

Inaugurada la autopista Terrassa-Manresa

El pasado 21 de junio a las nueve de la noche, se abrió al tránsito el tramo Terrassa-Manresa, que contemplada en el Plan de Carreteras de Cataluña (aprobado por decreto de la Generalitat el 25 de octubre de 1985) se constituye como un importante bastión del Eje del Llobregat que comunicará Barcelona con la Cerdanya, y con ello además, relanzará las comarcas interiores de Catalunya. Por otro lado esta autopista forma parte del itinerario europeo E-09, reduciendo el tiempo de recorrido entre Barcelona y el Sur de Francia y contribuyendo a la integración económica europea.

De todos es sabido que el mencionado tramo de 35,5 kilómetros de longitud, entra de lleno en las actuaciones contempladas para formalizar el Eje del Llobregat, dentro del cual también se contemplan: la realización del túnel de Vallvidriera —en fase de ejecución—, la autopista Rubí-Terrassa de próxima adjudicación y la mejora de la carretera entre Sallent y el Túnel de Cadí.

La importancia de esta autopista se subraya en el incuestionable hecho de la carencia de buenas comunicaciones de las comarcas centrales de Catalunya, y que sin duda, elevará la calidad de sus infraestructuras viarias y favorecerá el desarrollo industrial dentro del Eje mencionado.

Recorrido

La autopista Terrassa-Manresa enlaza el Vallés Occidental y el Bages y mejorará sin duda, las comunicaciones con Barcelona, al tiempo que enlazará a su paso por Manresa con el futuro Eje Lérida-Gerona (transversal).

Nace en el noroeste de Terrassa, donde enlaza con la autopista Barcelona-Sabadell, y próximamente, con la Rubí-Terrassa. Su trazado dispone de ocho enlaces con las redes existentes en su entorno.

Los municipios que se ven afectados y beneficiados directamente

son: Terrassa (obviamente), Viladecavalls del Vallés, Vacarisses, Castellbell i el Vilar, Sant Vicenç de Castellet, Castellgali, Manresa y San Frutos de Bages.

En todo su recorrido se pueden apreciar las sierras dentadas de la montaña de Montserrat, que justifica la denominación de Autopista de Montserrat y discurre por un terreno irregular y accidentado, lo que ha originado grandes movimientos de tierras en desmontes y terraplenes, de los que un 80% han sido de roca.

Descripción kilométrica

El primer obstáculo que surge en el trazado (km 1) es la riera de Gaiá, en el término municipal de Viladecavalls, resuelto con un viaducto de 35 metros de longitud, asentado sobre pilares de 24 metros de altura.

“La autopista Terrassa-Manresa enlaza el Vallés Occidental y el Bages y mejorará sin duda, las comunicaciones con Barcelona, y enlazará a su paso por Manresa con el Eje Lérida-Gerona.”



En el kilómetro 2 se ha construido un paso sobre la línea del ferrocarril de la RENFE, a la altura de la estación de Viladecavalls, que en forma de pérgola, introduce la vía férrea en un túnel de 166 metros de largo.

El trazado de la autopista en los dos kilómetros siguientes es para-



lelo al del ferrocarril Barcelona-Zaragoza (zona de gran belleza) para cruzar de nuevo el ferrocarril por encima de un túnel en la ladera de la sierra D'en Ros.

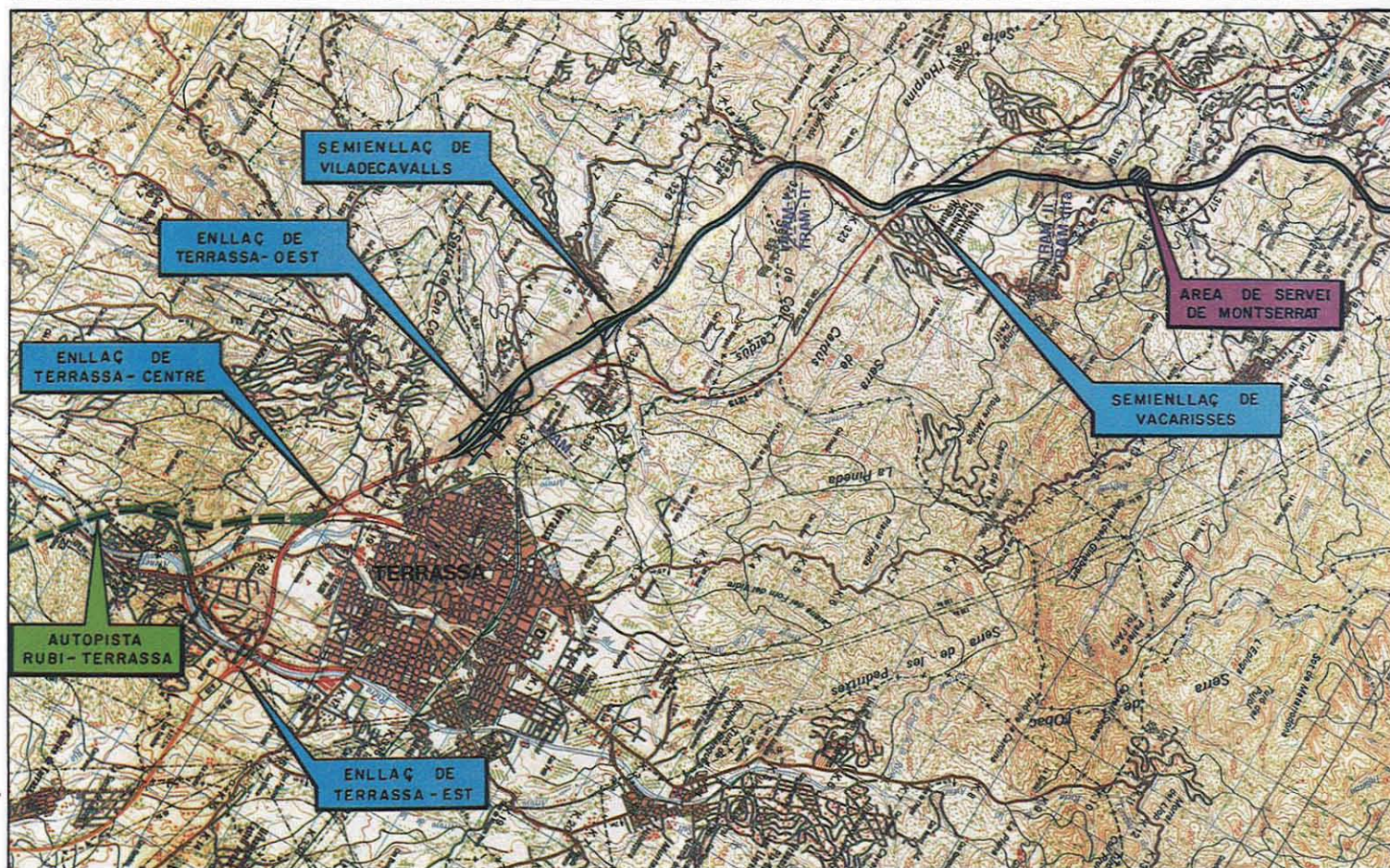
Ya en el kilómetro 6, cruza por encima de Vallfollosa y de la BV 1211, de Vacarisses a Olesa de Montserrat, mediante un viaducto

de 100 x 38. Más adelante, encara el norte junto al pequeño valle con desmontes y terraplenes de unos 25 metros de alto, prosiguiendo rodeando las estribaciones de Can Torrella (Vacarisses) donde se han realizado rebajes de tierras de más de 35 metros de altura, y en donde se ha ubicado un

área de descanso.

Pasado el kilómetro 8, cruza de nuevo el ferrocarril y la carretera de la Bauma, BP-1213 continuando por el término municipal de Vacarisses, por terrenos accidentados, con movimientos de tierras de 15 a 20 metros de altura, hasta llegar a Gall. En este tramo y por

ANÁLISIS AUTONÓMICO DE LAS CARRETERAS DE CATALUNYA



dos veces (arriba y abajo) se atraviesa la línea de ferrocarril.

La entrada al Bages

A la vista del kilómetro 12, ha quedado instalada otra área de servicio, con bellas vistas del Montserrat y de la sierra del Obac, con dos estaciones de servicio, restaurante-cafetería, comercios y zonas de aparcamiento. Una vez pasada esta área penetra por Castellbell i el Vilar al Bages, paralela al ferrocarril.

En este tramo, de gran dificultad tanto por la vía férrea como por su orografía, ha obligado a grandes desmontes en roca, especialmente en el km 17, alcanzándose hasta los 45 metros de altura.

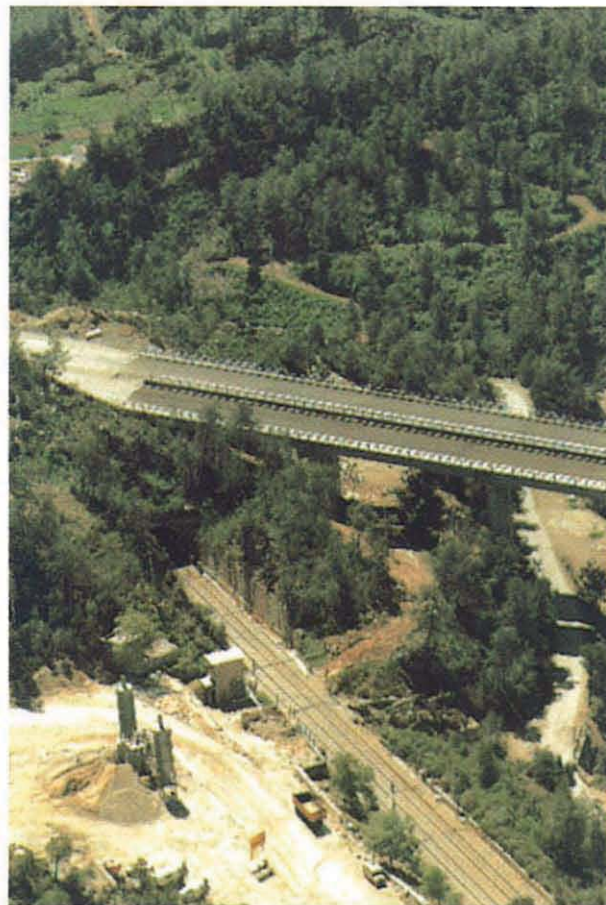
El enlace de Sant Vicenç de Castellet queda en el km 18, en donde se conecta con la C-1411 de Olesa de Montserrat a Manresa con la autopista. Este enlace atraviesa por medio de un viaducto de 160 x 42 el río Llobregat, las vías férreas de la RENFE y los ferrocarriles de la Generalitat.

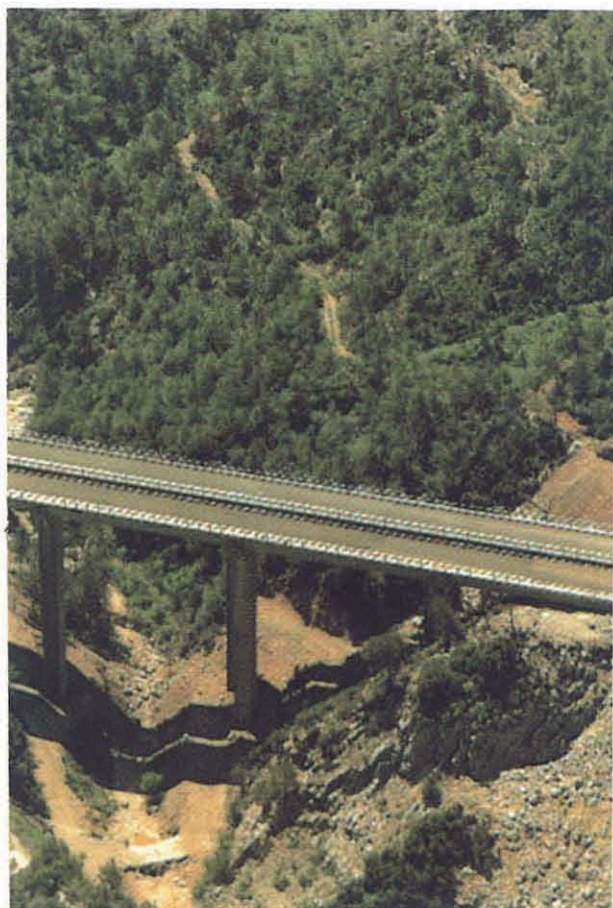
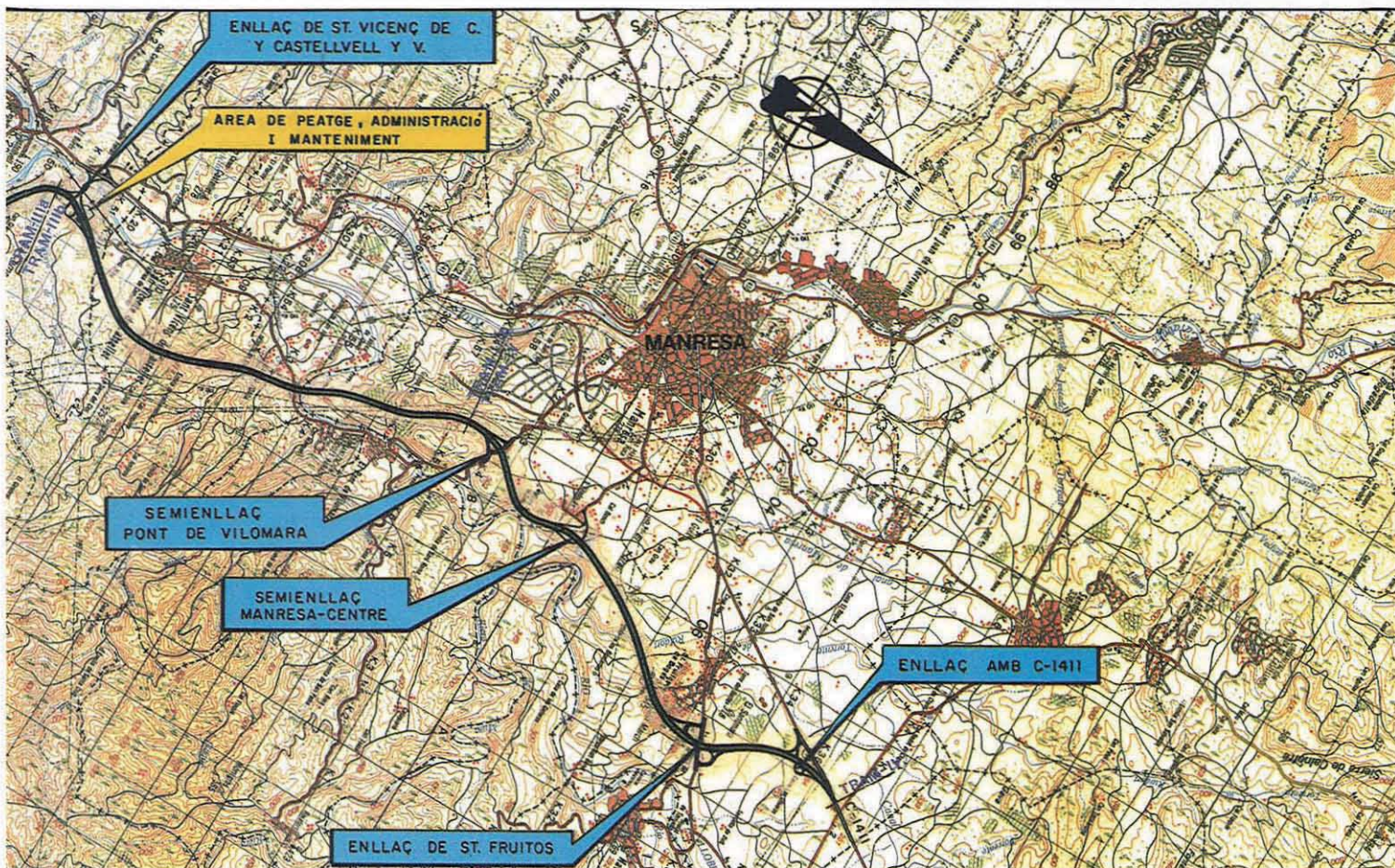
Y en esta conexión donde radica el enlace central de la autopis-

ta, encontrándose las dos áreas de peaje previstas para la explotación por peaje abierto: una barrera en la vía de enlace que controla el tráfico de paso Terrassa-Manresa en ambas direcciones, y una barrera en la vía de enlace que controla el flujo circulatorio entre la C-1411 y a la autopista en todo sus movimientos.

Igualmente en esta zona, se encuentra el área de mantenimiento y el edificio de las oficinas de administración y explotación de la

“En el km 22 es donde salva el valle del río Llobregat mediante el mayor viaducto del recorrido de 350 metros de largo por 50 metros de alto, en las cercanías de la confluencia con el río Cardener.”





autopista.

Más adelante, y una vez dejado atrás el enlace y la estación de peaje (Castellbell i el Vilar), entramos en Sant Vicenç de Castellet y en donde la autopista se separa del casco urbano de la población, a través del sector de montaña del término municipal.

Viaducto del Llobregat

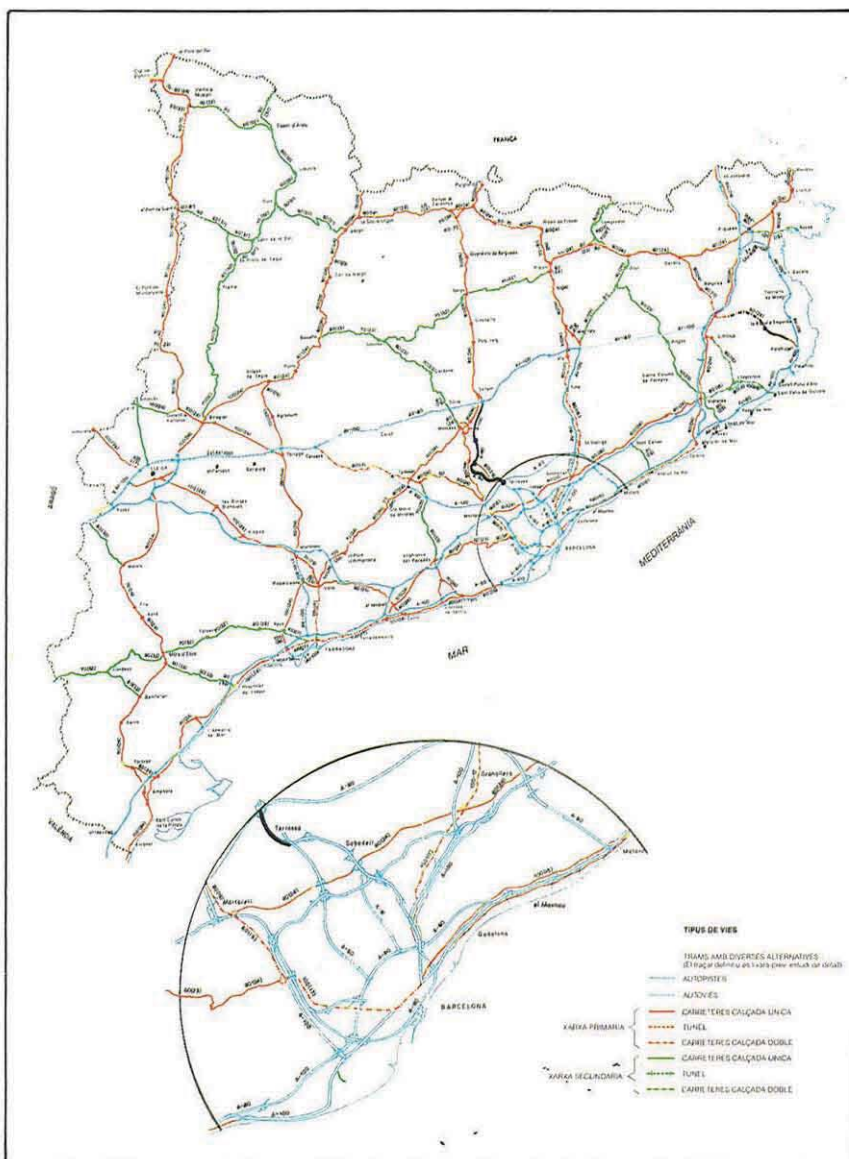
Entre la montaña del Guruguru y el Serrat de les Guinens, por la margen izquierda del torrente del Soler, la autopista se adelanta, llegando al km 22 donde salva el valle del río Llobregat mediante el mayor viaducto del recorrido de 350 metros de largo por 50 metros de alto, en las cercanías de la confluencia con el río Cardener. En todo este accidentado recorrido se produjeron grandes e importantes movimientos de tierras, alcanzándose alturas cercanas a los 50 metros.

Después de vadear el Llobregat la autopista se desmarca de su valle con una sucesión de terraplenes y desmontes necesarios ya que inciden de forma perpendicular

en las vaguadas elevándose hasta el Pla de Bagés (Manresa) término municipal en el que se entró al cruzar el río Llobregat. Más adelante se atraviesa por encima la carretera de Manresa a El Pont de Vilomara y Rocafort (BV-1225) que conecta con la variante de Manresa-Sur y por el polígono industrial de Bufalvent, iniciándose a continuación una orografía menos accidentada entre los campos de Viladordis en donde se ubica el enlace Manresa-Centro lo que permite comunicar con la ronda Este de esta ciudad.

Siguiendo el trazado de la autopista por el Pla de Bages penetra en el término Municipal de Sant Fruitós de Bages, situándose su recorrido entre la urbanización de Les Brucardes y la mencionada población con curvas de más de 600 m. de radio.

Llegados al km 31 se enlaza con el denominado Manresa-Norte, (N-141), de Manresa a Vic, con todas las posibles direcciones. A su vez, este enlace y el de la autopista con la C-1411 de Manresa a



Berga y el Túnel de Cadí, configuran una variante lo que incide favorablemente en el término municipal de Sant Fruitós de Bagés, al evitarse el tráfico por el núcleo urbano.

La sección completa de la autopista termina en el kilómetro 33 que es donde se inician las diversas transiciones a la sección de carretera convencional hasta la terminación del recorrido total de la autopista de 35,5 kilómetros.

Comunicaciones

Los sistemas utilizados en esta autopista son:

a) Sistema de postes de auxilio en la autopista. Situados cada dos kilómetros conectados por cable con la estación control de Sant Vicenç-Castellbell.

b) Sistema de radio-comunica-

ción con estación emisora, varios emisores-receptores móviles y estación repetidora.

c) Sistema de interfonía que permite la comunicación entre co-



“En la obra han intervenido más de 600 operarios y se han utilizado máquinas por un valor estimativo superior a los 5.000 millones de ptas., finalizándose la obra con gran adelanto sobre la fecha propuesta en las bases del concurso.”

bradores y los edificios de la estación, pudiendo contactar los usuarios de las vías automáticas y el personal de servicio en la autopista.

d) Sistema de megafonía. Sólo en el área de peaje para la orientación a los usuarios sobre diversos problemas u orientaciones que se deban de producir.

Estaciones y percepción de peajes: maquinarias y sistemas

Dentro de la más alta tecnología, la estación de peaje abierto de Sant Vicenç-Castellbell consta de dos barreras: Troncal y Lateral, la primera sobre la sección principal y la lateral, en la de enlace Castellbell-Sant Vicenç.

Cada barrera dispone de una red de microordenadores, siendo el núcleo de cada una de ellas un microordenador de gran velocidad y capacidad de almacenamiento, situado en el edificio del área de peaje. Ambos conectados a un ordenador central de tamaño medio y demás departamentos de la compañía concesionaria.

En las barreras existen 24 vías (14 manuales y 10 automáticas), concebidas éstas últimas para la percepción del peaje con tarjeta magnética y situados en la banda derecha, avanzados 100 metros sobre las manuales, lo que facilita los desplazamientos laborales, turísticos de fin de semana, etc...

Algunos datos técnicos de interés

Dentro de este apartado comenzaremos por decir que en la obra han intervenido más de 600 ope-



rarios y se han utilizado máquinas por un valor estimado superior a los 5.000 millones de ptas., finalizándose la obra con gran adelanto sobre la fecha propuesta en las bases del concurso. (De 48 a 36 meses).

El doble carril de la autopista son de 3,5 metros de anchura cada uno, en ambas direcciones. La acera interior es de un metro de ancho y una central de 2,5 metros lo que junto a una mediana (5-8) y las bermas nos dan una sección de ancho de 25 a 28 metros.

El radio mínimo en planta es de 300 metros de ancho y la pendiente máxima del 6%. Los desmontes suman más de 6,5 millones de metros cúbicos, alcanzándose igual volumen en terraple-



“Francia se ha comprometido a ejecutar antes de 1994 el paso fronterizo del túnel de Puymorens, así como la autopista entre Pámies y Toulouse, lo que mejoraría las comunicaciones a través del eje Barcelona-Toulouse, entre Catalunya y el Sur de Francia. ”

nes. Las estructuras y muros 39.000 metros cúbicos. El total de toneladas métricas de aglomerado asfáltico suman 425.000 y 160.000 las de suelo de cemento.

La autopista tiene un total de 19 pasos sobre ella, 20 por debajo, 4 viaductos y un total de 6 obras estructurales.

Concesionaria: AUTEMA.

Autopista estratégica

Además de lo reflejado al comienzo de este artículo sobre su importancia para Catalunya y el Estado, este eje, del que forma parte esta autopista, se puede afirmar que es el tercer gran eje o vía de Catalunya pero además, resulta de gran valor estratégico y económico para la mejora de las comu-

nunicaciones con la C.E.E. Al respecto, Francia se ha comprometido a ejecutar antes de 1994 el paso fronterizo del túnel de Puymorens, así como la autopista entre Pámies y Toulouse, lo que contribuirá a mejorar las comunicaciones a través del eje Barcelona-Toulouse, entre Catalunya y el Sur de Francia.

Y para finalizar, decir que si bien algunos usuarios critican el exceso de viaductos y curvas cerradas, lo que si hay que decir es que debemos ir acostumbrándonos a reconocer las autopistas de montaña con sus curvas incluidas y que no siempre se pueden hacer grandes rectas. En cualquier caso, esta autopista cumplirá las funciones para la que se creó, y por ello se le da la bienvenida pues su ne-



cesidad, a ojos de propios y extraños, era perentoria. Por otro lado la rapidez en su ejecución, y su propia realización es una buena razón de satisfacción para todos.

ESTE ARTICULO HA SIDO REDACTADO GRACIAS AL GABINETE DE PRENSA DE AUTEMA.

