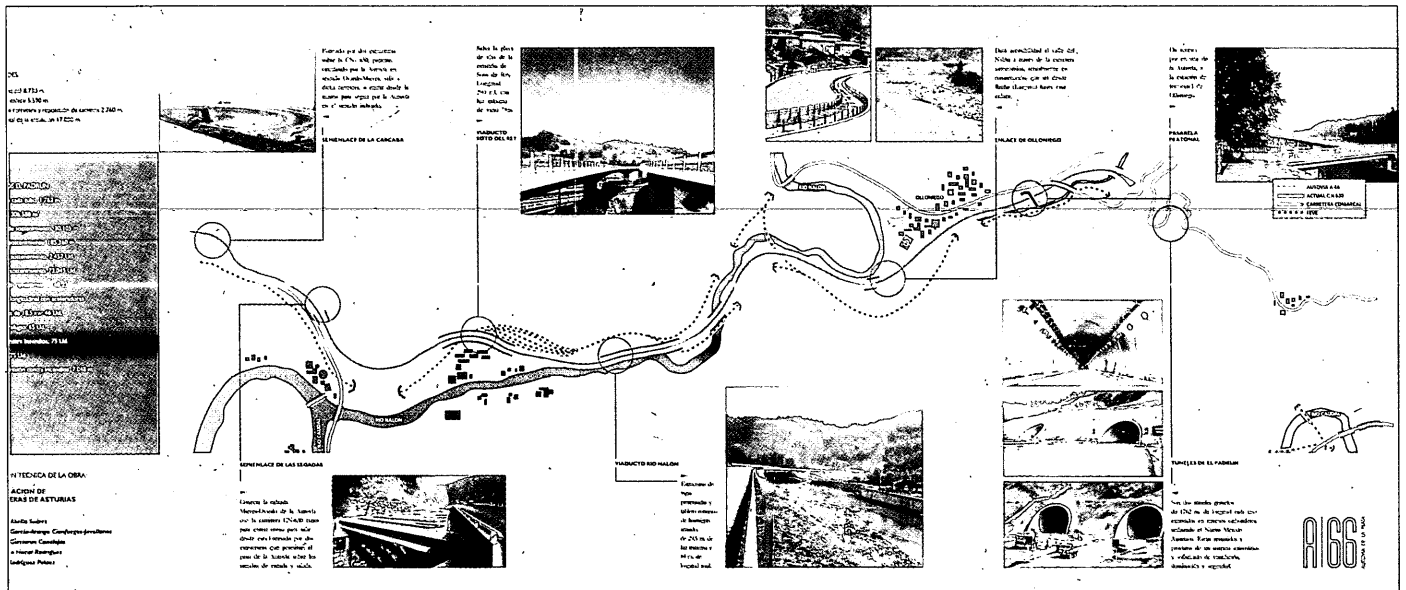


**GRUPO SEXTO
PROYECTOS DIVERSOS
PROYECTO Nº 37**

**AUTOVÍA A-66 GIJÓN-PUERTO SEVILLA
TRAMO LAS SEGADAS-BAIÑA**

ASTURIAS

ESPAÑA



Con el fin de facilitar los accesos a Asturias desde la meseta castellana, el MOPTMA, haciendo un gran esfuerzo inversor, ha construido, en primer lugar, la nueva carretera de Castilla, la Autovía Campomanes-León. Dentro de esta autovía el

tramo emblemático por su complicación y dificultad es aquel que integra el puente de Soto del Rey: el de Las Segadas-Baiña.

La complejidad técnica y paisajista nace de la estructura morfológica de Asturias que obliga a proyectar y realizar una carretera en

forma de banda acoplada a las laderas, donde la rasante surge ligada a los accidentes del valle, y donde los vértices de las alineaciones y los puntos de apoyo de la carretera surgen naturalmente también. Se crea así un trazado matrimoniado con la montaña, sin grandes alardes y sin mas contrapuntos que los elementos singulares consecuencia de los grandes condicionantes geográficos. Hubo tres:

* El paso del Padrun que se resolvió con dos túneles de 1.782 m. de longitud y 100 m² de sección de construcción singular dada su ubicación en el Carbonífero. Se ejecutaron siguiendo los principios del Nuevo Método Austríaco (N.A.T.M.).

* El paso de la cerrada del Nalón que dió lugar al gran desmorte de Fresnedo, que se diseñó aprovechando la situación de la carretera a media altura del acantilado, como una gran catarata de roca que se despeña primero por un desmorte artificial, que se remansa después en la carretera y que de nuevo se precipita por el desmorte natural hacia el río. Para mayor fiabilidad de la excavación y estabilidad final de la misma, se utilizó la técnica del "precorte", con resultados francamente satisfactorios.

* El tercer condicionante fue Soto del Rey. En este lugar, a la salida del paso del Nalón, hay que cruzar la playa de vías de la estación de Renfe de Soto de Rey, lo que dio lugar a

FICHA TÉCNICA

Promotor:.....	MOPTMA - Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias
Proyecto y Dirección de obra:	EPTISA; T.A.T. (Túneles y Asistencia Técnica, S.A.); OCP Construcciones, S.,A.; Ginés Navarro Construcciones, S.A. y APIA 21
Empresa constructora:	ASTUREA (UTE: OCP Construcciones, S.A. - Ginés Navarro Construcciones, S.A.)
Presupuesto:.....	14.872 millones de pesetas
Plazo de ejecución:.....	Octubre 1988 a Junio de 1993

CARACTERÍSTICAS

Tronco principal:	Longitud 8.730 m
* Enlaces de Carcaba, Las Segadas, Olloniego y Cardeo:	5.590 m
* Variantes de carretera:	1.220 m
* Caminos vecinales:	1.540 m
* Grandes estructuras:	
Dos estructuras de hormigón:	1.050 m
Dos estructuras mixtas canto variable:	582 m
* Túneles: Dos túneles de 100 m ² de sección:	1.762 m cada uno
* Movimientos de tierras:	2,3 millones de m ³ y desmontes de 90 m de altura



dos puentes que presentan gran complejidad técnica, por el gran esviaje existente entre las dos infraestructuras que se cruzan (Ferrocaril y Autovía), por la fuerte curvatura de ambas, por los fuertes condicionantes de rasante y, finalmente, por los problemas de ubicación de las pilas debido al gálibo ferroviario.

Se proyectaron los dos puentes, ligeramente retranqueados entre sí y paralelos, separados 20,50 metros entre ejes; tienen tableros de 11,50 m de ancho y longitudes de 293,50 y 289,50 metros, con luces máximas de 78 y 76 m. La geometría implica también importantes pendientes, 4% hacia Mieres, y peral-

tes, 5% máximo. Los vanos centrales son de canto variable y constante en el resto del puente. La idea es la de disolver la zona central de canto variable en dos largos finales, que, con canto constante, se pierden en las laderas.

La nitidez buscada, lo apretado de los gálibos así como las dificultades constructivas, ligadas al tráfico ferroviario, llevaron a escoger el acero como material básico del tablero. Se eligió una sección mixta de cajón metálico con losa superior de hormigón pretensado, conectada a la sección de acero. Las pilas, dada la sencillez de líneas buscada, son rec-

tangulares de 1,20 x 3,90 m, limpias y transparentes, cuya nitidez contribuiría a crear dos juegos: Uno el de la buscada linealidad superior y otro el del fluir de ésta hacia el suelo. La construcción se realizó con gran cuidado y calidad, sin afectar al tráfico ferroviario y fue una buena muestra de la capacidad de los constructores.

El puente, está conseguido, pues da la sensación buscada de linealidad: linealidad símbolo del conjunto de pasos que al andar forman el camino de la Meseta. Camino histórico y estratégico para la Asturias de siempre y de hoy. ●

