

## INGENIERÍA VITAL

VIADUCTO DE MONTABLIZ TRAMO MOLLEDO-PESQUERA

# ¿Cuánto cuesta el acceso a la Meseta?



### EN DATOS

► **Localización:** Autovía de la Meseta (tramo Molledo-Pesquera) a su paso por el valle del río Pisueña (Bárcena-Pesquera)

► **Tipología:** Tablero continuo de hormigón pretensado 'in situ', en cinco vanos. La sección transversal es un cajón unicelular de canto variable y almas inclinadas de 0.7 m de espesor. Construido mediante avance en voladizo.

► **Planta:** Curva, radio 700 metros, peralte 8% y rasante ascendente con pendiente máxima de 5,57%.

► **Longitud total:** 721 metros.

► **Luces en los vanos:** 126 m+155 m+175 m+155 m+110 metros.

► **Anchura de tablero:** 26,1 m.

► **Altura máxima de rasante:** 1.456 metros.

tiva los accidentes de carretera, reducir el estrés generado por la circulación, optimizar los costes de tiempo de todo usuario y proporcionar el desarrollo social y económico de la región.

Ingeniería en mayúsculas ante un reto del viaducto con la pila más alta, en curva de radio 700 metros, con peralte del 8% y pendiente máxima del 5,6%, que posiciona a la ingeniería civil en Cantabria en lo más alto de España. Apia XXI junto con Ferrovial Agromán han sido galardonados en numerosas ocasiones por resolver, mejorar, analizar, planificar, proyectar y construir esta infraestructura, actividades intrínsecamente ligadas a las acciones de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Un acceso de gran capacidad con una circulación media diaria prevista de 11.500 vehículos, de los que el 16% es tráfico pesado y ha superado las expectativas en más de un 25%, lo que está permitiendo el avance económico, cultural y territorial previsto para la sociedad.

Atrás queda su origen y su sentido, el Camino Real de Reinosa, que también supuso el último eslabón que permitió el acceso a la Meseta, allá por 1753, posicionando a la ciudad de Santander en una situación privilegiada en el mercado nacional e internacional, donde los antiguos 'ingenieros' romanos han dado paso a los ingenieros de la nueva era. Acceder a la Meseta siempre ha sido un anhelo para todos... Y no hay duda de que ha costado mucho. Pero vale más.

Montabliz es una obra maestra de la ingeniería, que cuenta con la pila más alta de un viaducto en España, 130 metros

**Y**a casi están olvidadas las sinuosas curvas de las Hoces de Bárcena o los peligrosos adelantamientos sin visibilidad en el Puerto del Escudo. Los pasos ahora están resueltos por una autovía compuesta por viaductos y túneles que con cirugía paisajística cosen de forma precisa nuestros valles y nos permiten reducir notablemente el tiempo de trayecto y, más aún, contar con la rentabilidad que supone a todo viajero haber mejorado de forma magistral la siniestralidad en los puertos de montaña. Cantabria posee una de las orografías más abruptas de la península que dificulta y encarece enormemente sus ac-

tuaciones de comunicación. En nuestra comunicación por la A-67 a la Meseta contamos con una de las infraestructuras más importantes de la península. Cruzando el valle sobre el río Pisueña, valle fluvial largo y profundo con pendientes abruptas y sobrevolando en dos ocasiones las vías ferroviarias, una Bárcena de Pie de Concha y Pesquera alzándose en una altura máxima de 145 metros el viaducto de Montabliz. Para discurrir por este territorio de vaguadas estrechas, poco terreno llano y convivir con el ferrocarril, la autovía lo necesitó.

Es una obra maestra de la ingeniería que permite alcanzar luces máximas de 175 metros y hace nacer sus pilas en los lugares estratégicos que cumplen rigurosas medidas de impacto ambiental. Novedosos encofrados trepantes diseñados 'ad hoc' para el proyecto permitieron realizar la pila más alta de un viaducto en España con 130 metros. Una sección cajón de

canto variable con tablero único permite obtener una plataforma de 26,1 metros, ejecutándose las dovelas en avance en voladizo con una viga continua de hormigón pretensado. Dovelas que tienen el récord en España por su peso y dimensiones, siendo las más grandes construidas en toda la península. El método de construcción empleado permitía, que una vez ejecutadas todas las pilas, «naciesen brazos» que se iban alargando hasta juntarse entre sí. Durante toda la obra se monitorizó la ejecución consiguiendo datos reales cada 10 minutos con los que, imaginen-

### CHRISTIAN MARTÍNEZ VILLAESCUSA

Secretario Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación Cantabria.



**Seguridad.** Esta infraestructura redujo notablemente los accidentes de circulación y optimizó los tiempos de los trayectos. **ciccp**