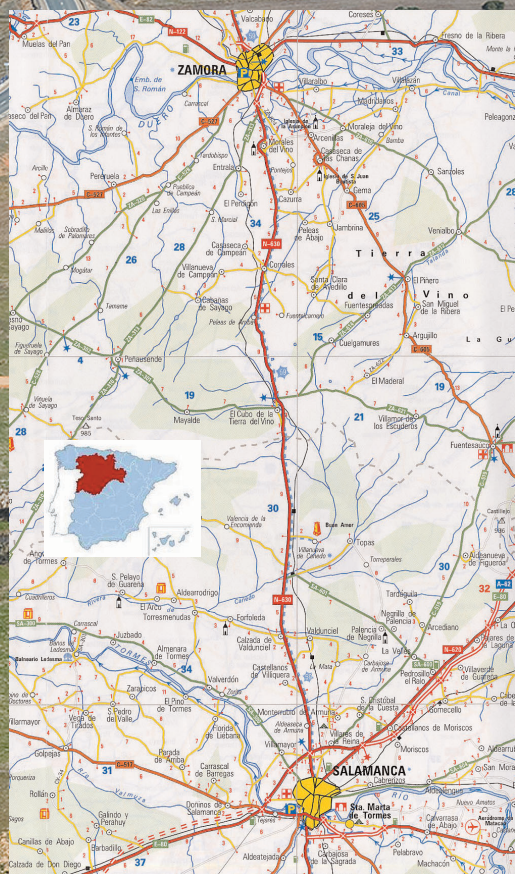


Autovía Ruta de la Plata, A-66

Puesto en servicio el tramo Corrales–El Cubo de Tierra del Vino

Carlos Casaseca Benítez, ICGP, Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, y Julio Casado García, ITOP.



El pasado 30 de diciembre de 2008, el Ministerio de Fomento puso en servicio el tramo Corrales – El Cubo de Tierra del Vino, de la Autovía Ruta de la Plata, en la provincia de Zamora, que ha supuesto una inversión aproximada a los 37 millones de euros.

El tramo de autovía, de 13 560 m de longitud troncal, discurre por los términos municipales de Corrales y El Cubo de Tierra del Vino, ambos pertenecientes a la provincia de Zamora, dentro del itinerario de la Autovía Ruta de la Plata (A-66) entre Gijón y Sevilla.

Las obras han tenido por objeto la separación del tráfico de tránsito local y de largo recorrido, suprimiendo para éstos la travesía de la N-630 a su paso por los núcleos de población existentes, aumentando así la seguridad vial y el confort en la conducción, y consiguiendo una reducción en el tiempo de recorrido con respecto al actual itinerario.

Vistas generales del tramo puesto en servicio que tiene una longitud de 13 560 m.



Autovías del Estado

El tramo puesto en servicio forma parte del itinerario que une Zamora con Béjar y que se dividió en cuatro subtramos a efectos constructivos a su paso por la provincia zamorana: Zamora Norte-Río Duero, finalizado en abril de 2007; Río Duero-Zamora Sur, con las obras en avanzado estado de ejecución; Morales del Vino-Corrales, ya finalizado y del que se dio cumplida información en el número anterior de esta revista; y, finalmente, Corrales-El Cubo de Tierra del Vino, tramo objeto del presente artículo y que a continuación se describe.

El tramo se ha proyectado para una velocidad de 120 km/h, con un radio mínimo en planta de 2000 m, y pendiente máxima en alzado del 3,7%



A lo largo del tramo, se han dispuesto un total de 3 pasos inferiores, 6 superiores y un viaducto.

PASO SUPERIOR
PK 10+620

Descripción del trazado

El comienzo del tramo objeto de las obras se sitúa aproximadamente en el p.k. 295,000 de la N-630, dirigiéndose en dirección Norte-Sur a lo largo de todo el trazado, sensiblemente paralelo a la citada carretera nacional, y finaliza aproximadamente en su p.k. 309+000, muy próximo a la carretera, ya que



Esquema de la planta del tramo finalizado.

el inicio del tramo posterior se realiza en el cruce con ella. La totalidad del trazado se realiza en variante por la margen izquierda de la N-630.

La traza se inicia a unos 1200 m al este de la actual N-630 y a unos



En las fotos de la izquierda se aprecian algunas de las condiciones climatológicas que se sucedieron a lo largo de la realización de las obras. En la foto de la derecha se aprecia el único enlace del trazado una vez finalizado.



800 m del núcleo urbano de Corrales, donde conecta con el tramo anterior Morales del Vino-Corrales, a una cota de 750 m.

Posteriormente, la autovía cruza la carretera a Fuentelcarnero, cerca del p.k. 1,500, donde se ubica un área de descanso. A continuación, el trazado de la autovía se adapta a la ladera existente realizando una curva de 2000 m de radio, con el fin de no afectar al LIC, denominado Quejigares de Corrales. Una vez superado éste, la traza se va acercan-

do a la N-630, por el este de la localidad de El Cubo de Tierra del Vino, para finalizar en el p.k. 13,500, donde conecta con el siguiente tramo de la Autovía Ruta de la Plata: El Cubo de Tierra del Vino-Calzada de Valdunciel, a la altura del p.k. 310,8 de la actual N-630.

Características geométricas

La totalidad del tramo se ha proyectado para una velocidad de 120 km/h. El radio mínimo en planta es de 2000 m, y la pendiente máxima en alzado es del 3,7%.

Enlaces y estructuras

En el tramo se ha construido un único enlace, en el p.k. 10,800, de tipo diamante con pesas, que faci-

ta la conexión con la ZA-602, a Fuentesaúco, entre las localidades de El Cubo de la Tierra del Vino y Villamor de los Escuderos.

Además, a lo largo de su trazado se han dispuesto las siguientes estructuras:

- Paso inferior sobre la carretera a Fuentelcarnero.
- Paso superior en el enlace con la ZA-602, en el p.k. 10,800.
- Paso inferior del ferrocarril de la línea Salamanca-Zamora bajo la autovía, en el p.k. 12,049, de 48 m de luz.
- Viaducto sobre el arroyo de San Cristóbal de 100 m de longitud, en el p.k. 12,300, con dos secciones paralelas de 96 m de luz.
- 5 pasos superiores y 3 pasos inferiores, con el fin de garantizar la permeabilidad transversal del territorio.

Sección transversal

La sección transversal en el tronco de la autovía está compuesta por dos calzadas de 10,5 m de anchura, en las que se alojan dos carriles por sentido de la circulación de 3,50 m, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1 m, a los que se adosan sendas bermas de 1,00 m de anchura. La mediana tiene un ancho de 10,00 m.

Los ramales unidireccionales tienen una calzada de 4 m de anchura más sobreancho, arcenes interio-

Unidades de transporte

Desmante:	2 096 863 m ³
Terraplén:	2 641 368 m ³
Suelo estabilizado:	300 919 m ³
Suelocemento:	95 975 m ³
Mezclas bituminosas en caliente:	144 388 t
Muros de suelo reforzado:	3514 m ²
Vigas prefabricadas:	804 m
Hormigón:	28 893 m ³
Acero B 500S:	1 068 908 kg
Acero pretensado:	58 290 kg

Ficha Técnica

Titular:	Ministerio de Fomento. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental.
Dirección de las obras:	D. Carlos Casaseca Benítez, ICCP, y D. Julio Casado García, ITOP.
Empresa constructora:	Vías y Construcciones, S.A.
Jefatura de obras:	D. Iván Rodríguez Tarrío, ICCP.
Asistencia técnica, control y vigilancia de las obras:	Initec Infraestructuras.
Jefe de Unidad de AT:	D. Víctor Claver Hervás, ITOP.
Asistencia técnica a la redacción del proyecto:	Inzamac-GPO.



Vista aérea del área de descanso y cruce con la carretera de Fuentelcarnero.

res de 1 m y exteriores de 2,5 m.

Los ramales bidireccionales de dos carriles se han proyectado con calzada de 7 m de ancho y arcenes exteriores de 1,5 m.

Sección del firme

La sección del firme se compone de un bloque de 20 cm de mezclas bituminosas en caliente (10 cm de G-25, 7 cm de D-20 y 3 cm de M-10) sobre 25 cm de suelocemento y una explanada E-2, conseguida con 25 cm de S-EST 2 más 25 cm de S-EST 1, todo ello sobre un suelo tolerable.

Los accesos a las propiedades colindantes a la autovía están resueltos mediante caminos y vías de servicio que conectan con la red de caminos existentes.

El tramo incorpora las prescripciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, siendo el coste total de las medidas correctoras de 1,35 de millones de euros.

Entre otras actuaciones, se han realizado plantaciones, construido dispositivos de salida y pasos de fauna, así como restituidas las vías agrícolas. ■