

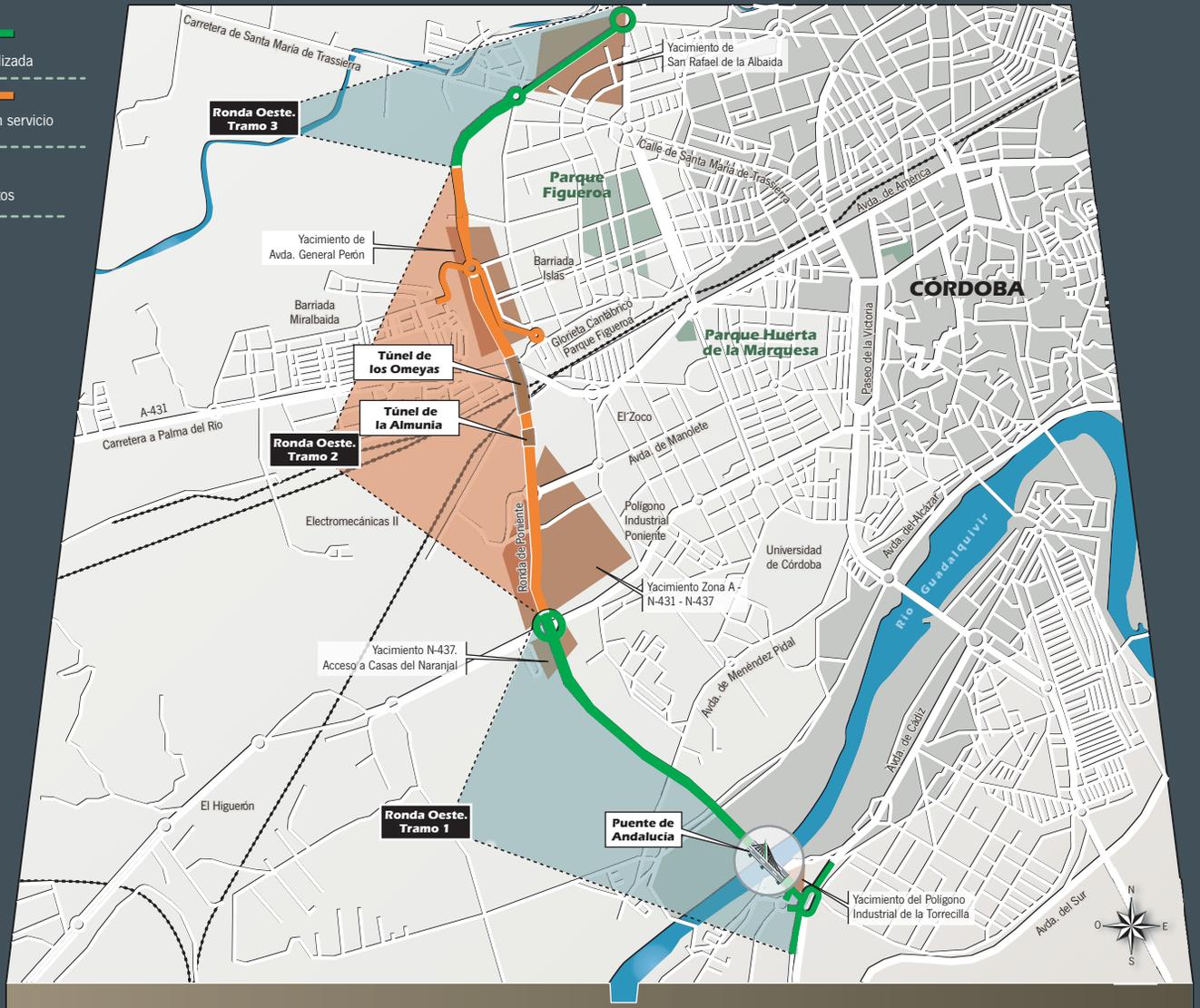
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Ronda Oeste de Córdoba



JUNTA DE ANDALUCÍA

- Obra finalizada
- Puesta en servicio
- Yacimientos



La Ronda Oeste

La Ronda Oeste de Córdoba cobra una especial importancia para la ciudad, pues facilita la conexión de la zona oeste en constante crecimiento, con las zonas norte, de carácter residencial, y sur, donde se sitúan los polígonos industriales de la Torrecilla y Amargacena, y que se considera un importante foco para el desarrollo económico, ubicado junto a la Autovía A-4.

Con un marcado carácter radial que completa el nudo de comunicaciones de la red viaria de Córdoba, la Ronda Oeste comienza en el enlace con la Avenida de Cádiz y finaliza en la parte norte en la intersección con la Avenida de la Arruzafilla. A efectos operativos, el trazado -con una inversión global de 82 millones de euros-, se divide en tres tramos:

- El tramo I, con una inversión de 32,7 millones de euros y una longitud de 2.460 metros se inicia en la Avenida de Cádiz y finaliza en el enlace con la carretera del Aeropuerto, con una conexión con la Avenida Menéndez Pidal. Este tramo incluye el Puente de Andalucía.
- El tramo II, con una inversión de 44,7 millones de euros, discurre entre la carretera del Aeropuerto y la Vereda de Trassiera. La longitud de este tramo es de 2.100 metros. Sin embargo, las obras incluyen la construcción de 24 ramales que suponen otros 5.400 metros entre vías y glorietas de conexión con el viario interno y externo de la ciudad. El elemento singular de este tramo es el Túnel de los Omeyas bajo las vías del ferrocarril.
- El tramo III, entre la vereda de Trassiera y la Avenida de Arruzafilla, en el que se incluye la carretera de Córdoba a Santa María de Trassiera, presenta una longitud total de 1.439 metros y una inversión de 4,6 millones de euros.

Créditos

©Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. 2010

Coordina la edición

Dirección General de Planificación. Servicio de Publicaciones.

Realización

Gestión de Infraestructuras de Andalucía S.A.

Fotografías: Fernando Alda

número de registro: JAOP/GIASA-10XXXXX



Puente de Andalucía

Inaugurado en enero de 2004, el Puente de Andalucía sobre el río Guadalquivir forma parte del tramo primero de la Ronda Oeste de Córdoba y supone una actuación singular por su tipología de tirantes, con una longitud de 444 metros y un mástil central de 60 metros de altura.

Este puente, proyectado por el ingeniero Javier Manterola, cuenta con ocho vanos; de ellos, los dos que cruzan el río Guadalquivir son atirantados, con una luz de 114 y 90 metros respectivamente, lo que aumenta la esbeltez del conjunto.

Todas las pilas tienen cimentación profunda con pilotes, destacando la pila central o mástil, sobre el que pasan las 9 parejas de tirantes. Una de las características novedosas del Puente de Andalucía radica en que los tirantes pasan por el mástil sin anclarse en él. El mástil, con una altura central de 60 metros y una anchura de 1 metro, está rematado con una pieza metálica en forma de aguja, lo que confiere a la estructura una mayor esbeltez.

La anchura de este puente es especialmente generosa, ya que sus 29,5 metros albergan tres carriles por sentido, arcenes interiores de 0,7 metros y exteriores de 1 metro y aceras de 1,75 metros.

5 miradas

Con motivo de la inauguración del puente de Andalucía en enero de 2004, la Consejería de Obras Públicas y Transportes encargó a una serie de fotógrafos, la realización de cuatro visiones del puente desde su punto de vista artístico. Y fueron visiones distintas, visiones que invitaban a pasear por el puente, a recorrer su estructura, a descubrir cómo avanzaba entre una orilla y otra, describiendo multitud de líneas. Visiones al fin al cabo de lo que va más allá de la estructura, lo que va entre el hombre y la infraestructura.



José Morón



Carlos Pérez-Siquier



Fernando Alda



Pablo Julía



El tramo II de la Ronda Oeste

En la construcción del tramo II de la Ronda Oeste de Córdoba destaca la ejecución del Túnel de los Omeyas para salvar el cruce con las líneas de ferrocarril del oeste de la ciudad y con la carretera A-431 a Palma del Río.

Se han construido también dos enlaces en este tramo, que se sitúan antes y después del cruce con las vías férreas. El enlace nº1, situado al sur, conecta con el polígono industrial de Poniente, la Avenida de Manolete y las calles Escritor Conde Zamora y Periodista Quesada Chacón. Este enlace se ha resuelto mediante una disposición tipo "diamante" con glorieta elevada sobre el tronco. La misma configuración tiene el enlace nº2, que conecta con la A-431 a Palma del Río y la Barriada Electromecánica II.

La sección tipo general en el tronco es de dos carriles por sentido de 3,5 metros cada uno, con arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de 1 metro. La mediana entre ambas calzadas, de 1,6 metros, se resuelve mediante una barrera rígida de hormigón.



El Túnel de los Omeyas

La construcción del Túnel de los Omeyas se ha llevado a cabo mediante una técnica consistente en el empuje de dos cajones hasta encontrarse en un punto común, dando lugar a un espacio diáfano bajo tierra por donde transcurre la ronda de circunvalación.

Los cajones se han fabricado a 50 metros de su posición definitiva y se han trasladado posteriormente mediante el empleo de 68 gatos hidráulicos. Se trata del mayor túnel de cajón hincado de España, ya que se han desplazado 100 metros cuadrados de superficie. El encuentro de los dos cajones bajo tierra se ha realizado a la perfección, ya que ha habido una diferencia de tan sólo 3 centímetros.

Con esta técnica se ha construido el túnel bajo las líneas del ferrocarril, con 276 metros de longitud, y un paso inferior de 65 metros de longitud que salva los restos de una Almunia Califal del siglo X, hallados durante las excavaciones arqueológicas en el trazado de la Ronda.

En el caso del paso bajo las líneas del ferrocarril, ha habido que apejar las vías del tren y sostenerlas mediante vigas de maniobra, con el objetivo de no interrumpir el tráfico del ferrocarril. Sin embargo, en el paso inferior bajo la Almunia, se ha utilizado un complejo sistema de paraguas para resretar los restos arqueológicos.

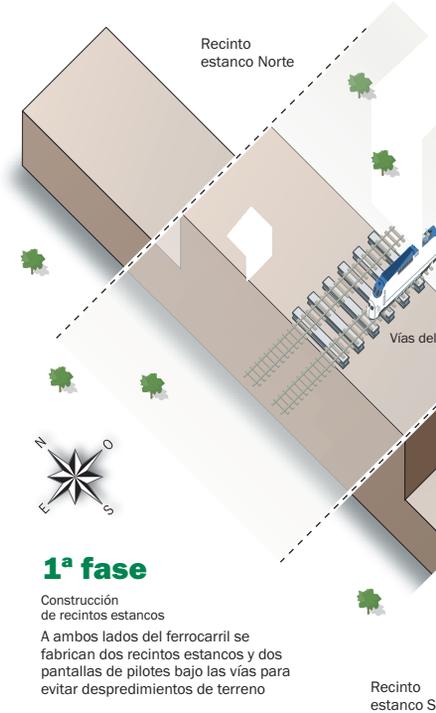
La longitud total del Túnel de los Omeyas es de 880 metros, de los que 276 metros transcurren bajo tierra para salvar las líneas del ferrocarril y 65 metros transcurren bajo la Almunia Califal. Del resto, 240 metros corresponden a secciones abiertas en la embocadura sur, 103 metros en sección abierta entre los dos túneles y otros 196 metros en sección abierta en la embocadura norte.

El túnel cuenta con instalación de alumbrado, ventilación, bombeo, detección y extinción de incendios, megafonía, medida de velocidad y calidad del aire, circuitos de televisión y salidas de emergencia, en cumplimiento de la normativa de seguridad.

Sistema de construcción del Túnel de los Omeyas

PROCESO DE CONSTRUCCIÓN

Se ha optado por una solución técnica consistente en el empuje de dos cajones hasta encontrarse en un punto común



TÚNEL DE LOS OMEYAS

El elemento más singular del Tramo 2 de la Ronda Oeste es el Túnel de los Omeyas, situado en una zona de alto nivel freático y bajo unas vías de ferrocarril cuyo tráfico no ha sido necesario interrumpir para su construcción

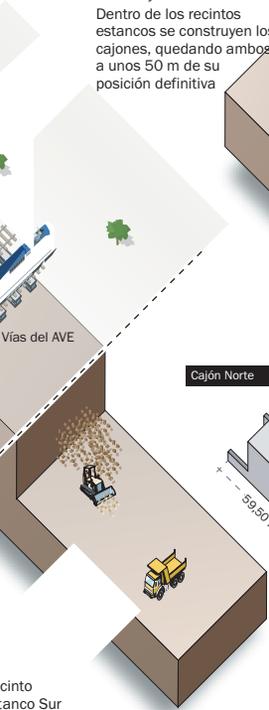


del de los Omeyas

el empuje subterráneo

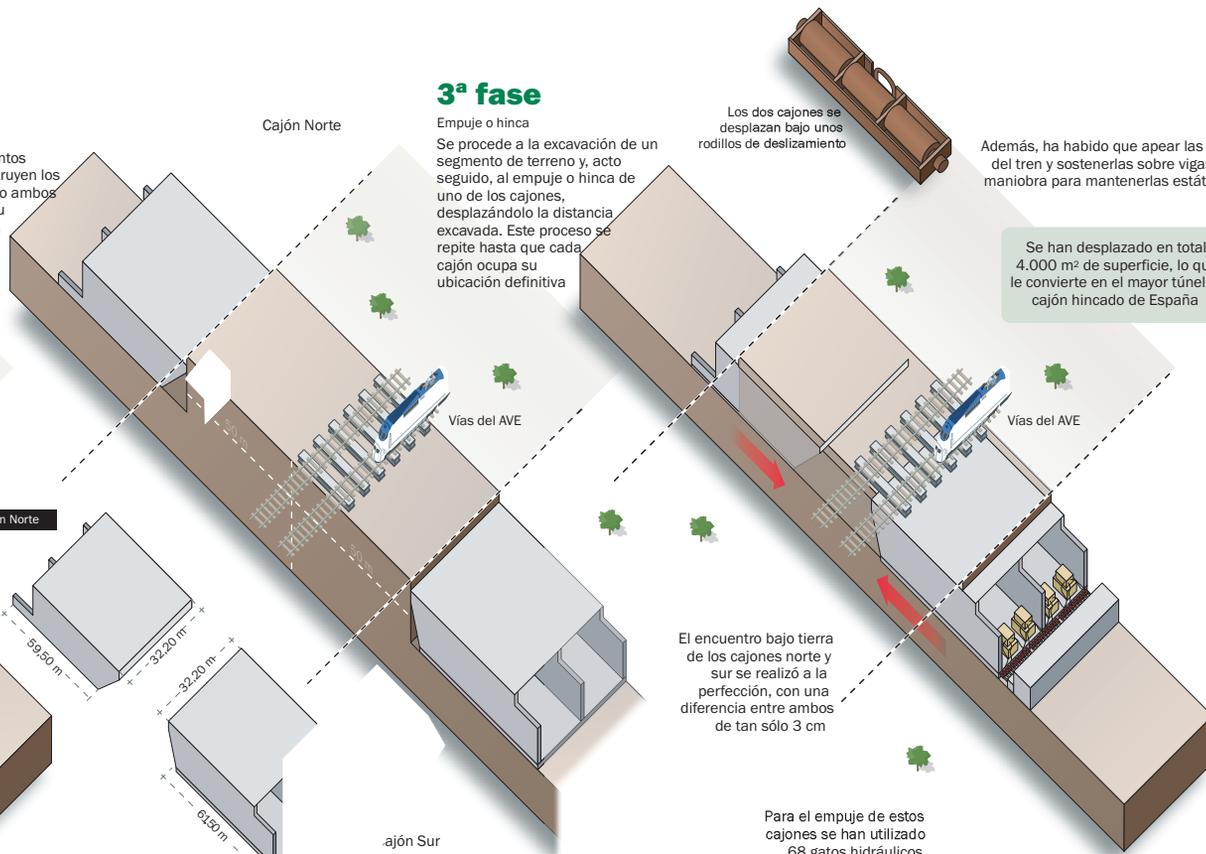
2ª fase

Fabricación de los cajones
Dentro de los recintos estancos se construyen los cajones, quedando ambos a unos 50 m de su posición definitiva



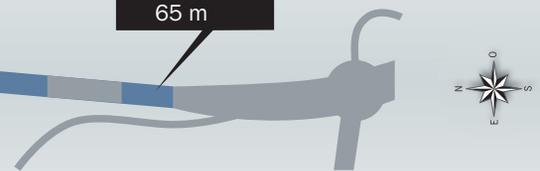
3ª fase

Empuje o hincas
Se procede a la excavación de un segmento de terreno y, acto seguido, al empuje o hincas de uno de los cajones, desplazándolo la distancia excavada. Este proceso se repite hasta que cada cajón ocupa su ubicación definitiva

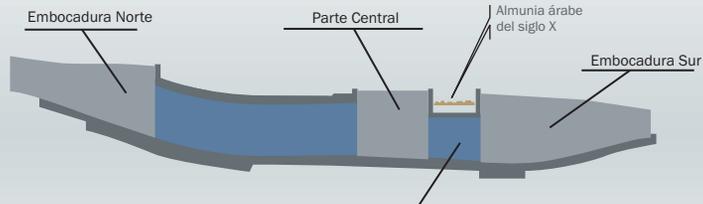


el Túnel de las vías de trencción

Paso bajo la Almunia Califal
65 m



El túnel consta de tres secciones abiertas



Para salvar el paso bajo la almunia, el método utilizado ha sido parecido al de las vías del tren, usando en esta ocasión un método de paraguas. En él, unos micropilotes sostenían los restos arqueológicos mientras se hincaban los dos cajones que componen la estructura

Las dificultades técnicas que ha supuesto el túnel han generado un coste que ha superado los 20 millones de euros, un 55% del total del tramo 2 de la Ronda



La Almunia

La palabra ALMUNIA (al-munya) que deriva de un término griego, tiene en al-Andalus un sentido diferente al de Oriente. Designaba una casa de campo, rodeada de un poco o mucho jardín y de tierras de labor, que servía de residencia ocasional y era, al mismo tiempo, finca de recreo y explotación. Estas grandes residencias, plenamente urbanas o periurbanas, que en los textos aparecen bajo la ambigua denominación de dar o de munyat, se estructuraban como auténticos palacios, dándose en ellos una ambivalencia edilicia y funcional. Sus ocupantes, grandes personajes de la Corte, los disfrutaban como residencias privadas, a la vez que ejercían en ellos labores públicas (recepción). La familia omeya, altos dignatarios y gente de dinero son los que poseían almunias en la Córdoba musulmana.

Aún cuando no ha sido posible la excavación completa del edificio, la constatación de sus límites norte y sur, nos ha permitido definir algunos de los componentes estructurales del mismo. Estas casas, articuladas en torno a grandes patios, cada uno con una funcionalidad concreta, contarían con toda probabilidad con los elementos característicos de los palacios:

- MEXUAR: zona de recepción pública, vestíbulo
- SERRALLO: residencia oficial
- HARÉN: residencia privada familiar



Intervenciones arqueológicas

Durante las obras de construcción de la Ronda Oeste de Córdoba se ha realizado una Intervención Arqueológica de Urgencia en cada uno de los cinco yacimientos encontrados a lo largo del trazado.

Concretamente, el tramo II de la Ronda afecta a los yacimientos de la Avenida General Perón y a los de la zona de la carretera del Aeropuerto y de la carretera A-431 de Córdoba a Sevilla. En el primero de ellos, situado al norte del Túnel de los Omeyas, se han descubierto restos de menor importancia. Sin embargo, el segundo yacimiento situado en este tramo alberga zonas de un elevado interés arqueológico. En concreto, se han localizado:

- Una necrópolis musulmana con unos 1.436 restos humanos, de los cuales el 63 por ciento se ha analizado por procedimientos antropológicos que permitirán el posterior estudio en laboratorio.
- Un arrabal del siglo X que ha sido excavado, datado y documentado en su totalidad.
- Estructuras de arrabal en la zona sur hasta el enlace nº1 del tramo II de la Ronda Oeste.
- En la zona norte del enlace nº1, se sitúa la parte más interesante de todos los yacimientos descubiertos en la Ronda Oeste de Córdoba, ya que alberga la prolongación del arrabal musulmán y una importante almunia (cortijo o palacete) de la época califal.



JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES