

Inaugurados los tramos II y III de la Autovía A-381



Vista parcial del tramo II.

POR LA REDACCIÓN.

Fruto del Convenio de colaboración entre la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento para la financiación de obras de carreteras en el corredor Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras y la cofinanciación de la Unión Europea, han sido inaugurados, en un acto presidido por el *Presidente de la Junta de Andalucía, D. Manuel Chaves*, y el *Ministro de Fomento, D. Francisco Álvarez Cascos*, los tramos II y III de la autovía A-381.

Los 20 km de nueva autovía recién inaugurados, que han

supuesto una inversión cercana a los 50 millones de euros, disponen de tres enlaces, 4 pasos superiores y 13 inferiores para garantizar la permeabilidad de la nueva obra, que ha sido diseñada para una velocidad de 120 km/h.

La ejecución de este tramo supondrá una mejora sensible en los tiempos de recorrido y un gran aumento de la seguridad en la conducción para los 7 000 vehículos actuales y 10 500 en el futuro, que diariamente circularán por este itinerario que ha destinado más de 1 358 187 euros tan sólo a revegetación de la zona, lo que da un claro ejemplo de las medidas ambientales adoptadas.

Unidades más importantes

Desmante:

2 954 348 m³

Terraplenes:

3 311 811 m³

Zahorra artificial:

186 249 m³

Suelo seleccionado:

5 296 13 m³

Mezclas bituminosas:

273 186 t

Hidrosiembra:

689 000 m²

Tierra vegetal:

208 900 m²

Inversión:

49 855 898,14 euros

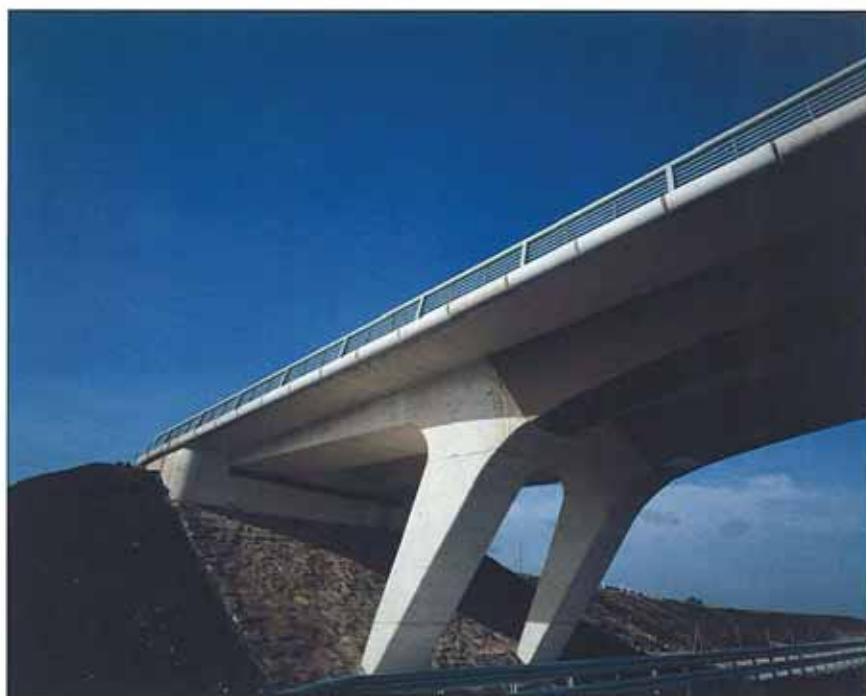
Tramo II. P.k. 15,0 a 23,5

Este nuevo tramo finalizado tiene una longitud de 8,5 km y su trazado discurre por los términos municipales de Jerez de la Frontera, Puerto Real y Medina Sidonia. El inicio se encuentra en el km 15, en las inmediaciones de la Venta de El Ratero, y finaliza en las lomas de Baños del Campanero y el monte de Espirilla.

La construcción de este tramo se ha ajustado al terreno, aprovechando la orografía levemente ondulada, de modo que los desmontes y terraplenes han alcanzado unos valores máximos de 8 m.

Enlaces y estructuras

A lo largo del trazado se ha construido un único enlace, ubicado en la intersección de El Pedroso. Se trata de un enlace de tipo diamante con pesas y un paso inferior que dis-



A lo largo del tramo se han construido 1 enlace, 3 pasos inferiores y 2 superiores.

tribuye los tráfico en dirección a Puerto Real, Paterna de Rivera y la anterior carretera.

Además de estas estructuras, se han dispuesto 3 pasos inferiores y 2 superiores, con el fin de garantizar la permeabilidad del territorio.

Para los pasos superiores, la tipología estructural empleada ha sido la de pórtico con jabalcanes inclinados 56°. Las estructuras han sido proyectadas con tres vanos: los extremos son de hormigón pretensado; y el central, de 31,2 m de luz, está proyectado con sección mixta, cajón metálico y losa de compresión de hormigón armado.

En cuanto al enlace de El Pedroso, presenta una serie de formas curvas que mejoran su estética y la seguridad vial. Está constituido por un marco de

Unidades más importantes

Desmante:

1 169 900 m³

Terraplenes:

1 563 899 m³

Zahorra artificial:

102 119 m³

Suelo seleccionado:

230 613 m³

Mezclas bituminosas:

121 000 t

Tablero:

4 450 m²

Hormigón en estructuras:

10 000 m³

Inversión:

22 812 192,54 euros

Ficha Técnica

Promotor:

Junta de Andalucía y
Ministerio de Fomento.

Gestión:

GIASA

Proyecto:

Apia XXI, S.A.

Dirección de Obra:

D. Alberto Tamayo, ICCP.

Jefe de obra:

D. Enrique Galeote, ICCP.

Empresa constructora:

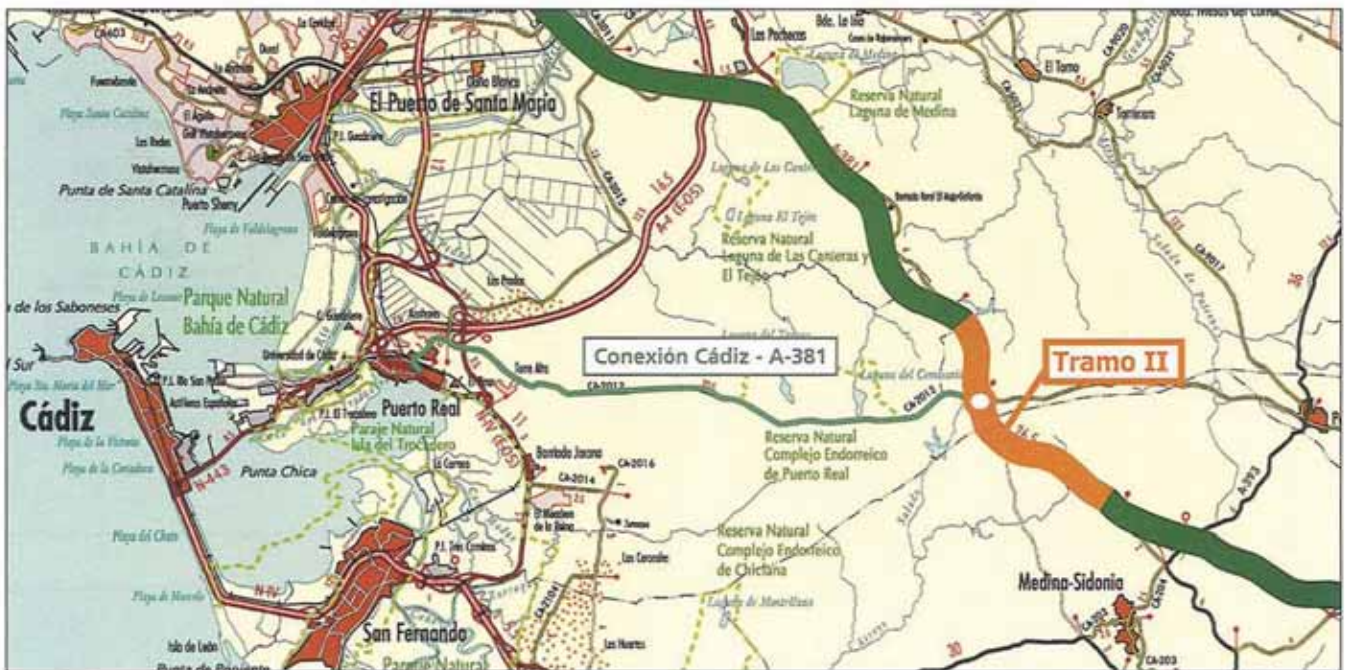
UTE Necso-Rus.

Gerente:

D. D. Alberto Marina, ICCP.

Control de calidad:

Vorsevi.



Plano del trazado.

hormigón armado de 10 m de anchura provisto de emboquillados circulares de anchura variable para la contención del terraplén.

Secciones transversal y del firme

La sección transversal se compone de dos calzadas de 7 m de anchura con dos carriles de 3,5 m en cada sentido de la circulación, arcenes exterior y e interior de 2,5 y 1 m, respectivamente, y mediana de 12 m.

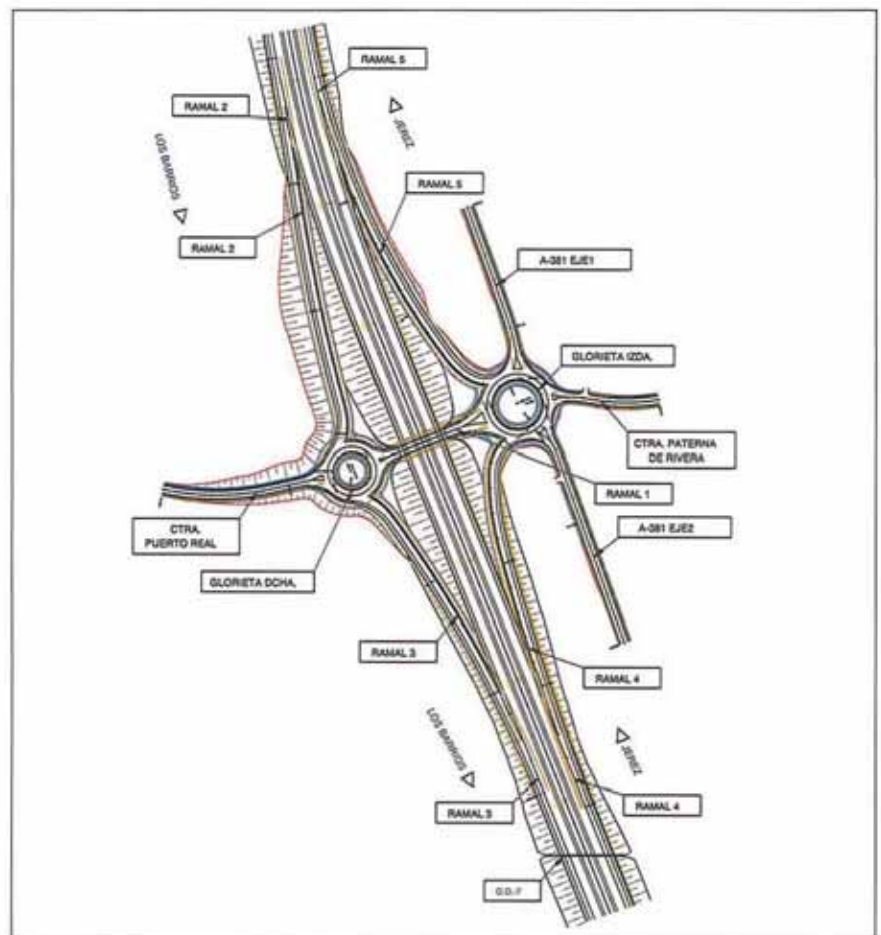
La sección del firme se compone de 4 cm de mezcla bituminosa en caliente del tipo P10, sobre otra intermedia de 7 cm del tipo S-20, 14 cm de G-20, todo ello sobre 50 cm de suelo seleccionado y 40 cm de suelo adecuado.

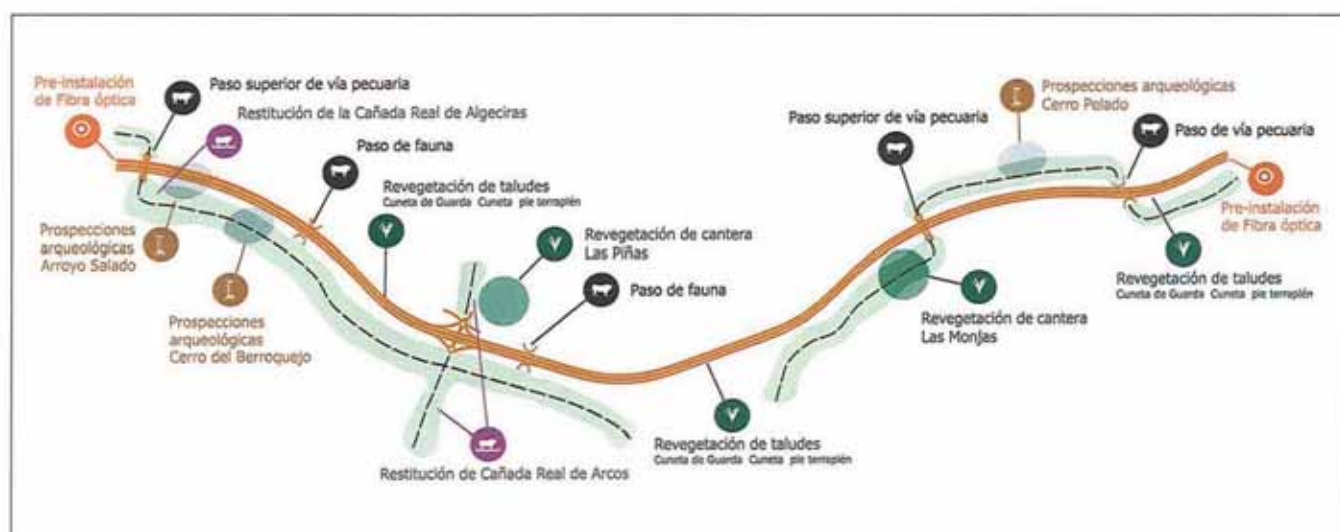
Consideraciones medioambientales

En la zona del trazado es de destacar el dominio de pastizales y cultivos, mientras que las formaciones autóctonas de

bosques de acebuche, lentisco y coscoja se sitúan en zonas de difícil acceso al final del tramo. El alto grado de transforma-

ción antrópica de esta zona repercute tanto en el medio biótico como en las comunidades faunísticas y el paisaje.





En el corredor por el que discurre el trazado existe una amplia explotación ganadera y agrícola, que se refleja en la existencia de varias cañadas reales y caminos vecinales, como la Cañada Real de Algeciras, la de Pozo Largo o la Vía Pecuaria de la Isla a Paterna.

Por todo ello, la necesidad de preservar la permeabilidad del medio ha estado presente en todo el proceso. Se ha procedido a la reposición de todos los caminos vecinales y cañadas, mediante el mantenimiento de la anterior carretera como vía de servicio, complementando el proceso con la construcción de viales a las márgenes del tronco de autovía y todos los elementos necesarios para darle continuidad.

Las medidas correctoras realizadas en este tramo se han centrado en:

- La recuperación ambiental e integración de la vía mediante el tendido de taludes para disminuir los procesos erosivos superficiales, el decapado, acopio y posterior extensión de tierra vegetal (143 400 m³) sobre taludes de terraplén, enlaces y mediana; así mismo, se ha realizado un completo proyecto de restauración paisajística con especies vegetales autóctonas, que han supuesto,



El tramo se ha ajustado al terreno, aprovechando la orografía levemente ondulada.

entre otras medidas, la plantación de 202 000 unidades y la hidrosiembra de más de 478 000 m².

- La protección del sistema hidrológico: Para ello se ha establecido, entre otras medi-

La obra ha supuesto una inversión de más de 22,8 millones de euros para una longitud de 8,5 km de nueva autovía

das, una completa red de drenes (38 obras de drenaje transversal) y tuberías para evitar los procesos de escorrentía superficial y canalizar las aguas hasta arroyos cercanos.

- La protección de posibles yacimientos arqueológicos.
- La protección de 4 pasos de ganadería y la restitución de vías pecuarias, caminos agrícolas y demás servicios afectados.
- El establecimiento de un sistema de canalizaciones de fibra óptica para la futura red de telecomunicaciones. ■