

Finalizado el semienlace de Villaza. (Tramo: Fumaces-Estivadas. Autovía de las Rías Bajas)



POR ADOLFO GÜELL CANCELA
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y
PUERTOS Y DIRECTOR DE LAS OBRAS.

El semienlace se ubica entre los pp. kk. 307+300 y 308+000, de acuerdo con los criterios establecidos en el proyecto de adjudicación "Autovía de las Rías Bajas. CN-525 de Zamora a Santiago de Compostela. Tramo: Fumaces-Estivadas. Clave 12-OR-3000".

El semienlace tiene por objetivo comunicar las localidades del ayuntamiento de Monterrey con la autovía en sentido a Orense, para lo que se disponen de dos ramales de enlace, situados a ambos lados de la autovía, y que sirven para conectarla con la actual carretera de Villaza al balneario de Requejo, que cruza la traza bajo el viaducto nº 3 (viaducto de Villaza).

El trazado de la autovía en esta zona tiene un 6% de pendiente longitudinal y curvas de 600 m de radio en planta. También se encuentran en esta zona un lecho de frenado y una barrera antipiedras imprescindibles para la seguridad de los usuarios de la autovía.

En este punto hay que tener en cuenta que, al tratarse de un semienlace que se ejecuta después de concluidas las obras del proyecto inicial y dado que la conexión con la autovía existente se tenía que hacer en una zona en desmante que ha sido ejecutado en roca, bulonado y gunitado, no se consideró conveniente la actuación sobre ellos para mejorar los parámetros de trazado de los ramales del semienlace por las siguientes razones:

- La actuación sobre los desmontes tenía que hacerse mediante voladuras, lo que hubiese obligado al cierre temporal de la autovía, una vez puesta en servicio en julio de 1998. Circunstancia que representaba un grave perjuicio para el usuario final de la vía, con un sobre coste añadido de difícil evaluación económica, ya que se hubiera tenido que proteger o reponer el firme existente, que sin duda quedaría dañado por las proyecciones resultantes de las voladuras.

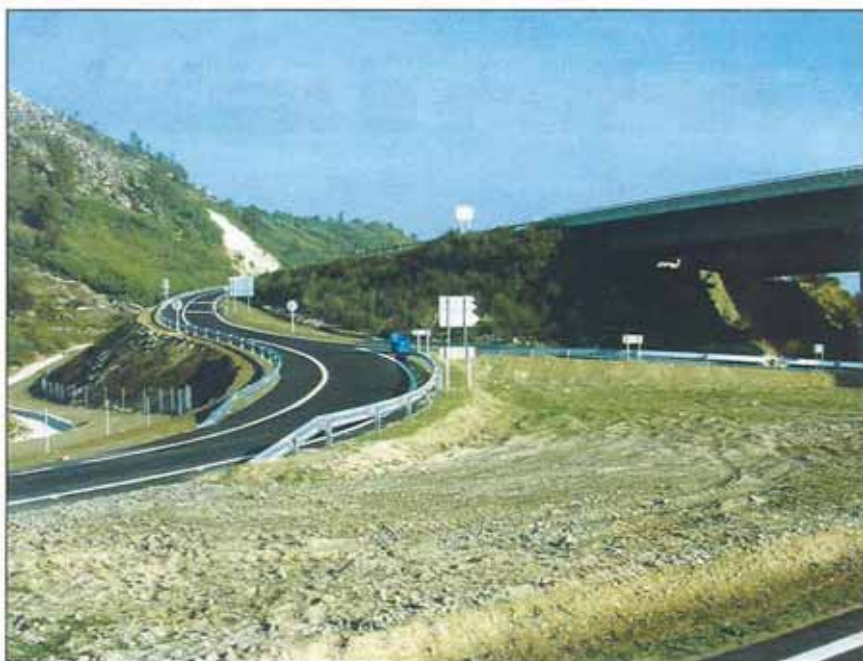
En ambos casos, las voladuras tenían el inconveniente de realizarse sobre un desmante existente y previamente volado, lo que incrementaba la incertidumbre de la eficacia y de la valoración del coste de las voladuras a realizar.

El semienlace tiene por objetivo comunicar las localidades del ayuntamiento de Monterrey con la autovía en sentido a Orense

Además hay que constatar el hecho añadido de la presencia de zonas bulonadas y gunitadas en el desmonte correspondiente al ramal 2, que abunda en lo expuesto en el punto anterior.

- La diferencia de cota del terreno por el que discurre la carretera de Villaza a Requejo y la autovía ha obligado a adoptar una solución con una fuerte pendiente longitudinal para los ramales, así como el hecho de que la traza discurre por terrenos de cultivo, cerca del núcleo urbano y con edificaciones industriales en las cercanías de la zona de actuación, circunstancias que, en el caso de adoptar parámetros de trazado en planta más amplios con el fin de obtener desarrollos suficientes para disminuir la pendiente longitudinal, encarecerían notablemente la solución por los incrementos y la calificación de los terrenos que se tienen que expropiar.

Por las razones argumentadas en los puntos anteriores, se adoptó la solución de encajar los ramales de modo que no fuera preciso realizar voladuras, aun a costa de reducir e incluso anular las bermas en las zonas de desmonte y de reducir el ancho de las cunetas actualmente existentes, redimensionando estas últimas sólo para su función hidráulica y



Vista parcial del semienlace.

abandonando la función de cuenco receptor de posibles desprendimientos de rocas y bloques sueltos que pudieran desprenderse del talud.

Así mismo, se intentó en todo momento mantener el trazado lo más cerca posible a la traza actual, con el objetivo de minimizar lo más posible las expropiaciones y no crear islas de terreno entre los ramales y el tronco, que conllevarían, dada la parcelación existente, a expropiaciones totales, con el consiguiente incremento de coste.

El trazado de los ramales discurre sobre ambas márgenes de la autovía, apoyado sobre los taludes de terraplén.

Sobre los nuevos taludes se ha extendido la correspondiente cubierta de tierra vegetal y se ha hidrosembreado, para su integración paisajista dentro del talud sobre el que se encuentran.

Se consideró necesaria la realización de la excavación de un escalonado en el talud del terraplén del tronco de la autovía, con el fin de garantizar la unión solidaria de los

dos terraplenes: el actual de la autovía y el de los ramales.

Los dos ramales conectan el tronco de la autovía con la actual carretera de Villaza al balneario de Requejo, de la Diputación de Orense. Esta carretera discurre actualmente bajo el denominado viaducto de Vilaza y no presenta problemas de gálibo bajo el mismo. Su sección es de 5 m, sin arcén, y el firme está constituido por un macadam bituminoso.

Se proyecta para la reposición de la carretera una sección 7/9, con un tipo de firme idéntico al de los ramales de acceso. Estos últimos se proyectaron en la zona de entronque con igual sección que la existente en el tronco de la autovía (Sección 123, con 5 cm de aglomerado drenante), y, fuera de ella, con la solución de firme contenida en la Sección 232: 20 cm de mezcla bituminosa en caliente y 25 cm de zahorra artificial.

Las obras fueron adjudicadas a la empresa Extraco, S.A. y fueron dirigidas por D. Eugenio Rey-Conde Fernández. ■