

Inaugurado el tramo Zuera - Almudévar de la autovía de Levante a Francia por Aragón

POR V. CIURANA



número, y el último, abierto al tráfico en el verano de 1997. El tramo Zuera - Almudévar fue adjudicado el 27 de diciembre de 1995 e inaugurado el 28 de diciembre de 1998.

Sección transversal y del firme

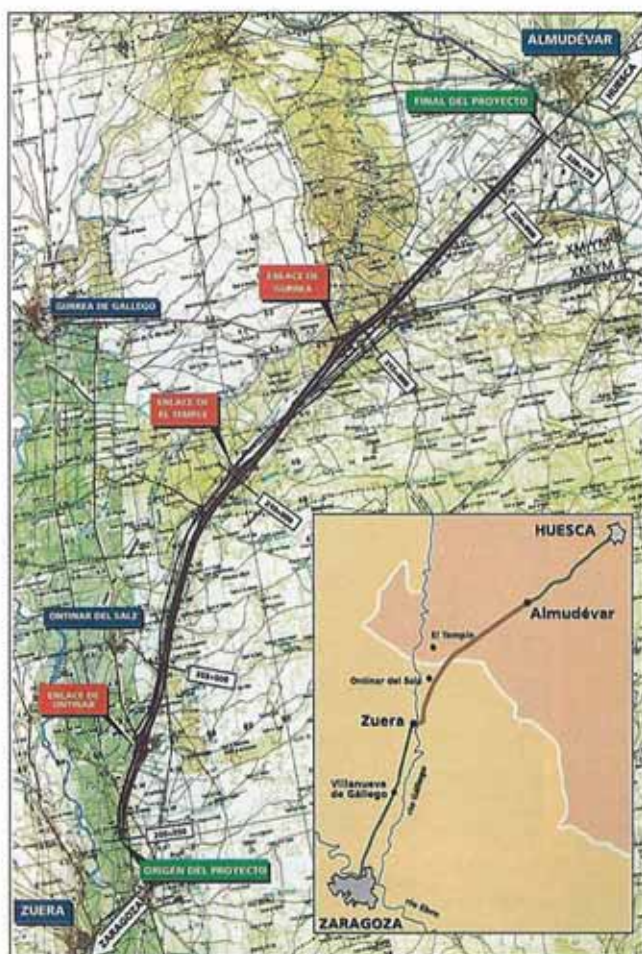
La autovía se ha proyectado con dos calzadas de 7 m de anchura, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m. La mediana es de 12 m entre los bordes interiores de la calzada.

Por lo que se refiere al firme, su sección se compone de 50 cm de suelo seleccionado y 25 cm de zahorra artificial sobre los que se han extendido mezclas bituminosas en tres capas: 13 cm de base, 6 cm en la intermedia y 6 cm en la capa de rodadura.



Con una inversión de 8 600 Mpta, el pasado mes de diciembre quedó finalizado este tramo de autovía de 22 178 m de longitud, situado entre los tramos Villanueva de Gállego - Zuera y Almudévar - Huesca. El primero, también inaugurado en el citado mes y del que damos cumplida información en este

En el tramo se han construido tres enlaces: Ontinar de Sanz, El Temple y Gurrea de Gállego.



Enlaces y estructuras

El tramo dispone de tres enlaces en su recorrido: Ontinar de Salz, El Temple y Gurrea de Gállego. Asimismo, se han construido cinco pasos superiores, dos sobre la línea del ferrocarril Zaragoza - Barcelona, otro sobre el del ferrocarril de Turuñana, y dos más sobre sendos barrancos. Además, se han construido otros siete pasos sobre caminos rurales, un puente sobre la carretera nacional y dos pasos sobre el barranco de la Violada,

fuera del tronco de la autovía. tráfico turístico con destino al Pirineo aragonés. El ahorro de tiempo de recorrido se calcula en unos 7 minutos.

Lo que también ha supuesto es un aumento de la capacidad de la autovía con respecto a la N-330, que queda, en gran parte del recorrido entre Zaragoza y Huesca, como una vía de servicio.

La realización de la obra apenas ha supuesto un mínimo impacto ambiental, con muy pequeñas afecciones a los regadíos de la zona. Para el concepto de

fuera del tronco de la autovía.

Trazado e inversión

Dadas las nuevas características de la vía, el tramo mejora sensiblemente el trazado actual de la N-330, tanto en planta como en alzado, suponiendo un ahorro de tiempo y una sustancial mejora de las condiciones de la circulación, tanto en comodidad como en seguridad. De hecho, el principal beneficio es la seguridad, en un tramo en el que la intensidad de tráfico es muy variable, intensificándose mucho los fines de semana, debido al

Unidades más importantes

Excavación	3 500 000 m ³
Terraplén	3 250 000 m ³
Suelo selec.	673 000 m ³
Hormigón	62 900 m ³
Acero	2 900 000 kg
Tableros	13 500 m ²
Zahorras	210 000 m ³
Mezclas bitum.	300 000 t

ordenación ecológica y paisajística, se destinaron un total de 200 Mpta, dedicados fundamentalmente a la cubierta vegetal en la mediana y en los taludes de los terraplenes, a las plantaciones de



Vista parcial de un tramo de la autovía en la fase de construcción.

especies arbustivas y arbóreas y al control arqueológico.

La obra, que ha supuesto una inversión de 6 800 Mpta, ha sido financiada con los Fondos de Cohesión de la Unión Europea. ■

V. Ciurana. Colaborador de la revista RUTAS.

Ficha técnica

Titular de la obra: Ministerio de Fomento. Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.

Director de las obras: D. Antonio García Cañada, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Empresa constructora:

UTE Copisa y Aldesa Construcciones, S.A.

Gerente UTE: D. Victor Lerma, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Asistencia técnica: Inarsa