



El tramo nuevo tramo, con una longitud de 4,6 kilómetros, está abierto al tráfico desde las 11.00 horas de hoy.

Fomento pone en servicio el tramo Barres-Ribadeo de la Autovía del Cantábrico, A-8

- La inversión total ha ascendido a más de 43 M€, lo que supone una coste de más de 9 M€ por kilómetro construido.

Madrid, 1 de octubre de 2008 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha abierto esta mañana al tráfico el tramo Barres-Ribadeo de la Autovía del Cantábrico, A-8. Con una longitud de 4,6 kilómetros, el tramo ha contado con una inversión total de 43.041.720,58 euros, lo que supone una inversión por kilómetro construido de más de 9 millones de euros.

El nuevo tramo discurre por los términos de Castropol y Tapia de Casariego (Asturias), para conectar mediante el Puente de los Santos, con la Comunidad Autónoma de Galicia en Ribadeo.

Características técnicas

El tramo Barres-Ribadeo queda situado concretamente entre los puntos kilométricos 498 a 503 de la Autovía A-8. El radio mínimo adoptado es de 720 metros, siendo la pendiente máxima del 2,5%.

En su construcción cabe señalar como estructura singular el denominado Puente de los Santos, ubicado al final del tramo que salva el río Eo. Su tipología es original al consistir en un cajón monocelular de hormigón pretensado de 600 metros (m) de longitud (formado por cinco vanos de 75 m + 3 x 150 m + 75 m) y 12,40 metros de ancho. La anchura, para adquirir las propiedades de autovía, ha sido ampliada hasta alcanzar los 24,60 metros.



Para ello, se han utilizado unas losas de hormigón armado y canto variable, que se apoyan sobre jabalcones metálicos de sección cajón cuadrada y que son capaces de conducir las cargas a la losa inferior del cajón actual por medio de una viga transversal anclada al mismo.

De forma que el puente primitivo sea capaz de soportar sus propias cargas y las del puente ampliado, ha sido necesario ejecutar los siguientes refuerzos:

- un tercer alma de hormigón armado situado en el eje de simetría del interior de cajón.
- un refuerzo con estructura mixta en forma de viga metálica de sección trapecial rellena de hormigón y extendida a lo largo de la losa inferior en todos los vanos.
- un pretensado vertical en cada una de las pilas y un pretensado exterior longitudinal, situado en el interior del cajón del puente actual.

En cuanto a las cimentaciones, que también han sido reforzadas, se ha optado por un recrecido de 3 m. de altura de las zapatas y encepados actuales en forma de tronco de pirámide, en tanto que los estribos se ampliaron hasta alcanzar el ancho necesario manteniendo el esquema de su tipología original.

De acuerdo con la solución descrita, la sección transversal de la plataforma que se propone queda configurada por una barrera New Jersey, situada en el centro del tablero existente, dos calzadas de 7,00 m de anchura con arcones de 2,00 y 1,50 m, barreras de seguridad metálicas y aceras peatonales de 1,10 m.

El resto del tramo discurre por un terreno de relieve suave con pendientes sensiblemente horizontales y curvas amplias, adoptando como solución principal al trazado la duplicación de la actual carretera N-634 como calzada de autovía y adosar una nueva calzada por el norte, manteniendo el tráfico en servicio y dando continuidad a la red de caminos existente por medio de cuatro pasos inferiores que ha sido necesario ampliar.



Nota de prensa

La duplicación supone una remodelación del enlace de Figueras, manteniendo su esquema funcional mediante la construcción de un nuevo paso inferior y canalizando el acceso al área de descanso existente junto a la ermita de San Román mediante dos vías de servicio.

En el final del tramo el eje de la autovía se aleja de la carretera N-634 hasta situarse al sur de la misma. En este último segmento se ha definido el nuevo emplazamiento del Enlace de Barres para conectar la autovía con la carretera N-630 y con la N-640 en dirección Castropol y Vegadeo. En la zona más próxima del enlace existe un punto de cruce de la autovía con la carretera N 640 que se resuelve con un paso superior.

El tramo, construido para una velocidad de 100 Km/h, está conformado por dos calzadas de 7 metros de anchura, en las que se alojan dos carriles de circulación de 3,50 metros, arceles interiores de 1 metro, arceles exteriores de 2,5 metros, berma de 1,00 metro y una mediana con ancho de 4,00 metros.