

C-810 tramo de Bahía del Rincón a Bañaderos

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS
JEFATURA PROVINCIAL DE LAS PALMAS



CUBIERTAS Y TEJADOS, S.A.
COMPAÑIA GENERAL DE CONSTRUCCIONES
Ayala, 42, Madrid-1 • Lincoln, 12, Barcelona-6

**FEBRERO
1971**



C-810

la nueva ruta Puerto de la Luz a Bañaderos

Las obras de la "CARRETERA C-810, DE LAS PALMAS AL PUERTO DE MOGAN (CIRCUNVALACION POR EL NORTE), ENTRE LOS P.K. 2,612 AL 10,642. TRAMO DE BAHIA DEL RINCON A BAÑADEROS", constituyen la terminación de esta carretera C-810, en la zona más próxima a Las Palmas. Antes de su construcción, esta carretera se extendía desde el origen, en el casco urbano de Las Palmas, hasta el p.k. 2,612 donde quedaba interrumpida, para reanudarse en el p.k. 10,642 en la localidad de Bañaderos desde donde sigue ininterrumpidamente hasta S. Nicolás de Tolentino en el Norte de la Isla. También antes de su construcción, la ruta del Norte se verificaba por la carretera C-813 de las Palmas a Bañaderos por Arucas, con un recorrido de 23,9 kms., como puede observarse en el croquis del sector de la isla en el que se reflejan ambos recorridos.

trazado nuevo

12,8 Km.

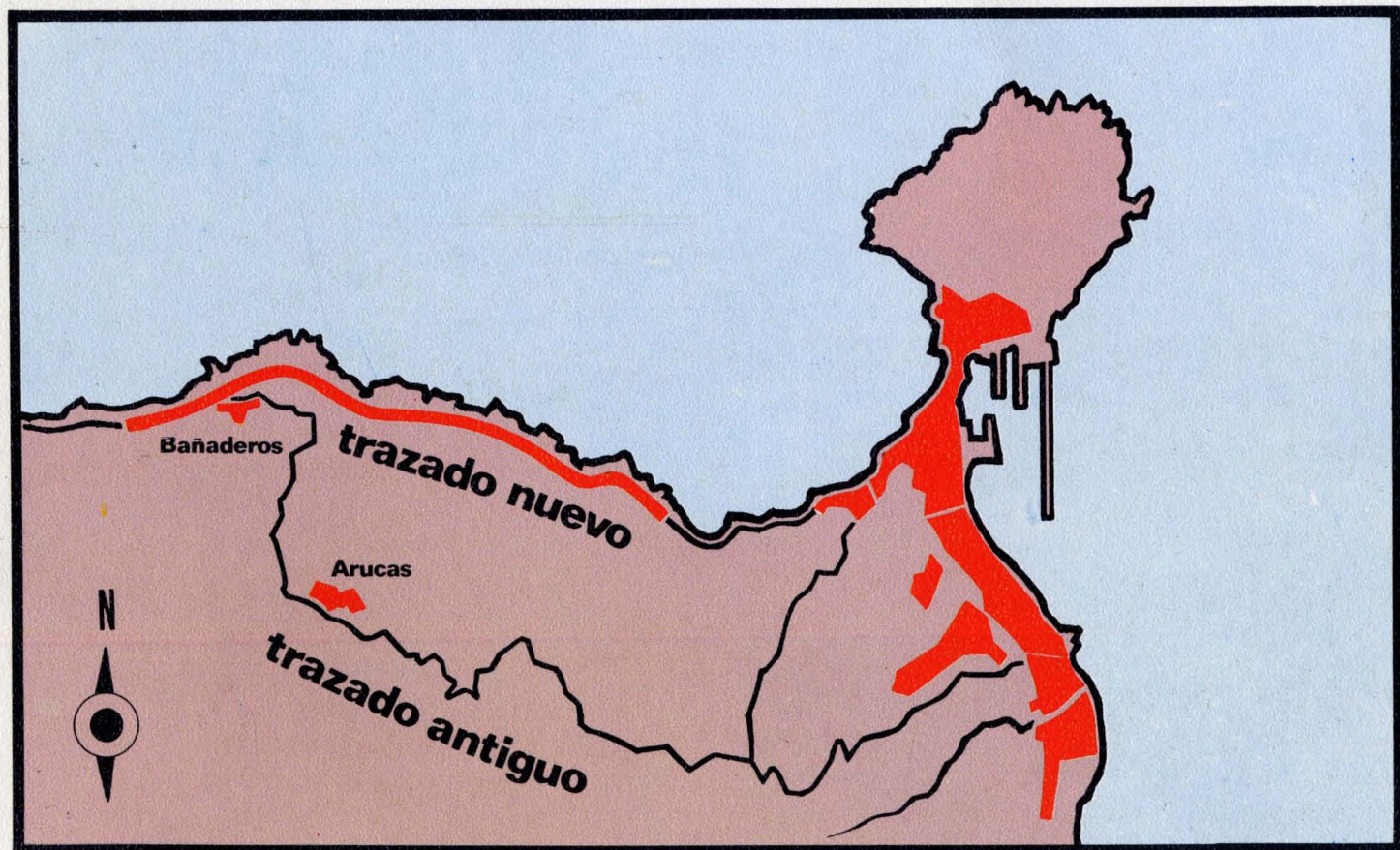
(COTA MAXIMA 90)

trazado antiguo

23,9 Km.

(COTA MAXIMA 300)

Además de todo esto la carretera antigua C-813, en su mayor parte, no reúne las mínimas condiciones geométricas exigidas a una vía de este tipo, que culminan en el túnel de Tenoya, dándose el caso de que algunos transportes pesados tienen que dar un enorme rodeo para evitar este obstáculo.



● Con la disminución de 11,1 km. de trazado, los 3.079 vehículos, con un 43% de pesados, de la IMD del año 1963 se obtienen los siguientes ahorros:

Tipo	Vh. Km/día	Vh. hora/día
Ligeros	8,554	323
Pesados	5,766	193
Total	14,320	516

Estimando el coste del vehículo ligero en 1,49 pts./km. y 7,05 pts./km., el del pesado, el ahorro, en pesetas de 1963, obtenido usando el nuevo tramo de carretera sería:

Tipo	Vh. Km. Pts/día	Vh. hora Pts/día	Total Pts/día
Ligeros	12,745	32,300	45,045
Pesados	40,650	22,195	62,845
Total	53,395	54,425	107,890

que en todo el año
1963 suponen unos

39.000 000

de pesetas.



● Según estudios hechos por el M.O.P. de Origen y Destino para el año 1980 se prevén 7.990 Vh/día en un 37% de vehículos pesados. Aplicándole las mismas consideraciones anteriores se obtiene para dicho año un ahorro de unos

152.000 000 ptas.

Suponiendo un crecimiento lineal del número de vehículos, los ahorros serán:

año 1970 **85** millones de pesetas

año 1971 **92** millones de pesetas

lo cual demuestra que en dos años se amortiza la obra con creces.





- El terreno es accidentado, como lo prueba el hecho de que el desnivel máximo entre la cota de desmonte y el terraplén, es de casi 50 m. y el desmonte ha sido costoso en relación con la longitud de la obra, por haberse hecho en su mayor parte en un terreno rocoso con formaciones basálticas.

Los cauces se han salvado con obras de fábrica de tipo clásico habiendo un total de 28 obras entre grandes y pequeñas. De todas ellas destaca el viaducto de Tenoya que se compone de 3 bóvedas de 10 m. de luz y 2 de 8,50 m. de luz con una altura entre el cauce del barranco y la rasante de la carretera de 28 m.

También se han ejecutado una serie de muros de contención y coronación.

El afirmado se compone de las capas de explanada mejorada sub-base y base más 10 cm. de hormigón asfáltico con un total de 50 cm. de espesor.

- Contemplando el mapa de la isla de Gran Canaria se ve que la carretera abre nuevos horizontes a una parte considerable de la Isla, especialmente para la agricultura y el turismo.



datos de la obra

Inversión total	116.748.728,00 Pts.
Plazo contractual	48 meses
Plazo real	39 meses
Longitud de la carretera	8.030,00 metros
Sección tipo - 7 m. de calzada y 2,50 m. de arcenes	
Desmante en terreno rocoso	729,000 M ³
Terraplén	609,000 M ³
Afirmado	60,000 M ³
Aglomerado asfáltico	14.500 TM
Hormigón en masa	42,000 M ³
Demoliciones	23,000 M ³
Caminos de servicios	7,500 M
Restablecimiento de servicios de riego	4,300 M

