

Inaugurado el tramo El Cueto-Latores de la autovía Oviedo-Salas

POR D. AGUSTÍN FALCÓN
INGENIERO DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS Y
DIRECTOR DE LAS OBRAS.

La obra, que se enmarca en la circunvalación suroeste de Oviedo, conexión entre la A-66 y N-634, tramo El Cueto - Latores, ha contado con un presupuesto líquido de 7 596,2 Mpta financiados parcialmente por los Fondos de la Unión Europea y cuyo plazo de ejecución vencía en febrero del año 2000. La obra resuelve los movimientos de paso por Oviedo, en dirección Este-Oeste, que actualmente se realiza por el interior de la ciudad.

Descripción del trazado

Se trata de una nueva carretera de 4,1 km de longitud y 4,6 km de ramales de enlace, con dos calzadas cuya geometría del trazado se adapta las características propias de una autopista A-80 de la Instrucción de Carreteras 3.1.-I.C. El tramo cuenta en todo su recorrido con radios mínimos de 450 m, pendientes máximas del 5% y acuerdos verticales $K_v = 3\,500$ m cóncavo y 6 000 m convexo. Además, y por condicionantes de seguridad, capacidad y previsión de futuro, se ha dotado al recorrido de un tercer carril para vehículos lentos a la calzada en sentido El Cueto-Latores, así como otro en su tramo final para la dirección contraria Latores-El Cueto. En



Vista panorámica del enlace de tipo trébol parcial esviado a tres niveles de El Cueto que, como se aprecia en la imagen, tiene un diseño vistoso y singular.

total, 2,25 km con dos carriles y 1,85 km con tres.

Secciones tipo

La capacidad de la vía queda asegurada por su plataforma, formada por dos calzadas de dos y tres carriles de 3,50 m por sentido de la cir-

culación, con arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,00 m. La mediana tiene una anchura mínima de 3 m en la zona donde existen tres carriles y es variable en el resto del trazado llegando hasta los 26 m en lugares determinados del recorrido.

Por lo que se refiere al firme, está constituido por 50 cm

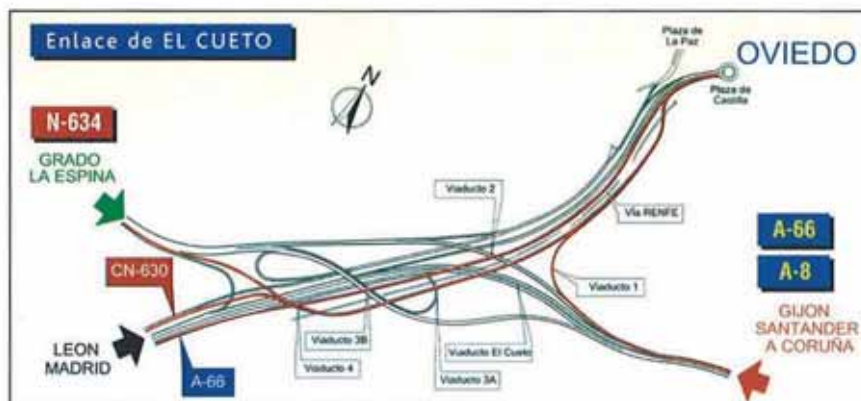
Durante los 43 meses empleados en la ejecución de la obra han intervenido en ella una media de 64 operarios por día

de suelo seleccionado S-3, 25 cm de subbase de escorias tratadas, 20 cm de grava-escoria como base y 7 cm de base asfáltica, sobre la que se dispuso una capa intermedia de 6 cm y otra de rodadura drenante de 4 cm.

Enlaces

El enlace de El Cueto se sitúa a 1 km de la plaza de Castilla y se extiende sobre la autovía A-66, la N-630, las líneas del ferrocarril de Renfe y Feve y conecta troncalmente con el tramo El Cueto-Matalablim. Se han diseñado conexiones para todos los movimientos principales, y se han mejorado los accesos a Oviedo por la N-630 y "Centro Médico", proyectando una vía de servicio unidireccional de dos carriles. Como resultado se ha conseguido un diseño a tres niveles en trébol parcial esviado, de aspecto vistoso y muy singular, convirtiéndose en el nudo principal de comunicaciones de la región.

El enlace de Latores sirve de conexión final con la N-634, y se ha resuelto mediante un diseño tipo trompeta con previsión para la futura continuidad de la autovía hacia Grado, en concreto, con el tramo "Latores-Trubia".



De arriba a abajo: movimientos con origen y destino en Oviedo y movimientos en tránsito en el enlace de El Cueto.

Túneles

A lo largo del tramo se han construido dos túneles: el primero con una longitud de 252 m, que se ha ejecutado mediante perforación, y un segundo, de 185 m de longitud, ejecutado como falso túnel.

La altura máxima de terreno sobre rasante es de 17,5 m y

la sección transversal de los túneles por calzada es de 3 carriles de 3,50 m de anchura con arcenes de 1 m. El tercer carril en bajada se usa de momento para despeje visual.

Obras de fábrica

La primera de ellas es una estructura continua de 5 vanos, con una longitud total de

155 m y vanos extremos de 25 m y centrales de 35 m. La altura máxima de pilas es de 15 m.

La segunda también es una estructura continua de 11 vanos de diferentes medidas, con una longitud total de 377,5 m y cuyo trazado en planta está en curva circular de 700 m de radio.

La tercera obra de fábrica engloba a dos estructura independientes que en parte discurren unidas y en parte separadas. La primera es continua de



Vista parcial de las obras de fábrica 3A y 3B.

Unidades más importantes

Excavación	2 630 000 m ³
Terraplén	1 790 000 m ³
Hormigón	75 000 m ³
Mezclas bituminosas	80 000 t
Acero pasivo	5 380 t
Acero activo	450 t
Tableros de puentes	22 800 m ²
Tratamientos vegetales	580 000 m ²
Pantallas antirruído	1 200 m ²

Ficha Técnica

Titular de la obra:

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

Dirección de obra:

D. Agustín Falcón, ICCP y
D. Roberto Alonso, ITOP.

Técnicos de laboratorio:

D. Miguel Marcos y
D. Miguel Casado.

Empresa adjudicataria:

Latores UTE (Necso-Puentes y Calzadas, empresa constructora, S.A.).

Gerente de obra:

D. Vicente Calzadilla, ICCP.

Jefe de la UAC:

D. Emiliano Echevarría, ICCP.

Jefe de la oficina técnica:

D. M^a Ángeles García Enciso, ICCP.

Asistencia técnica: Inocsa.

Jefe de la UAC:

D. Antonio Martínez Rueda, ICCP.

13 vanos con una longitud total de 493,2 m y la segunda, también continua, mide 579 m y dispone de 14 vanos.

La cuarta obra de fábrica también está formada por dos estructuras independientes que confluyen, formando la vía de servicio n^o 1, en dirección Oviedo. Longitudinalmente, la parte que corresponde a la vía de servicio citada es continua de 8 vanos, con una longitud de 205,4 m. La parte que corresponde a la vía de servicio n^o 3 tiene 6 vanos y una longitud de 164,3 m, de los que 65 m están separados de la vía de servicio n^o 1.

La quinta obra de fábrica es un paso inferior con vigas pretensadas y prefabricadas sobre cargaderos en estribos de tierra armada, en dos tramos independientes al pasar bajo dos vías de servicio.

La sexta es una obra pequeña para la reposición de un

camino de servicio, situada en la prolongación de la obra de fábrica existente, de 6 m de luz.

La séptima, que está situada en el citado enlace de Latores, en el final del proyecto, se corresponde con el paso sobre la N-634 y se compone de dos vanos con vigas prefabricadas sobre estribos de tierra armada.

Finalmente, la octava obra de fábrica es una estructura isostática de dos tramos con vigas prefabricadas que resuelve el paso de una vía de servicio sobre la doble vía de Renfe a la entrada de su túnel en Oviedo.

Se ha previsto la iluminación tanto en el enlace de El Cueto como en el de Latores, en los dos túneles que forman parte del proyecto y en unos tramos de 150 m en sus entradas y salidas, así como en la glorieta ubicada en el entronque con la N-634. ■