

Inaugurado el tramo Cabezón de la Sal-Lamadrid de la autovía del Cantábrico

POR LA REDACCIÓN.

El pasado 15 de abril y en un acto presidido por el *Ministro de Fomento*, **D. Francisco Álvarez Cascos**, y el *Presidente de Cantabria*, **D. José Joaquín Martínez Sieso**, acompañados de distintas autoridades nacionales, autonómicas y locales, quedó inaugurado el tramo mencionado, que supone la finalización y puesta en servicio del último de los tramos de la autovía del Cantábrico en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

El Ministro de Fomento subrayó que el Gobierno en tan sólo 6 años ha culminado todo el ramal occidental de esta autovía y que supone una "dimensión mucho más amplia y más alta", ya que queda corregida una parte del déficit de infraestructuras que tenía Cantabria, y "vertebra" la región en sentido transversal hacia Asturias y Galicia, y hacia el País Vasco y Europa. Tras subrayar que estas obras se enmarcan dentro de una política de ajuste al déficit público "cero", garantizó que "vamos a seguir trabajando para darles más alegrías con la futura autovía de la Meseta".

Por su lado, el Sr. Martínez Sieso afirmó que la autovía del Cantábrico "abre nuevos horizontes de progreso y un marco más amplio de oportunidades de desarrollo" dentro de una fase del Ministerio de Fomento en la que "se está recupe-



Enlace de Cabezón Oeste.



Viaducto de Las Navas.

A lo largo del tramo, de 13,6 km de longitud, se han construido 15 estructuras entre viaductos, pasos superiores e inferiores y túneles

rando el tiempo perdido, y lo está haciendo a un ritmo muy alto”.

Descripción del tramo

El tramo, que conecta por el este con el de Torrelavega-Cabezón (puesto en servicio en junio de 1998) y por el oeste con el tramo Lamadrid-Unquera (inaugurado en octubre de 2001), discurre por los términos municipales de Cabezón de la Sal, Udiás y Valdáliga,



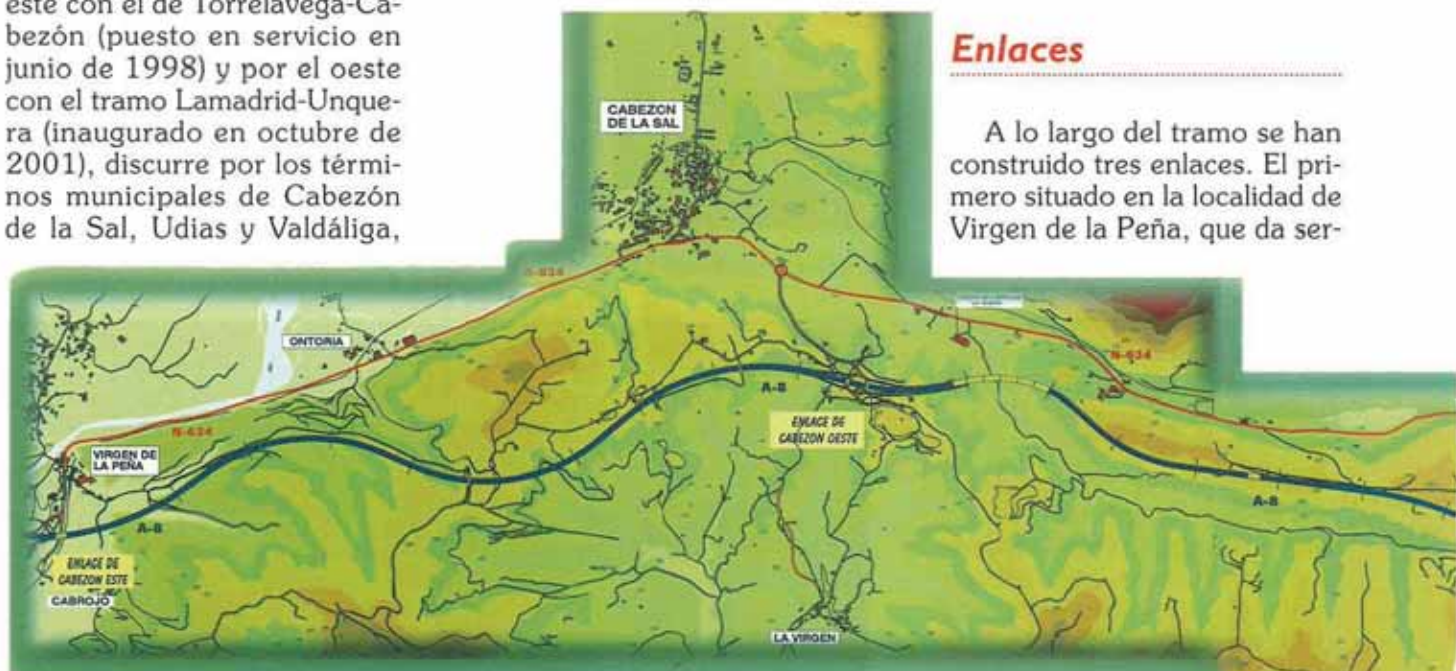
Paso superior 1.

cal. La construcción del tramo ha supuesto una inversión que pasa de los 100 millones de

realizado mejoras en las carreteras autonómicas CA-374 y CA-371 y se han construido numerosos caminos de servicio.

Enlaces

A lo largo del tramo se han construido tres enlaces. El primero situado en la localidad de Virgen de la Peña, que da ser-



por un terreno muy accidentado, en su mayor parte cubierto de eucaliptos, pinos y pradería, al norte de la actual N-634 y fuera de los límites del Monte Corona.

El radio mínimo en planta es de 700 m, y la pendiente máxima del 5% a lo largo de los 13,6 km de longitud tron-

euros, de los que se han destinado casi 6 millones a expropiaciones, y 5 millones a reducir el impacto ambiental, cantidad que llega hasta los 12 millones de euros si se incluye el túnel de Caviedes.

Además, como obras adicionales, se ha construido la variante de la CA-135, se han

vicio a las poblaciones de Casar de Periedo y Mazcuerras. El segundo, en Cabezón de la Sal, enlaza con la carretera autonómica CA-135, que une las localidades de Cabezón de la Sal y Comillas, dando servicio a las zonas turísticas de Comillas y Valle de Cabuérniga. El tercero



Viaducto de Roiz

se ha situado en Roiz (Ayuntamiento de Valdáliga), enlazando con los núcleos de ese municipio y su zona de influencia.

Secciones tipo

La sección transversal se compone de dos calzadas de 7,5 m cada una, con vías adicionales de circulación rápida cuando son necesarias, arceros interiores de 1 m y exte-

riores de 2,5 m. La mediana es de 11 m, lo que facilita una futura ampliación a tres carriles por sentido de circulación.

La sección del firme del tronco de la autovía se compone de una capa de rodadura de 4 cm de mezcla bituminosa en caliente drenante de tipo PA-12, otros 8 cm de S-20 en la capa intermedia y 18 cm de G-25 como capa de base, todo ello sobre 20 cm de zahorra artificial y 50 cm de explanada E-2.

Estructuras

En el tramo se han construido un total de 15 estructuras de las que se destacan:



Trazado del tramo de autovía.

Ficha Técnica

Titular:

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

Director de Obra:

D. Jesús Gómez de Barreda,
ICCP.

Empresa adjudicataria:

UTE Cabezón de la Sal
(SACYR y OHL).

Gerente:

D. Vicente Moscardó, ICCP.

Jefe de obra:

D. Daniel Alonso, ICCP.

Asistencia técnica:

PROSER,
Proyectos y Servicios, S.A.

Viaducto del Arroyo de las Navas.- De 380 m de longitud, distribuidos en 8 vanos que salvan el valle del mismo nombre, y de especial importancia por el tipo de

Unidades más importantes

Excavaciones:

9 700 000 m³

Terraplenes:

5 700 000 m³

Zahorra artificial:

144 000 m³

Mezclas bituminosas:

248 000 t

Acero pasivo:

6 400 t

Acero activo:

550 t

Hormigones estructurales

69 000 m³

Tablero en estructuras:

26 100 m²

Hidrosiembras y siembras:

1 480 000 m²



Viaducto de Caviedes.

vegetación existente en la ribera. El tablero se sustenta sobre pila única y está formado por una viga cajón de 8,40 m de anchura, que se completa hasta los 27,60 m mediante jабalcones prefabricados en los que se apoyan las losas laterales que se unen al cajón central mediante pretensado.

Viaducto de Caviedes.- Tiene una longitud de 232 m distribuidos en 13 vanos. Es de tipo arco, y salva el paso sobre la N-634. Es de tablero único apoyado en doble pila; y en los 5 vanos centrales lo hace, a través de las pilas, sobre dos arcos de hormigón armado.

Viaducto de Roiz.- De 192 m de longitud y distribuidos en 6 vanos, es de hormigón postesado con un tablero formado por una losa aligerada binervada, de 1,6 m de canto, que se apoya sobre doble pila con luces de 34 m y que salva la CA-848.

Finalmente, conviene apuntar que los pasos superiores son del mismo tipo que el utilizado en el tramo Torrelavega-

Cabezón de la Sal, es decir, pórticos en forma de "Pi", con una luz central de 30 m, y una distancia entre estribo y apoyo de 17 m.

Impacto ambiental

Siguiendo las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental del estudio informativo, se ha construido un túnel de 270 m de longitud que atraviesa el monte Ferrota, junto al pueblo de Caviedes, evitando así los perjuicios paisajísticos que hubiera provocado una solución en desmonte a

cielo abierto, y dos pasos de fauna en los alrededores del monte Corona, cuya función es permitir el paso de animales entre la Reserva Nacional del Saja y el citado monte.

En cuanto a las medidas correctoras del impacto ambiental, se destacan tres tipos de trabajos. En primer lugar, un plan de revegetación que incluye el tratamiento de taludes de desmontes, terraplenes y vertederos, la naturalización de los pasos de fauna y del túnel de Caviedes. En segundo lugar, las balsas de dilución, que se disponen para evitar vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes, procedentes tanto de la obra como de posibles accidentes que puedan originarse durante la explotación de la autovía. Por último, se ha procedido al sellado del vertedero de residuos sólidos urbanos de Santa Olalla, gestionado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria, y de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental. ■

**Las obras fueron
adjudicadas el
25 de agosto de 1998
con un plazo
de ejecución de
42 meses**
