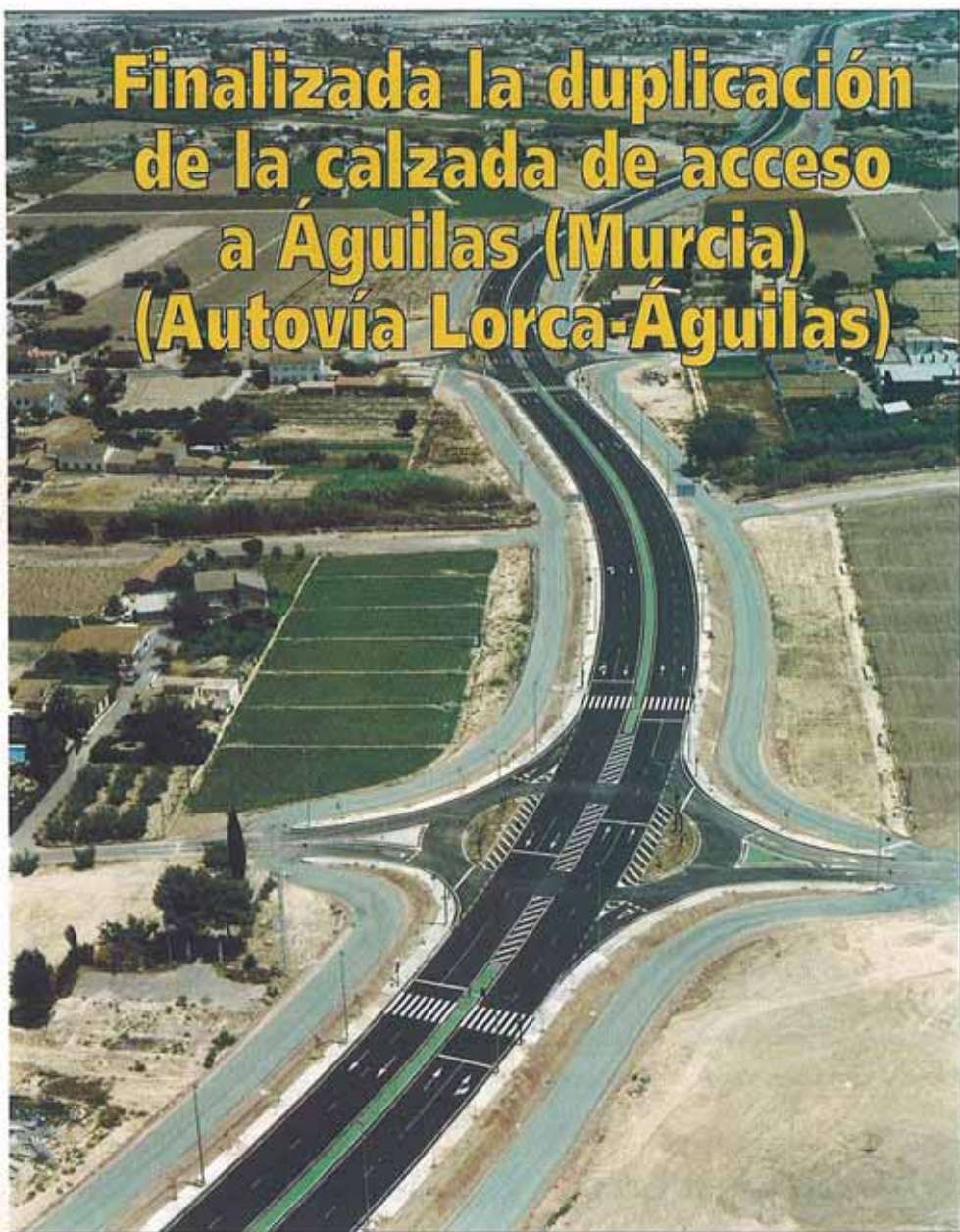


## Finalizada la duplicación de la calzada de acceso a Águilas (Murcia) (Autovía Lorca-Águilas)



Vista panorámica de la obra.

POR D. JOSÉ ANTONIO GUIJARRO GALLEGO  
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

**T**ras diez años desde el inicio de las obras del primero de los tramos de la citada autovía, se ha abierto al tráfico el subtramo Lorca-Carretera de Pulpí, que, con una longitud de 10 km, finaliza el itinerario de la autovía Lorca-Águilas, la cual para su construcción se dividió en los siguientes tramos I) Lorca-Collado de los Estudiantes,

del que tan sólo se abrió al tráfico en 1995, los 4 km comprendidos entre la carretera de Pulpí y el Collado de los Estudiantes y que es el que se ha completado recientemente; II) del Collado de los Estudiantes a Tébar, iniciado en 1995 y finalizado en 1997; y III) de Tébar a Águilas, inaugurado en 1993.

El mencionado itinerario,

cuyas obras se iniciaron en 1990, es un corredor de vital importancia para el desarrollo económico, turístico y agrícola de la zona Suroccidental de la Región de Murcia, diseñado para una velocidad de 100 km/h.

### Sección transversal

El tramo principal, que tiene una longitud de 7 193 m, al que se le suman 17 000 m de caminos de servicio, posee una sección tipo compuesta por dos calzadas de 4 carriles de 3,5 m de anchura cada uno, para cada sentido de la circulación, con arcenes exteriores de 1,5 m e interiores de 1 m. La zona urbana, de 2 160 m de longitud, se ha diseñado con la misma sección transversal, a excepción de los arcenes que en este tramo son de 0,50 m y cuyas calzadas están separadas por una mediana con bordillos de 1,70 m y encintadas por aceras de 2 m.

### Sección de firme

Está compuesto por una base de 25 cm de zahorra artificial y 17 cm de mezclas asfálticas, de los que 13 cm son de base de alto módulo cuyas especiales características permiten una reducción del 20% de espesor y cuyo módulo de rigidez está en torno a los 20 000 MPa, frente a los 6 000 MPa de las mezclas convencionales, lo que le hace tener un mejor esfuerzo a la fatiga. La sección está coronada por una capa de mezcla bituminosa drenante (PA-12) de 4 cm de espesor, lo que evita el "aquaplaning", así como las cortinas de agua en días de lluvia. Además, las características de este firme y la limitación de velocidad en la zona urbana a 50 km/h, permitirá reducir el impacto acús-



tico en 5 dBA, lo que se sumará a la lógica reducción de gases contaminantes, que se espera alcance un 50%.

### Obras complementarias

Además de lo expuesto, entre otras obras complementarias, se realizan 2 nuevas estructuras, una en cada sentido de la circulación, que facilitarán el paso por la Rambla de Tiata y la reordenación del tráfico en la glorieta Nuevo Óvado. Estas obras se complementarán con la realización de una glorieta semáforos en el p.k. 1+ 878, que enlazará en el Camino de Enmedio. Así mismo, un paso peatonal bajo la carretera en el p.k. 2 + 700 y un nuevo enlace en el p.k. 4 + 562 en forma de paso superior de vigas prefabricadas isostáticas y losa *in situ*, estribos de pilas pilotadas y trasdosadas con paramento de tierra armada.

### Impacto ambiental

Este aspecto, hay que destacar un sistema innovador de pantallas antirruído con paneles de 3 m de altura y que pretende una sensible reducción del nivel de ruido en las viviendas más cercanas. El lado de los vecinos se ha decorado imitando las cañas de bambú y el del tráfico es una pantalla de 15 cm de espesor, fabricada con sílice y acabada en color natural de cantera y verde haciendo dibujo. El espacio entre las mencionadas placas se ha rellenado con fibra de alta absorción, de 70 mm de espesor.

Con ello, el coeficiente de absorción acústica se acerca al 100% en las bandas con frecuencia entre 200 y 1 000 hz, y el aislamiento acústico supera los 40 dBA en el camino directo. ■



La obra terminada desde otra perspectiva,

### Unidades más importantes

|  |                        |
|--|------------------------|
| Desbroce                                 | 467 678 m <sup>2</sup> |
| Excavación                               | 356 579 m <sup>3</sup> |
| Terraplén                                | 852 074 m <sup>3</sup> |
| Pedraplén                                | 126 906 m <sup>3</sup> |
| Escollera                                | 4 620 m <sup>3</sup>   |
| Geotextil                                | 102 000 m <sup>2</sup> |
| Zahorra artificial                       | 81 825 m <sup>3</sup>  |
| Mezclas bituminosas de alto módulo (MAM) | 54 635 t               |
| Drenante (PA12)                          | 17 556 t               |
| Barrera de seguridad New Jersey          | 7 193 m                |
| Barrera de seguridad bionda              | 20 400 m               |
| Pantalla antirruído                      | 3 700 m <sup>2</sup>   |

### Ficha Técnica

#### Titular de las obras:

Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Región de Murcia.

#### Dirección de proyectos y obras:

D. José Antonio Guijarro Gallego,  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
D. Andrés Rojo Moreno,  
Ingeniero Técnico de Obras Públicas.

#### Empresa constructora:

Obrascón Huarte Lain, S.A.

#### Jefe de obra:

D. Juan José Rojo Viguera,  
Ingeniero Técnico de Minas.