

AUTOVÍA DEL NOROESTE TRAMO VILARTELIN-CEREIXAL — LUGO [ESPAÑA] —

En la provincia de Lugo, a unos 30 km. de su capital en dirección a Madrid, se encuentra localizado el tramo Vilar-telín-Cereixal de la Autovía del Noroeste, Carretera N-VI de Madrid a la Coruña (PK 462 al pk 473). La autovía cruza el Cañón del río Neira mediante dos viaductos dobles denominados Neira I y Neira II, salvando con dichas estructuras, además del cauce del río, la carretera que comunica las poblaciones de Baralla y Baleira.

El valle del río Neira, de gran belleza paisajística, está caracterizado topográficamente por las angostas y abruptas pendientes de sus laderas y por las cimas de las elevaciones que lo rodean. Es un espacio natural de alto valor ecológico con una importante cobertura vegetal de ribera compuesta principalmente por cas-

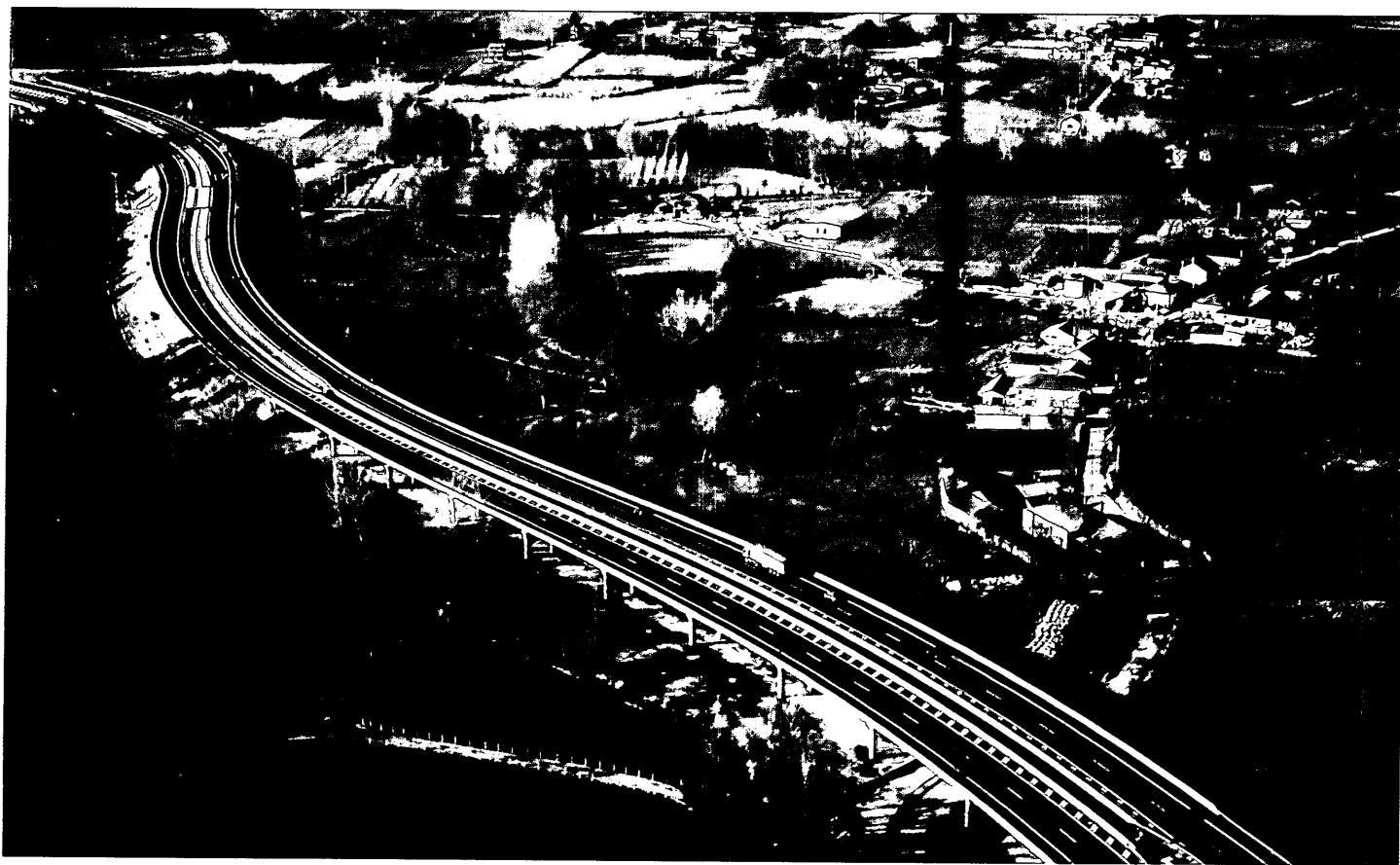
taños, robles y abedules, y con una rica fauna fluvial donde destaca la trucha. El río Neira, afluente del río Miño, discurre en esta zona encajonado en la confluencia de la Sierra de Puñago y la Sierra de la Peña del Pico, describiendo, una tras otra, curvas cuasi semicirculares, que obligan al trazado de la autovía a cruzar el río una y otra vez. La autovía pasa a gran altura sobre el valle, mediante dos viaductos, los "Neiras", sin entorpecer el curso natural de las aguas del río y sin desgarrar las pobladas laderas que forman el cañón.

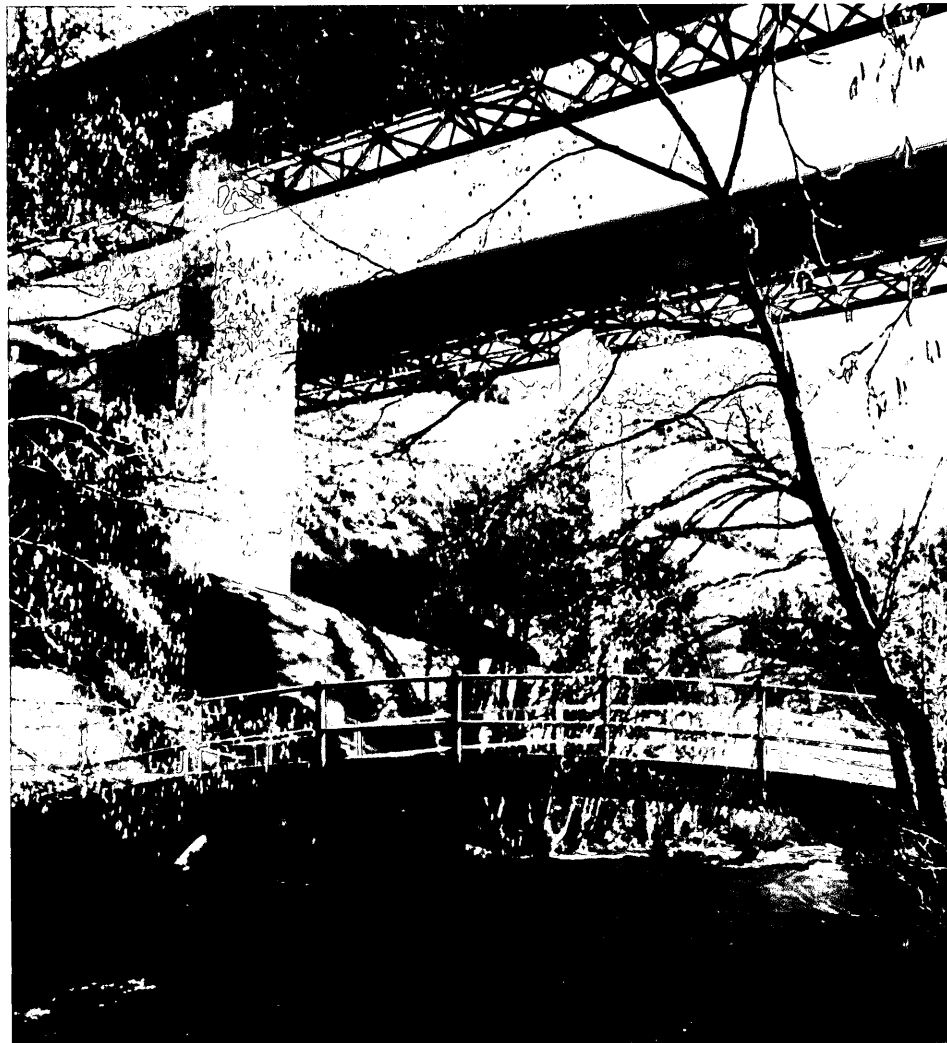
Para controlar todas las actividades ya no sólo en esta zona sino en toda la obra, se creó un Plan de Aseguramiento de Vigilancia Medioambiental desarrollado por la U.A.C. y en estrecha colabora-

ción con la Jefatura de Ejecución con el fin de supervisar que la realización de los trabajos fuese correcta a la par de aportar soluciones que pudieran conducir a la mejora de las mismas.

Viaducto de Baralla

La estructura del Viaducto de Baralla, se resuelve mediante 9 vanos, los dos laterales de 36,45 m y los siete restantes de 37 m. El tablero de 13,10 m de anchura se ha proyectado mediante vigas prefabricadas en sección doble T en número de 4 por tablero con un canto total de 2,20 m de los que 2 m corresponden a la viga. Longitudinalmente se disponen 2 juntas transversales, además de las de





origen y final del viaducto, realizándose continuidad de losas en los restantes apoyos.

Las pilas se resuelven mediante elementos tipo "martillo" con fuste de sección rectangular hueca de dimensiones exteriores 4,00x2,50 y 0,35m de espesor. En coronación se empotra un dintel de canto variable entre 1,00 y 1,50 m. La altura de las pilas oscila entre 15,00 m y los 47,00 m, ejecutándose con encofrado trepante en tongadas de 5,00 m.

Viaductos Neira I y Neira II

La ejecución de dos viaductos dentro de ésta, aconsejó extremar las precauciones con objeto de respetar el medioambiente y el entorno. Para ello se tomaron, entre otras, las siguientes medidas:

- ◆ Jalonamiento de las márgenes del río.
- ◆ Ejecución de un puente metálico auxiliar sobre el Neira.
- ◆ Cambio de diseño del viaducto Neira II.
- ◆ Acondicionamiento de los caminos auxiliares.

En cuanto al Viaducto Neira II, de cuatro pilares como el Neira I, dado que la



gas, siendo de sección circular de 1,10 m de diámetro, coronadas por un capital y altura máxima de 13,43 m.

Viaducto sobre el río Furco

El viaducto sobre el río Furco tiene una longitud total de 328,90 m modulado en 10 vanos, 8 de 33 m y los dos laterales de 32,45 m. El tablero de ancho total 13,10 m se proyecta mediante vigas artesas de 1,70 m de canto, sobre los que se hormigona una losa de 0,26 m. El tablero se realiza con losa en continuidad, salvo sobre las pilas 3 y 7, donde se disponen juntas, además de las existentes en los estribos. Las pilas tienen fuste de sección circular y 1,30 m, independientes para cada línea de vigas y coronadas por capiteles. La altura media de las pilas es de 12 m.

Muros vegetalizados

Los muros de construcción son del tipo Muros Vegetalizados. Están diseñados para reducir el impacto medioambiental debido a su total integración en el paisaje. En la actualidad el denominado nº 4 (PK 205+200 al 205+580) es el de mayor longitud y superficie de Europa. ■

ejecución de dos de sus pilas obligaba ineludiblemente a afectar el curso original del río se tomó la determinación de sustituir las cuatro pilas por dos únicas pilas centrales cuya ubicación, dentro de un prado, y a una distancia suficiente de las márgenes del río, asegurase una afección mucho menor del entorno.

La solución adoptada para ambos viaductos es el de una estructura mixta formada por una celosía metálica continua de acero autopatinable y canto constante sobre la que se dispone una losa de hormigón. Longitudinalmente los viaductos se componen de tres vanos con luz central doble de los laterales, y la ejecución se plantea mediante empuje de la estructura metálica en dos mitades desde los estribos, para una vez cerrada efectuar el montaje de las losas prefabricadas a sección completa desde el propio tablero.

Viaducto de San Miguel

El viaducto de San Miguel se proyecta mediante 2 vanos de 29,62 m de luz cada uno. El tablero se ha resuelto mediante vigas artesas, 4 por tablero de canto 1,30 m sobre lo que se hormigona la losa supe-

rior de la estructura. El ancho es variable para cada una de las calzadas resultando un ancho medio de 18,10 m en la calzada derecha y 20,15 m en la izquierda. Las pilas centrales se configuran mediante fustes independientes para cada línea de vi-

FICHA TÉCNICA

Promotor:	Ministerio de Fomento Dirección General de Carreteras
Proyecto:	Ing. Director: Alvaro Landeira Fariña
Empresa constructora:	Dragados, Obras y Proyectos, S.A.
Presupuesto:	10.510,8 millones de pesetas
Plazo de ejecución:	Terminación Abril 1999

CARACTERÍSTICAS

• Longitud del tramo	11 Km.
• Volumen de tierra	
Excavación	4.855.752 m ³
Terraplén	3.250.000 m ³
• Viaductos	
Baralla	7 vanos de 37 m y 2 de 36,45 m
Neira I	Vanos tres de 57,25 - 114,5 - 57,25 m
Neira II	Vanos dos de 95 m
San Miguel	2 vanos de 29,62 m
Furco	328,9 m de longitud
• Pasos inferiores	Dos de 7,0 x 5,0 m
• Túnel	Doble de 162 m y 138 m