

### A-67. Autovía de la Meseta

# Finalizado el tramo Aguilar de Campoo (S) – Aguilar de Campoo (N)



El tramo, de nuevo trazado, es una variante completa de la N-611.

*Jorge E. Lucas Herranz, ICCP, Jefe de la Unidad de Carreteras del Estado en Palencia; y Alberto Marino Tostón, ITOP.*

**E**n un acto presidido por la **Ministra de Fomento, Dña. Magdalena Álvarez**, y el **Delegado del Gobierno en Castilla y León, D. Miguel Alejo**, el día 29 de noviembre, el Ministerio de Fomento puso en servicio este nuevo tramo de autovía, de nuevo trazado y 7700 m de longitud troncal, a los que se le suman 8600 m de caminos de servicio, y que discurre en su totalidad por

el término municipal de Aguilar de Campoo, en la provincia de Palencia.

Consiste en una variante completa de la N-611, discuriendo de norte a sur por su margen izquierda, y sensiblemente paralela a ésta, hasta llegar a la vega del río Pisuerga, donde se aleja de ella.

Conecta en su origen (al sur del núcleo urbano de Aguilar de Campoo, a unos 400 m del río Pisuerga) con el tramo Puebla de San Vicente-Aguilar de Campoo (S) y finaliza en el tramo, ya en servicio, de Aguilar de Campoo-Límite de la provincia de Cantabria (al oeste del núcleo urbano de Quintani-

lla de las Torres, término municipal de Pomar de Valdivia, a unos 200 m antes de cruzar el ferrocarril Palencia-Santander y el río Rubagón).

#### **Características técnicas**

El tronco de la nueva autovía posee un radio mínimo de 932 m, y una pendiente máxima del 3%.

#### **Secciones tipo**

La sección transversal se compone de dos calzadas de 7 m con dos

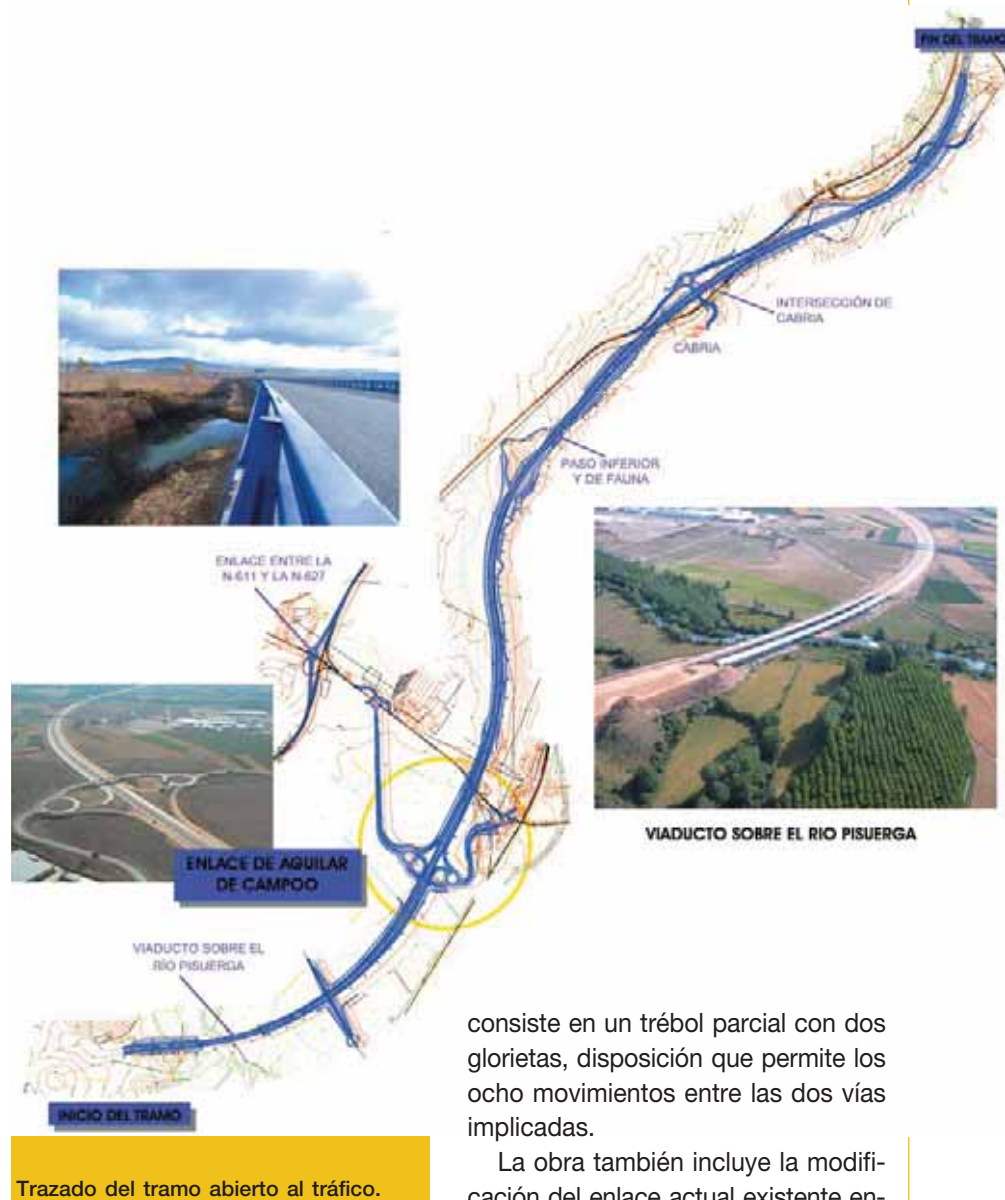
carriles de 3,5 m de anchura, arce-  
nes exteriores de 2,50 m e interiores  
de 1 m, y bermas de 1m. La media-  
na es de 10 m de anchura. En su  
conjunto, con los criterios adoptados  
de duplicación de calzada, corres-  
ponde a una autovía AV-120.

La sección del firme de este tra-  
mo se compone de 3 cm de mezcla  
discontinua del tipo M-10 en la capa  
de rodadura, 7 cm de tipo S-20 en  
la capa intermedia, 10 cm del tipo G-  
25 en la capa de base y 25 cm de  
suelocemento. Las mezclas asfálticas  
se fabricaron con una planta nueva,  
marca Intrame UM-260, propiedad de  
la empresa Ovisa.

Además del control habitual de fa-  
bricación, se puso en marcha el con-  
trol tipo marcado CE con la instala-  
ción de un pequeño laboratorio de  
control a pie de planta, con todos los  
medios necesarios para realizar el  
control de fabricación: contenido de  
ligante y granulometría de la mezcla.  
Para conseguir el control cada 500 t  
como pide la marca CE, se quedó un  
analista en el laboratorio de forma  
permanente.

## Enlaces y estructuras

A dos kilómetros de su origen, se  
ha ejecutado en enlace de Aguilar,  
conexión con la N-627 a Burgos, que



Trazado del tramo abierto al tráfico.



Enlace de Aguilar de Campo.

consiste en un trébol parcial con dos  
glorietas, disposición que permite los  
ocho movimientos entre las dos vías  
implicadas.

La obra también incluye la modifi-  
cación del enlace actual existente en-  
tre la N-611 y la N-627, así como el  
desvío definitivo de la N-611, a la al-  
tura de Cabria, y de las carreteras de  
acceso al mismo núcleo de pobla-  
ción, a Villallano y a Quintanilla de las  
Torres.

Para ello se han ejecutado 3 pa-  
sos inferiores bajo la autovía, 3 pa-  
sos superiores, un paso de fauna y  
un viaducto sobre el río Pisuerga de  
350 m de longitud. Este viaducto con-  
siste en dos viaductos gemelos de  
350 m de longitud, de sección trans-  
versal formada por un cajón prefa-  
bricado de hormigón más una losa  
"in situ". Para dar continuidad a la  
carretera de Quintanilla de las Torres,  
se ha cosntruido una bóveda semi-  
circular de hormigón armado, de 7,07  
m de radio interior y 0,60 m de es-  
pesor, situada al final del tramo.



En la foto superior: Viaducto sobre el río Pisuerga. Foto adjunta, enlace de la N-611 y la N-627.



A lo largo del tramo se han dispuesto 3 pasos superiores y otros 3 inferiores, así como un paso de fauna y el viaducto sobre el río Pisuerga.

Un  
n  
i  
á  
m  
p  
o  
r  
t  
a  
n  
t  
e  
s

## Excavación en desmonte:

3 072 000 m<sup>3</sup>

## Terraplén:

2 271 000 m<sup>3</sup>

## Suelo seleccionado:

204 000 m<sup>3</sup>

## Suelo estab. con cemento:

89 605 m<sup>3</sup>

## Suelocemento:

79 800 m<sup>3</sup>

## Mezclas bituminosas:

115 700 t

## Hormigón:

15 700 m<sup>3</sup>

## Acero:

1 746 000 kg

## Vigas prefabricadas:

1129 m

## Longitud de pilotes:

1648 m

## Barrera de seguridad:

129 200 m

## Plantaciones:

67 600 u

## Siembras:

71 has

## Balsas de decantación:

2 u

## Impacto ambiental

Se han previsto también las medidas correctoras y preventivas actuales en este tipo de obras. Entre ellas cabe citar las plantaciones e hidro-siembras, además de las medidas de protección de cauces y aguas durante la fase de construcción y explotación. Se han instalado asimismo puertas de escape para animales en el cierre perimetral de la autovía, así como distintos refugios artificiales pa-



ra la nutria, quirópteros y aves en las masas forestales del entorno.

Se completa la obra mediante la correspondiente señalización horizontal y vertical, balizamiento y defensas, cerramiento de las márgenes de la autovía, reposición de servicios afectados y otras actuaciones complementarias. ■

F  
i  
c  
h  
a  
T  
é  
c  
n  
i  
c  
a

## Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. Unidad de Palencia.

## Dirección de obra y del proyecto:

D. Jorge Lucas Herranz, ICCP.

## Empresa constructora:

Altec.

## Jefe de obra:

Dña. Laura Llorente Benito, ICCP.

## Asistencia técnica, control y vigilancia:

Payd Ingenieros.

## Autor del proyecto:

D. Félix Aparici, ICCP. Vigiconsult.