



Una autovía andaluza recibe un premio mundial por su plan de protección ambiental

[La Junta de Andalucía invierte más de 120 millones de euros en medidas correctoras y compensatorias para la A-381](#)

Madrid, viernes 28 de mayo de 2004

La autovía A-381, que une las localidades gaditanas de Jerez de la Frontera y Algeciras, ha sido galardonada con el *Global Road Achievement Awards* por el conjunto de actuaciones medioambientales llevadas a cabo con motivo de las obras de ampliación de la vía.

Estos premios, convocados anualmente por la Federación Internacional de Carreteras (*International Road Federation, IRF*), tienen el propósito de reconocer la excelencia y la innovación en el desarrollo de las infraestructuras viarias de todo el mundo. Se otorgan hasta diez distinciones en función de las categorías fijadas por la IRF: Investigación, Diseño, Fórmulas novedosas de financiación, Tecnología, equipamiento y fabricación, Organizaciones de defensa y promoción de la carretera, Protección ambiental, Construcción, Conservación, Seguridad y Gestión del tráfico y sistemas inteligentes de transporte.

En el caso de la A-381, premiada en la categoría de *Protección ambiental*, se reconocen los esfuerzos llevados a cabo por la Junta de Andalucía para ejecutar un actuación viaria altamente respetuosa con el entorno, con medidas correctoras tanto en la fase de planificación, como en las de diseño y construcción, además de una serie de soluciones compensatorias en el entorno natural que atraviesa la infraestructura.

En las obras de esta carretera la Junta invertirá 405 millones de euros, de los cuales un 30 por ciento se destinan a la realización de estas medidas correctoras y compensatorias.

El premio

Los *Global Road Achievement Awards* están reconocidos a nivel mundial como unos de los galardones más importantes en el sector de las infraestructuras viarias. Estos premios están promovidos y organizados por la Federación Internacional de Carreteras, organización no gubernamental fundada en 1948 en la que están representados organismos públicos y privados de más de 70 países diferentes.

En España, el representante de la IRF es la Asociación Española de la Carretera (AEC).

Una gestión modélica del entorno

La A-381 une dos puntos de gran interés económico y estratégico para la provincia: la bahía de Cádiz y Jerez de la Frontera con Campo de Gibraltar. Hace ya algunos años se hizo patente que la capacidad de esta carretera, de un carril por sentido, resultaba insuficiente para el intenso tráfico que tenía que soportar y que, por ello, se estaba convirtiendo en un freno al desarrollo de la región.

En este sentido, su ampliación se convirtió en una de las actuaciones prioritarias para la Junta de Andalucía, que decidió acometer su conversión en autovía desde Jerez hasta Los Barrios.

En su recorrido, la carretera atraviesa el Parque Natural de los Alcornocales, uno de los espacios naturales protegidos más valiosos y singulares de Andalucía. En sus 170.000 hectáreas de extensión se ha desarrollado el bosque mediterráneo de alcornoques más extenso y mejor conservado de toda la Península Ibérica.

Por lo tanto, y dado el alto valor ecológico de la zona, el proyecto de ampliación tenía que ser altamente respetuoso con el medio ambiente. Pero además, debía tener en cuenta que el Parque presentaba ya problemas ambientales derivados de las infraestructuras realizadas con anterioridad a la entrada en vigor de las normas de protección ambiental. Entre ellos, daños ocasionados por la proximidad de la zona a grandes núcleos de población, por los incendios forestales o la presión ganadera.

Por todo ello, la Junta de Andalucía diseñó, en colaboración con los expertos de la Estación Biológica de Doñana, un Programa de Medidas Compensatorias según el cual, además de corregir el impacto ambiental causado por la construcción y el paso de la autovía, se adoptan las soluciones pertinentes para corregir los impactos negativos ya existentes.

Era la primera vez en toda Andalucía y en el conjunto de España que se acometía un proyecto de estas características.

Un tramo, una solución

La obra se dividió en siete tramos -a los que habría que añadir la Variante de Los Barrios, puesta en servicio en 1996- que en total suman 79,5 kilómetros. Las soluciones en cada uno de ellos para no dañar el entorno han sido variadas y originales. En los tramos II y III, por ejemplo, se han levantado pantallas antirruído de forma que la contaminación acústica generada por el tráfico no moleste a las ganaderías más cercanas. Las pantallas pueden ser vegetales, en la coronación de muros de piedra, o prefabricadas, pero siempre adaptadas al medio en el que se erigen.

En todo el área del parque se han construido, además, cinco falsos túneles o puentes verdes. Es decir, estructuras de hormigón que luego se han recubierto de tierra y replantado para que los animales puedan cruzar de un lado de la vía al otro sin tener que atravesarla y, por lo tanto, sin correr ningún riesgo ni modificar sus hábitos.

En otros tramos se han diseñado viaductos sobredimensionados para evitar el impacto en la vegetación, sobre todo, en las zonas donde la carretera atraviesa los llamados *canutos*, selvas en forma de galería de espesa vegetación localizadas en valles profundos y estrechos y surcadas por ríos y arroyos.

Estos *canutos* se concentran en el extremo meridional del Parque Natural de los Alcornocales, y suponen auténticos bosques subtropicales, hoy día desaparecidos del continente europeo salvo en Turquía y España. En estas zonas existe un microclima que ha propiciado el mantenimiento de una vegetación que ha desaparecido prácticamente de todo el planeta: el bosque de *laurisilva*.

En el tramo VI, a su paso por el embalse de Charcorredondo o en la garganta de Juan Ramos, también se han construido estos viaductos sobredimensionados que salvan el curso del agua sin pilares sobre el cauce ni en sus proximidades. El resultado, puentes apoyados exclusivamente en dos estribos y con vanos que pueden alcanzar en algunos casos los 40 metros de longitud. De esta forma, además, se disminuye el efecto barrera de la autovía sobre la fauna, al permitir la existencia de una orilla seca transitable junto a los cursos de agua.

En el tramo VI, de unos 11 kilómetros -la mayor parte de ellos dentro del Parque Natural- se han extremado las precauciones en los movimientos de tierras, reutilizándolas en la obra para evitar la necesidad de vertederos y canteras.

Otras medidas compensatorias, adicionales a las medidas correctoras, son los programas específicos de protección de mamíferos amenazados como el corzo o la nutria, la modificación de tendidos eléctricos que impliquen riesgos de electrocución para la fauna, la recuperación de refugios de murciélagos, la mejora y regeneración de arroyos y *canutos* o medidas de conservación de la flora y la fauna (sobre todo del águila perdicera, del milano real o el alimoche).

También se han diseñado programas de recuperación de zonas húmedas degradadas como sistemas lagunares, se ha implantado un sistema de control y seguimiento de algunas especies animales, y se ha instalado un sistema de teledetección de incendios aprovechando la infraestructura de comunicación de la autovía, entre otras.

LA AUTOVÍA EN CIFRAS	
Longitud total del trazado	79,580 kilómetros
Tramos en los que se divide la actuación	7
Tipología del terreno:	
Entre Jerez de la Frontera y Alcalá de los Gazules	Campaña
Entre Alcalá de los Gazules y Algeciras	Parque Natural de los Alcornocales (orografía abrupta y formaciones arboladas)
Longitud de trazado permeable a la fauna	6.200 metros (13,66% del total)
Materia estabilizado para evitar extracciones o préstamos de canteras	4.500.000 metros cúbicos
Terraplenes	Menores a 15 metros
Desmontes	Menores a 10 metros
Longitud total del viaductos	4.500 metros
Pasos de fauna específicos	17
Importe total de la actuación	405 mill de €
Importe medidas correctoras (%)	30% (de los 405 mill. de €)



Para más información:

Marta Rodrigo
 Directora de Comunicación y Relaciones
 Institucionales
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA
 Tf. 91 577 99 72 – 637 51 04 05
mrodrigo@aecarretera.com