

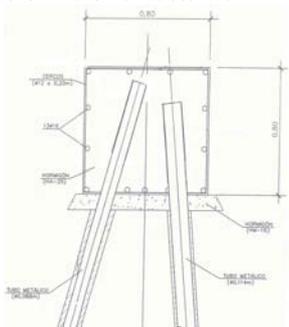
INTRODUCCIÓN

La línea ferroviaria Vigo-La Coruña estaba constituida por vía única. La obra en ejecución la convertirá en línea de alta velocidad de doble vía. Entre Osebe y Santiago de Compostela el trazado discurre por un entorno repleto de pequeños núcleos urbanos y caminos rurales.



CONDICIONANTES TÉCNICOS

El principal condicionante era ampliar la traza sin afectar al tráfico ferroviario, por lo que gran parte de los trabajos debía realizarse en horario nocturno muy reducido, aproximadamente de 12:30 a 5:00 h. El proyecto contemplaba la excavación de los taludes mediante bataches, con sostenimiento de muros de hormigón con un bulón en cada batache. Esto hacía inviable la obra en coste y plazo. Se propuso la realización de pantallas de micropilotes, de modo que se evitara la excavación por bataches, independizando así las unidades de micropilotes, de vigas de atado, excavación, anclajes, etc., y lograr disminuir significativamente los trabajos en horario nocturno.



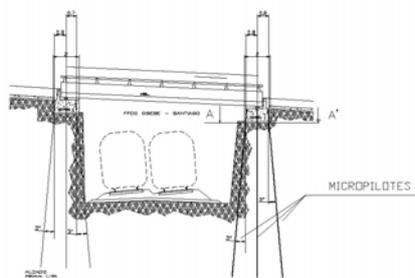
SOLUCIÓN ADOPTADA

La traza tenía tres tipos de zonas de actuación según el condicionante:

1-. Zonas de desmonte a excavar en una o ambas márgenes, con edificaciones y/o viales en cabeza de talud o muy próximas.



2-. Pasos superiores que no cumplieran con los gálibos necesarios para la doble vía. Se debían demoler y reconstruir respetando los viales y edificaciones próximas.



3-. La entrada a la estación de Santiago confluía en terraplén con la vía Santiago- Orense (también vía única), y obligaba a colocar una tercera vía donde había dos, además con el espacio limitado estrictamente por las pilas de un viaducto carretero con el que se cruzan con ángulo mínimo en una gran longitud. El espacio existente era estricto en planta, pero ambas líneas confluían con diferencias de cota significativas, lo que obligaba a excavación vertical con nuevas pantallas de micropilotes por el exterior y entre las vías.



MEDICIONES

14.426 m.	Micropilote $\phi 150$ mm. armado con ϕ_{ext}/ϕ_{int} 114/96,6 mm. y ϕ_{ext}/ϕ_{int} 88,9/71,5 con barra interior $\phi 32$ mm.
5.762 m.	Anclaje de barra $\phi 40$ mm.