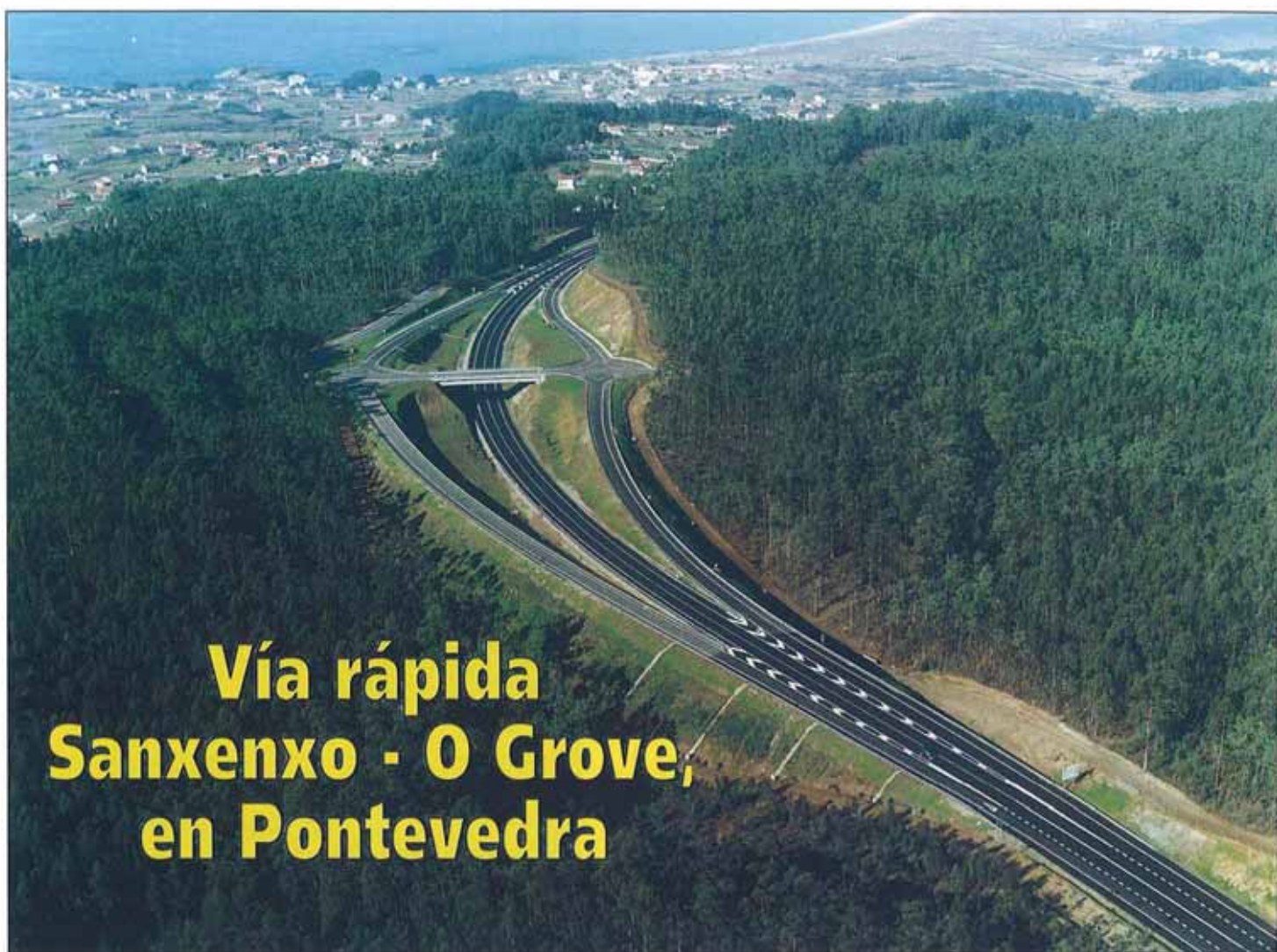




Vía rápida Sanxenxo - O Grove, en Pontevedra

POR GERARDO PALLARES
SÁNCHEZ,
INGENIERO DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

1. Introducción

La Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda de la Xunta de Galicia, con el objeto de mejorar la accesibilidad de la comarca del Salnés, como elemento potenciador de sus posibilidades de desarrollo económico, y teniendo en cuenta sus importantes recursos naturales, así como la gran pujanza del turismo en los últimos años, está llevando a cabo dentro del

Plan de Carreteras de Galicia, una red de vías de alta capacidad que vertebran toda la comarca y la articulen con el resto de Galicia y España, a través fundamentalmente de la autopista A-9 del Atlántico.

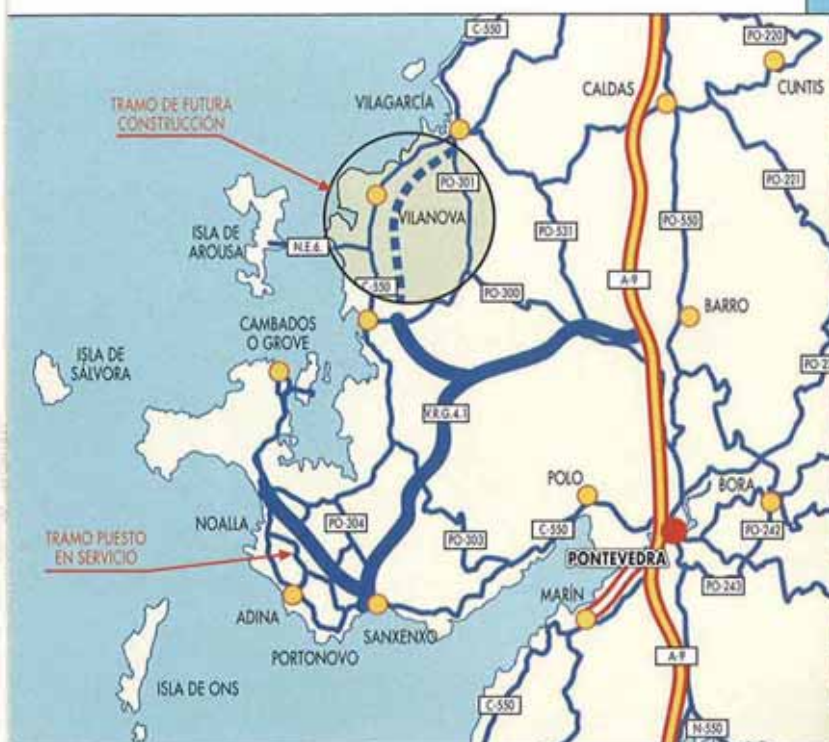
El punto de partida, de esta importantísima mejora de las comunicaciones por carretera

**El nuevo tramo tiene
una longitud
de 6,8 km y 4 enlaces:
Vinquíño, Adina,
Noalla y A Lanzada**

de la zona, fue la puesta en servicio, hace ya 7 años, de la llamada Vía Rápida del Salnés (VRG-4.1), que, con una longitud de 18,4 km, se constituía en una alternativa a la saturada carretera C-550 de la Costa, para viajar desde Sanxenxo a Pontevedra y conectar al mismo tiempo con la autopista A-9, en la localidad de Curro, perteneciente al término municipal de Barro.

El siguiente paso fue la puesta en servicio en octubre de 1997 del ramal de enlace de esta vía rápida con Cambados, con una longitud de 4,6 km.

La tercera actuación, programada y ejecutada dentro de este nuevo sistema viario, ha



sido la prolongación de la Vía Rápida del Salnés, desde Sanxenxo hasta O Grove, poniéndose en servicio este nuevo tramo el 28 de diciembre de 1999. Por último, en el momento presente, se encuentra muy avanzada la redacción del proyecto de construcción de la Vía Rápida Cambados-Vilagarcía de Arousa, una vez aprobado definitivamente el estudio informativo. Estas obras, que completan la Red Viaria de Alta Capacidad del Salnés, darán comienzo en el primer semestre del 2001.

II. Descripción del trazado

Como se ha dicho antes, este nuevo trazado de vía rápida, de 6,8 km de longitud, es la continuación hacia O Grove de la Vía Rápida del Salnés.

Su trazado se inicia en el término de Sanxenxo, diseñándose un nuevo enlace a distinto nivel que permite el

Esquema y vista parcial del nuevo tramo.



acceso al núcleo urbano de esa ciudad, así como su entronque con la carretera autonómica PO-304, Sanxenxo-Vilalonga.

A partir de este punto, discurre por terrenos del municipio de Sanxenxo, en dirección Oeste en su primera parte, tomando gradualmente rumbo Norte hasta finalizar en el límite con el municipio de O Grove, al comienzo del istmo de A Lanzada.

Entre ambos extremos, Sanxenxo y O Grove, y con el objeto de mejorar la accesibilidad de los asentamientos de población y de las playas de la zona, se han dispuesto 2 enlaces intermedios en las parroquias de Adina y Noalla.

III. Características geométricas y parámetros de diseño

Los parámetros de diseño han sido los siguientes:

- Velocidad específica 90 km/h
- Radio mínimo 350 m
- Rampa máxima 5 %
- Acuerdos convexos 5 500 m
- Acuerdos cóncavos 3 500 m
- Sección tipo 7,50/12,50 m

La sección tipo adoptada está formada por dos carriles de 3,75 m cada uno y 2 arce- nes de 2,50 m en ambas márgenes, totalizando un anchura total de plataforma de 12,50 m.

La longitud del tronco de la

vía rápida es de 6 800 m, mientras que la longitud de los ramales de los accesos es de 3 750 m.

El dimensionamiento del firme responde a un tráfico de categoría T-2 y a una explanada E-2, habiéndose elegido la siguiente sección estructural:

- Capa de rodadura, de 4 cm de mezcla bituminosa en caliente, tipo PA-12.
- Capa intermedia, de 6 cm de mezcla bituminosa en caliente, tipo D-20.
- Base de 15 cm de mezcla bituminosa en caliente, tipo G-20.
- Subbase granular de 20 cm de zahorra artificial.

IV. Descripción de las principales unidades de obra

IV.1. Movimiento de tierras

Debido a los exigentes parámetros de diseño y teniendo en cuenta la topografía de la zona, el movimiento de tierras ha sido bastante elevado, alcanzándose unos volúmenes de 1 500 000 m³ de excavación en desmante y 1 100 000 m³ de terraplenes.

IV.2. Firmes

Dada la elevada longitud de los ramales, debido a las pendientes máximas exigidas y a la topografía de la zona, así como la necesidad de carriles adicionales, el volumen de firme ha sido también bastante elevado, cifrándose en unas 86 000 toneladas de mezclas bituminosas en caliente, 52 000 m³ de zahorra artificial y de unas 52 000 m³ de escollera artificial utilizada para asiento de terraplenes.

IV.3. Descripción de los enlaces

El enlace de Sanxenxo se resolvió mediante una glorieta,



El nuevo tramo fue puesto en servicio el 28 de diciembre de 1999 y tiene características de vía rápida.

El último tramo de la Red Viaria de Alta Capacidad del Salnés se empezará a construir en el primer semestre del año 2001

Ficha Técnica

Titular:

Xunta de Galicia. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda.

Director de las obras:

D. Gerardo Pallares Sánchez,
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Empresa constructora:

U.T.E. FCC, S.L. - Copasa

Delegado de la obra del contratista:

D. Miguel Pérez-Lafuente Córdoba,
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

pasando el tronco de la vía rápida en viaducto con 2 vanos, de 36 m cada uno, estando formado el tablero por vigas artesa y losa de compresión.

El canto de las vigas se redujo lo máximo posible para poder conseguir el gálibo exigido.

La pila tiene 4 fustes cilíndricos, en cada uno de los cuales apoya una viga artesa.

Los enlaces de Adina y Noalla son de tipo diamante, resolviéndose en el primer caso el cruce del tronco de la vía rá-

pida mediante un paso inferior, y en el segundo mediante un paso superior.

Dada la proximidad entre ambos enlaces, ha sido necesario realizar un carril adicional en cada sentido, uniendo las patas respectivas de entrada y salida.

IV.4. Permeabilidad transversal

A lo largo del trazado se han dispuesto 4 pasos superiores y 9 inferiores, dando

continuidad a las carreteras provinciales y caminos vecinales que cruzan la traza.

Los pasos inferiores son cajones prefabricados de hormigón armado, y los superiores, tableros de un solo vano de vigas prefabricadas tipo doble T y losa de hormigón armado.

Así mismo, se han dispuesto más de 13 km de caminos de servicio.

IV.5. Restauración vegetal

Se ha prestado especial importancia a la integración paisajística de la traza y a la restauración vegetal, dados los espacios naturales de gran belleza por los que discurre.

V. Hallazgos arqueológicos

Las obras de construcción de esta nueva vía permitieron el descubrimiento y catalogación del excepcional yacimiento arqueológico de "Monte Faro", que obligó a la excavación de unos 12 000 m² de superficie.

Este esfuerzo dio como fruto la documentación de un extenso asentamiento asociado a un área de enterramiento (Tumulo o Mámoa), perteneciente a las primeras sociedades metalúrgicas de Galicia, recuperándose así un valioso conjunto de piezas y materiales (puntas de cobre, puntas de flecha de sílex, hachas, etc.), siendo donados para su exhibición al Museo Provincial de Pontevedra. Todo este estudio dio como resultado la datación de dicho asentamiento, cifrándose en una antigüedad de unos 4 500 años.

VI. Inversión

El coste de las obras ha ascendido a cerca de 1 800 Mpta con un plazo de ejecución de 21 meses. ■



Seguridad, rapidez y confort caracterizan la nueva vía.