

Asistencia técnica redacción de proyecto:

Idasa-Eptisa.

Asistencia técnica medioambiental:

Eurocontrol-Ceinsa.