

**Autovía del Mediterráneo (A-36). Tramo Rambla de Rambuchar-Castalla**

## Puesta en servicio de un nuevo tramo de la Autovía del Mediterráneo (A-36) Alicante - Xátiva

POR ISMAEL FERRER DOMINGO, INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA Y DIRECTOR DE LAS OBRAS.



*Vista panorámica del viaducto sobre la Rambla del Cañolés, de 234 m de longitud.*

### Descripción

**E**sta actuación forma parte de la denominada Autovía del Mediterráneo (A-36) o autovía Alicante-Xátiva, que supondrá, en el futuro, la conexión entre las capitales de Alicante y Valen-

cia a lo largo de un itinerario interior, independiente del costero existente en la actualidad (Autopista del Mediterráneo-A-7).

Para ello está prevista la próxima iniciación de los estudios correspondientes a los tramos Muro-Cocentaina y variante de Alcoy - Barranco de la Batalla,

que, con la variante de Cocentaina, actualmente en construcción, supondrán el cierre completo, con características de autovía, del itinerario Alicante-Valencia por el interior (Autovía del Mediterráneo - A-36).

Entre tanto, debe resaltarse el hecho de que el tramo que ahora se ha puesto en servicio

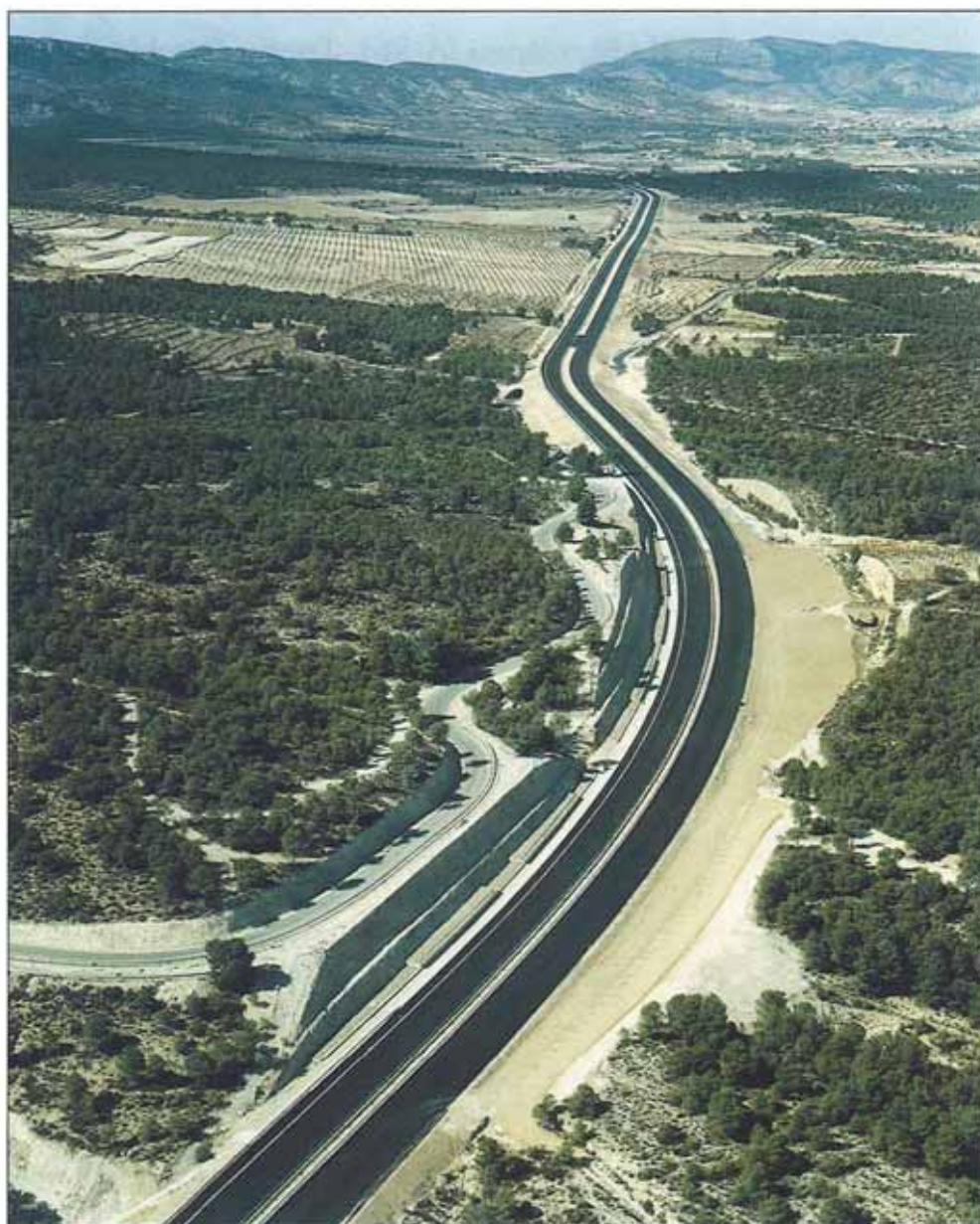


**El tramo inaugurado  
tiene una longitud  
de 16,7 km,  
se ha diseñado  
para una velocidad  
de 100 km/h,  
y se ha reducido  
su plazo de ejecución  
en dos años**

supondrá un paso importante para la mejora de las comunicaciones entre las comarcas del Alcoiá y El Comtat (Alcoy y Cocentaina) con la capital de la provincia, a través de la localidad de Ibi, mediante una vía de alta capacidad y de nuevo trazado, que mejorará notablemente la seguridad vial, supondrá un aumento considerable de la accesibilidad y será una importante alternativa de la actual comunicación de dichas comarcas con la capital de Alicante, a lo largo de la N-340 y a través del difícil paso del Puerto de la Carrasqueta.

El tramo Rambla de Rambuchar - Castalla, de 16,7 km de longitud y que se ha diseñado para una velocidad de 100 km/h, con control total de accesos, forma parte del itinerario de la autovía del Mediterráneo (Autovía Alicante-Xàtiva=A-36), que comunica la zona interior de la provincia de Alicante con la capital, sustituyendo a las carreteras CV-805 y CV-815.

Los primeros nueve kilómetros del trazado, de accidentada orografía, se desarrollan a través de la ladera norte de la sierra del Maigmo, de 1 296 m de altitud. El resto de la traza discurre por una zona agrícola más llana, caracterizada



Vista general de las obras en la que se aprecia la nueva traza con características de autovía.

por el cultivo de olivos y almendros.

Dada la singular orografía del primer tramo, con rampas de hasta el 6%, se ha construido un tercer carril para vehículos lentos en la margen derecha y dos lechos de frenado en la margen izquierda.

Así mismo, se han construido 15,122 km de caminos de servicio con el objeto de garantizar el acceso a las propiedades colindantes y mantener los correspondientes itinerarios agrícolas.

### Secciones

La transversal está compuesta por dos calzadas de 2 y 3 carriles de 3,5 m de ancho por sentido de la circulación, con arcenes interiores de 1 y 1,5 m, exteriores de 1,5 y 2,5 m, con medianas de 3 y 6 m de anchura.

La sección estructural del firme se compone de una explanada E-3 sobre la que se disponen 20 cm de suelocemento y 22 cm de mezclas bituminosas en caliente, cuyos





Enlace de acceso a Castalla (carretera A-213).

4 últimos, los de rodadura, son del tipo drenante

### Estructuras

Para salvar los distintos obstáculos naturales de la obra se han construido dos viaductos; el más grande, que corresponde a la Rambla de Cañoles, está compuesto por nueve vanos y una longitud total de 234 m. Así mismo, tres enlaces dan salida hacia las localidades de Agost, Tibi y Castalla.

Este último enlace se caracteriza por la construcción de una gran rotonda y cuatro tableros postensados.

Los accesos a las urbanizaciones colindantes y cruces con la vía de servicio se han resuelto con la construcción de siete bóvedas triarticuladas de hormigón prefabricado. Hay que destacar una bóveda de

15,36 m de anchura y 6,50 m de altura y otra de 133,32 m de longitud.

### Seguridad vial

En lo referente a la seguridad vial, debemos resaltar la colocación de barreras metáli-

cas flexibles, destinadas a absorber los posibles impactos de vehículos, atenuando los efectos de tales colisiones.

Se ha pavimentado el firme con una mezcla bituminosa drenante que evita la proyección de agua y reduce el ruido del tráfico.

Los posibles deslumbramientos, producidos por otros vehículos, se evitan gracias a la plantación de plantas arbustivas, como la adelfa (*Nerium Oleander*) y el espino negro (*Rhamnus Lycioides*), en la mediana y en la vía de servicio.

### Impacto ambiental

La creciente preocupación por el medio ambiente nos lleva al capítulo de reforestación, en el que debe destacarse la plantación de especies arbustivas y arbóreas autóctonas, co-

### Unidades más importantes

Terraplén .....	1 367 208 m <sup>3</sup>
Desmote .....	1 931 353 m <sup>3</sup>
Suelocemento .....	99 539 m <sup>3</sup>
Mezclas bituminosas.....	223 387 t
Hormigón .....	46 075 m <sup>3</sup>
Acero postesado .....	29 020 m <sup>3</sup>
Acero en armaduras.....	3 303 385 kg
Tablero de viaductos y puentes .....	652 m
Bóvedas prefabricadas para pasos inferiores ..	482 m
Marcos prefabricados para drenaje .....	380 m



mo el pino carrasco (*Pinus Halepensis*), romero (*Rosmannus Officinalis*), y esparto (*Stipa Tenacisima*), realizadas en vertederos y el tratamiento de taludes mediante el hidrosembro de semillas.

Otro capítulo importante es el impacto acústico que origina el tráfico de una autovía de estas características. Para proteger las urbanizaciones cercanas a la traza, se ha instalado una pantalla acústica que atenúa el efecto de dicho impacto.

Se han habilitado las antiguas carreteras, completándolas con áreas de descanso y miradores, para que los aficionados al ciclismo o senderismo y, en definitiva, los amantes de la naturaleza, puedan disfrutar de uno de los pocos entornos con arbolado abundante que existen dentro de la provincia de Alicante. Fruto de ello, son los nuevos 25,8 km de itinerarios ciclo-



Enlace de Tibi (carretera AP-2121).

### Ficha Técnica

#### Titular de la obra:

Ministerio de Fomento.  
Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana.

#### Dirección de las obras:

D. Ismael Ferrer Domingo (ICCP) y  
D. Luis Bru Ortola (ITOP).

#### Empresa constructora:

UTE Necso, Entrecanales y Cubiertas, S.A.  
y Ferrovial-Agromán, S.A.

#### Gerente:

D. José A. Redondo  
Ciruelos (ICCP).

#### Jefe de Obra:

D. Luis Aragonés Pomares  
(Ing. Civil-ITOP).

#### Asistencia técnica:

Eptisa

#### Jefe de unidad:

D. Juan J. Barceló Gómez  
(Arquitecto técnico).

culturales que se han conseguido crear gracias a estas actuaciones.

En resumen, debemos decir que este ambicioso proyecto conjuga varios elementos esenciales en la construcción de este tipo de obras: alta tecnología, grandes medios humanos y mecánicos y la integración y respeto por la naturaleza y el entorno.

Las obras, que han contado con un presupuesto de 6 968 Mpta, a cargo de la Demarca-

ción de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, han llevado a cabo, por otra parte, la aplicación de las medidas correctoras del impacto ambiental impuestas por la Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A.).

El contratista de las obras ha sido la Unión Temporal de Empresas formada por "Necso, Entrecanales Cubiertas, S. A." y "Ferrovial Agroman, S. A.", siendo realizada la asistencia técnica por la empresa consultora "Eptisa".

Asimismo, ha colaborado en la resolución de determinados problemas, surgidos a lo largo de la ejecución de las obras, y relacionados con la estabilidad de diversos desmontes, el Servicio de Tecnología, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. ■

---

**El importe total  
del tramo Rambla  
de Rambuchar-Castalla  
ha ascendido a  
6 968 Mpta**

---