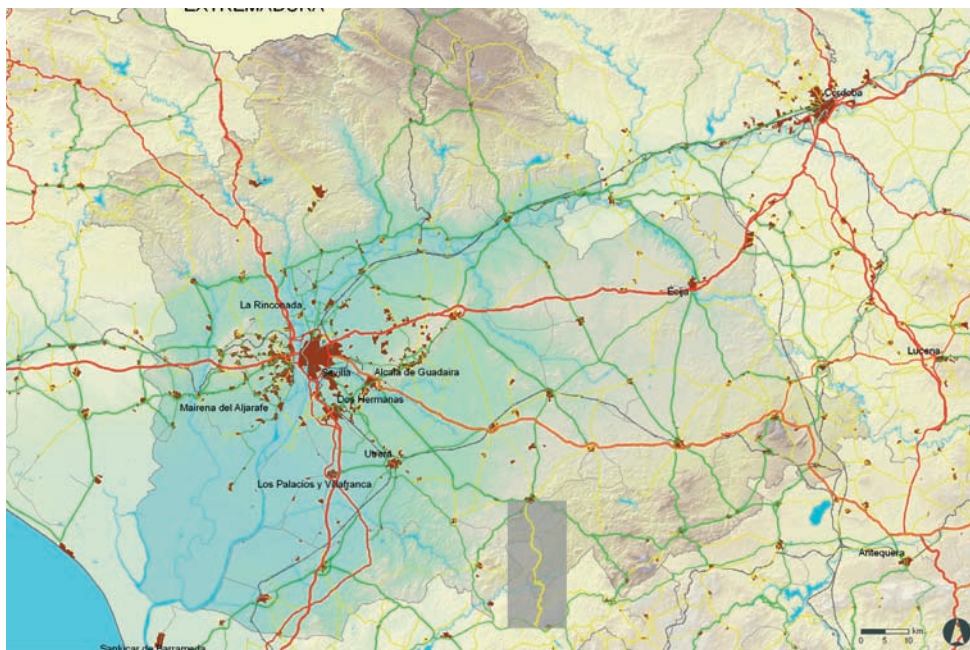
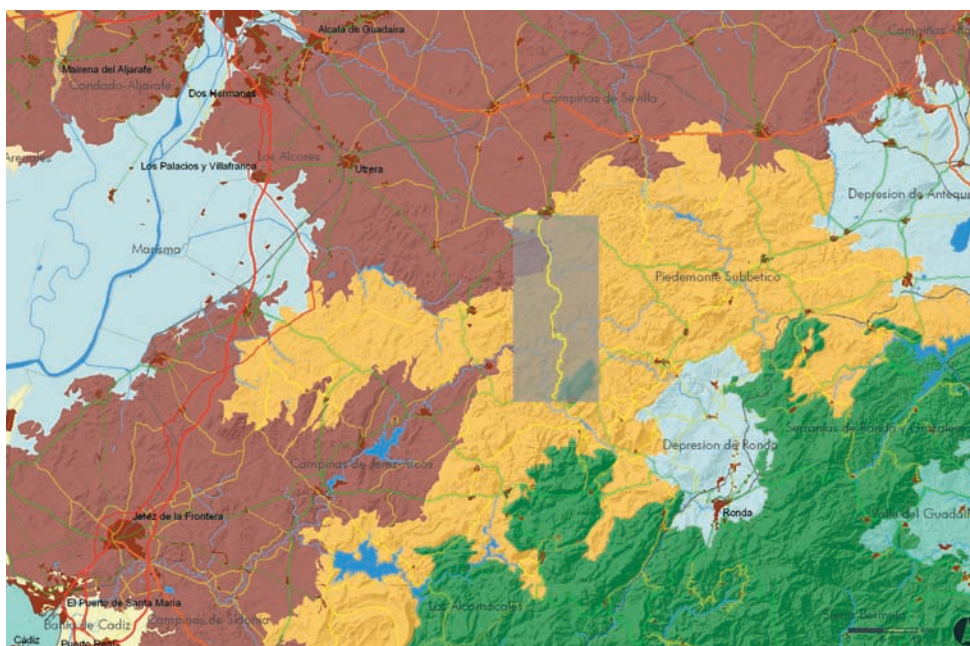


43. Carretera paisajística de Morón de la Frontera a Algodonales (A-8126)



Mapa 1. Situación



Mapa 2. Contextualización paisajística

ASPECTOS TÉCNICOS Y DE DISEÑO

Matrícula: A-8126.

Designación: Carretera de Morón de la Frontera a Algodonales.

Longitud: 37,03 Kms.

Punto de origen: Intersección con la carretera intercomarcal A-361, de Montepalacio a Montellano. Se trata de una vía que cumple la función de la Red Básica de Andalucía.

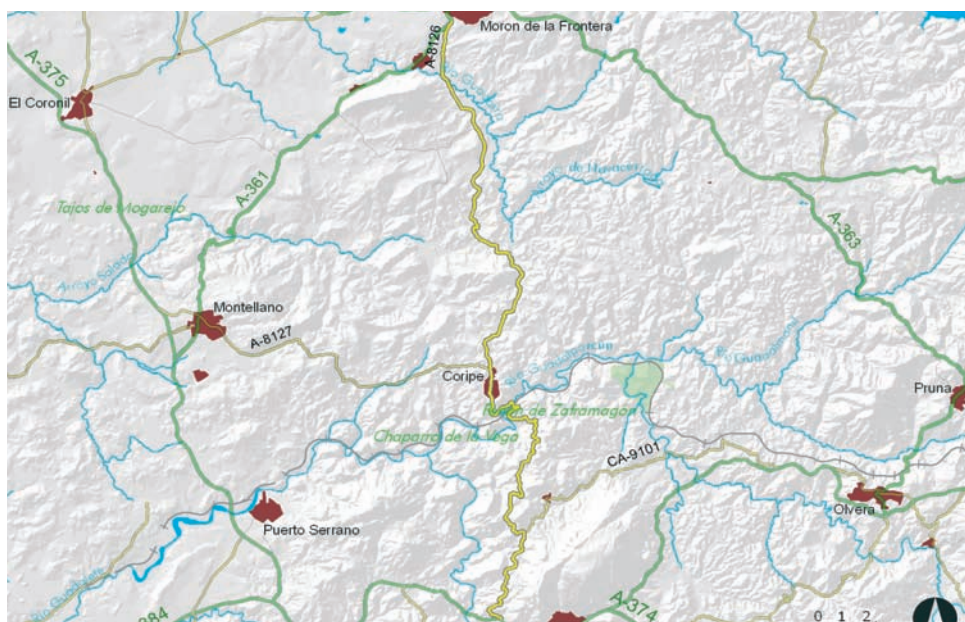
Punto final: Conexión con la carretera de la Red Básica A-382, de Jerez de la Frontera a Arcos de la Frontera como eje estructurante de la provincia de Cádiz.

Jerarquía: Red Complementaria de carreteras de Andalucía.

Titularidad: Junta de Andalucía.

Conexiones: En Morón conecta con las siguientes vías: A-360, de Alcalá de Guadaíra a Morón; A-361, de Montepalacio a Montellano y A-406, de Morón a Sierra Yeguas. Todas estas carreteras pertenecen a la Red Intercomarcal. También tiene conexión con la vía provincial SE-7204, de La Puebla de Cazalla a Morón y con otras vías no catalogadas. En las proximidades del límite provincial, concretamente en Coripe, se relaciona con la vía complementaria A-8127, de Montellano a Coripe, y a pocos kilómetros de su punto final con la carretera provincial CA-9101. Finalmente, la carretera termina confluyendo en el eje A-382, anteriormente mencionado.

Accesibilidad: La carretera A-8126 tiene una accesibilidad media debido a que se inicia en Morón de la Frontera. Este municipio se encuentra bien comunicado gracias a que tres carreteras intercomarcales confluyen en el núcleo urbano. En ge-



Mapa 3. Trazado

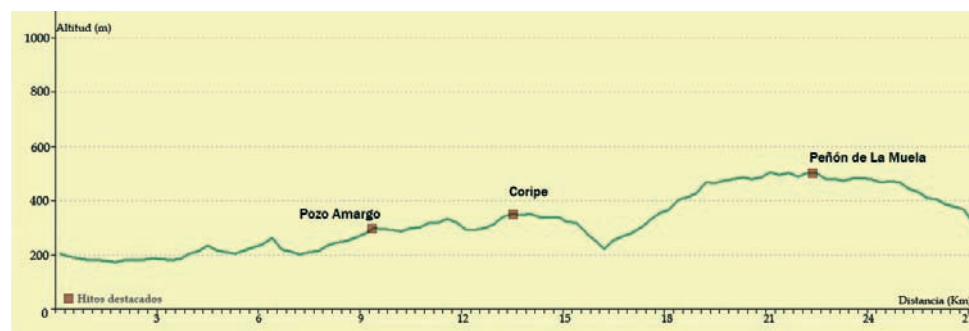
neral su accesibilidad bascula en mayor medida hacia la Campiña que hacia la Subbética, de modo que a medida que la carretera se aleja de Morón hacia Olvera baja su accesibilidad. Concretamente el núcleo de Coripe se encuentra relativamente aislado de la trama de carreteras provinciales y su punto final termina en una carretera de la Red Intercomarcal de la Junta de Andalucía.

Municipios afectados: En este caso la carretera cruza el límite provincial de Sevilla-Cádiz y recorre parte de los términos municipales de Morón, Coripe y Algodonales.

Aforos: La vía A-81216 tiene una IMD de 886 vehículos día, según la estación de aforos SE-8042. De estas intensidades el 97,9 % corresponde a vehículos ligeros, y a pesados el resto.

Trazado: La carretera que se trata se mandó estudiar para su construcción en 1895. Dicha vía formaba parte de la carretera de tercer orden que partiendo del Pk. 456 de la de Madrid-Cádiz conducía a Algodonales y que se disgrega en 1940 en tramos separados. En general su trazado tiene una

orientación N-S, desarrollándose en gran parte en paralelo al río Guadaíra. Desde este estudio la carretera se divide en dos tramos diferenciados. El primero de Morón hasta la divisoria de aguas del Guadalquivir-Guadalete (17,5 Kms.) y el segundo desde este punto hasta su terminación (19,5 Kms.). El primer tramo presenta cuestas y rampas relativamente moderadas con ciertos vectores señalizados como peligrosos. En dichos tramos se han realizado recientes rectificaciones del trazado que han mejorado la circulación general (entre otros, Pk. 1 y Pk. 14). La traza del segundo tramo presenta mayor dificultad para la contemplación

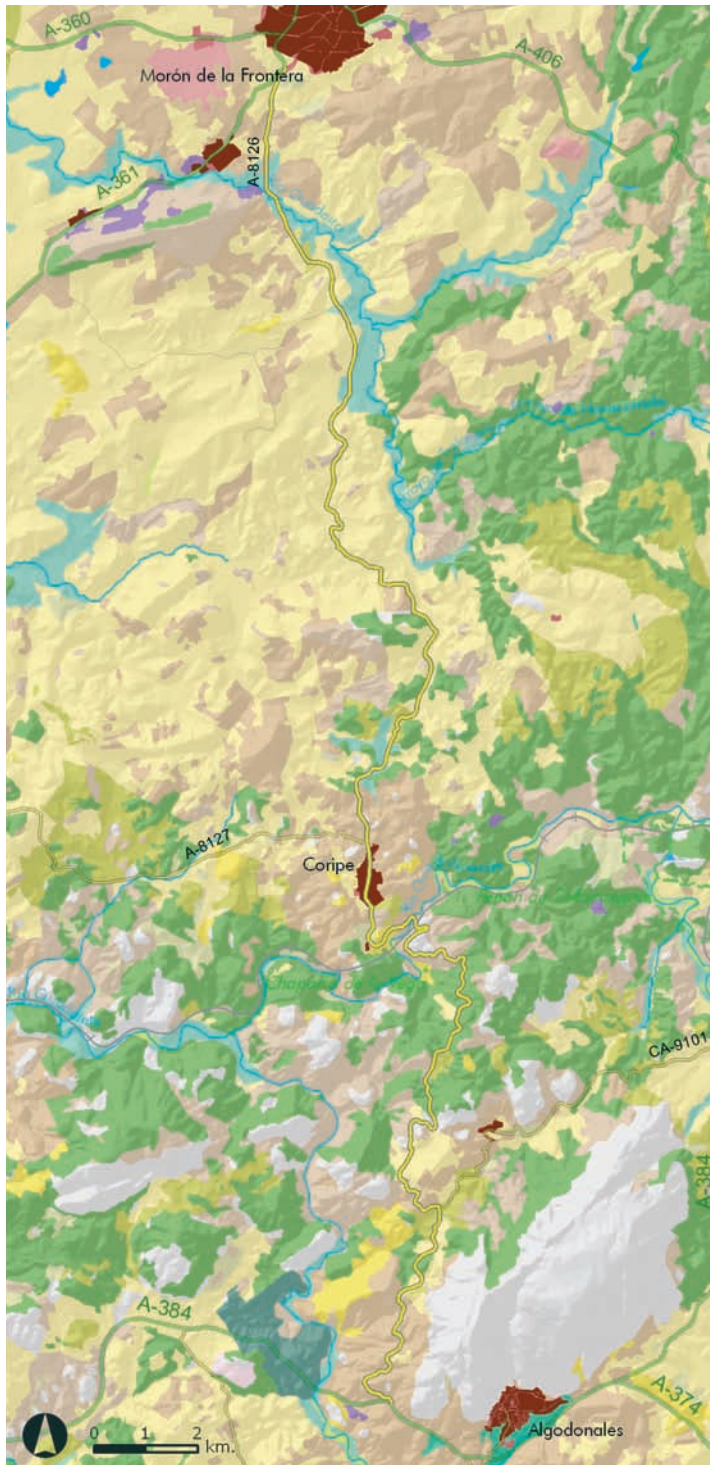


del paisaje, pues cuenta con numerosas curvas y pendientes superiores al 6%; sin embargo en este tramo se hallan las mejores vistas debido a la existencia de largos badenes a distintas alturas.

Perfil longitudinal: La carretera SE-8126 se desarrolla entre la cota de 285 m. de altitud en Morón y 502 m. en las proximidades de La Muela, de modo que presenta un ligero ascenso desde Morón hasta cruzar la divisoria de aguas del Guadalquivir-Guadalete. A partir de este lugar la carretera sigue ascendiendo mediante cuestas y rampas por las faldas de las sierras de Pozo Amargo, excepto al cruzar el valle del Guadalquivir (entre la Sierra de Lijar y Nava) al que salva a baja cota un puente adintelado.

De nuevo la carretera sigue ascendiendo hasta las inmediaciones de La Muela (Sierra de Lijar), para posteriormente bajar en busca del Surco Intrabético y la carretera intercomarcal A-384.

Perfil transversal: La vía que se estudia presenta dos secciones diferentes. En el primer vector tiene una anchura de 7 m., buen estado del firme cunetas laterales hormigonadas y está ligeramente peraltada, y bien señalizada en sentido vertical y horizontal. Estas circunstancias permiten cierta comodidad en la conducción. El segundo tramo presenta notables diferencias respecto al anterior, puesto que se reduce su anchura a 5 m. dificultando el paso de dos vehículos de gran volumen en paralelo.



Mapa 4. Ámbitos paisajísticos y unidades fisionómicas

CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA GENERAL

Aspectos físico-ambientales. La carretera que se estudia cruza parte de la campiña ondulada y subbética de Sevilla hasta alcanzar el Surco Intrabético. Específicamente el ámbito paisajístico que recorre viene catalogado como de campiña. Geomorfológicamente, la carretera relaciona las formas onduladas de la campiña con las abigarradas de las barreras subbéticas. A medida que se avanza en sentido Sur, la estructura subbética se adosa a la campiña, incluso se monta sobre ella mediante mantos de corrimiento (sedimentos del Mesozoico); materiales que fueron plegados durante el Mioceno dando lugar a la orografía compleja que configura la Sierra de Espartero. Por uno de sus valles discurre la carretera entre suelos blanquecinos y deleznales de naturaleza margo-arcillosa que confieren cromatismo al paisaje. En general predominan las formas onduladas de escasa elevación con pasillos longitudinales y transversales que progresivamente se encrespan a medida que se inicia el ascenso hacia La Muela (Sierra de Lijar) ya en la vertiente del Guadalete. El nacimiento del Guadaíra en Pozo Amargo no confiere calidad paisajística al ámbito, a pesar de que discurre en gran parte paralelo a la carretera. Un caso distinto ocurre con el Guadalporcún, cuyo valle cruza la vía en sentido transversal, confiriendo variedad y calidad paisajística al ámbito serrano.

Aspectos histórico-patrimoniales. En las Sierras Subbéticas la fiebre roturadora y los cerramientos de mediados del siglo XIX consolidaron una estructura latifundista de la propiedad y el monocultivo olivarero. De modo que el olivar de secano es dominante en el paisaje aunque de forma aislada se pueden apreciar



El valle del Guadalporcún ofrece panorámicas significativas cuyo elemento dominante es el olivar.

pinos, encinas, campos de cereal o de tierra calma. También aparecen algunas manchas de eucaliptos como resto de la repoblación forestal llevada a cabo en la década de 1960. En los últimos años se ha reforzado el monocultivo olivarero con la introducción de nuevas técnicas (riego por goteo).

En lo referente al aspecto histórico, la carretera que se estudia ha jugado un papel significativo a lo largo de distintos periodos y ha permanecido vigente, con mayor o menor valor territorial, desde la época romana hasta finales del siglo XX. Su función principal era actuar de nexo de unión entre el Valle del Guadalquivir, el Surco Intrabético y la costa mediterránea.

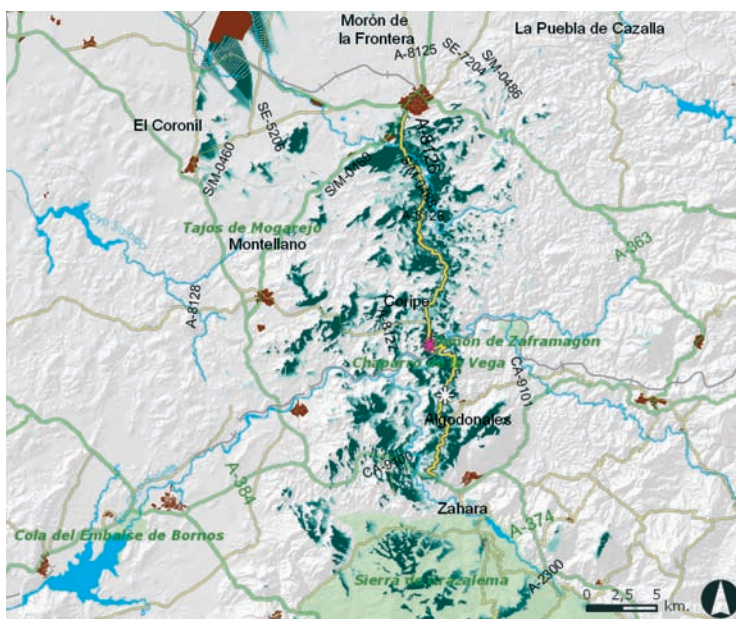
Configuración escénica. La configuración escénica donde se integra la vía A-8126 tiene como matriz principal las formas alomadas de la campiña subbética. Dicha matriz se ve matizada según los tramos enunciados en epígrafes anteriores: en el primero, los cerros están ocupados por cultivos herbáceos de secano y coronados por reductos de acebuches o encinar degradado; en el segundo, las formas encrespadas de los cerros están ordenadas geométricamente por líneas paralelas de olivar aceitero, excepto en los fondos de los valles que se encuentran cubiertos por vegetación riparia (zarzamora, jara, juncos,...). En otros lugares donde no subió el olivar, la encina junto al roble y el algarrobo dominan la escena.



Los cerros ocupados de cereal o tierra calma y coronados por restos de encinas o acebuches enmarcan la carretera A-8126.



Coripe marca el umbral que introduce en nuevas unidades fisionómicas del paisaje.



Mapa 5. Intervisibilidad de la carretera

CONDICIONES DE VISIBILIDAD

Caracterización visual de los tramos viarios. Se ha dicho que el itinerario presenta dos tramos principales. En el primero, la carretera discurre relativamente encajonada, dominando las perspectivas de profundidad media. No obstante las vistas se amplían cuando sube o baja cerros y lomas, aunque la pauta general se mantiene debido a que las rampas son de escasa longitud y las curvas numerosas en la Sierra de Espartero. En el segundo tramo, los contrastes de perspectivas son acusados; en algunas secciones las vistas son de escasa profundidad, principalmente en sentido oblicuo, debido a que la carretera discurre a media ladera y a que plantíos de encinar situados en sus bordes refuerzan la no visibilidad. En otros casos, dado que los desniveles de la carretera son acusados y a veces ocurre que ésta sube hasta la proximidad de la línea de cumbre (collado del Castaño y collado del Garrotillo), se obtienen amplias vistas de la Sierra de Algodonales y Sierra Bermeja.

Vistas significativas del itinerario. El recorrido presenta dos escenarios principales que ofrecen perspectivas significativas sobre diferentes referentes paisajísticos.

Las vistas que se ofrecen en el tramo Morón-Coripe muestran cierta regularidad formal aunque matizadas debido al cromatismo que introducen los colores ocre del cereal en verano y los cerros pelados y blanquecinos de tierra calma. Ambos elementos rompen la homogeneidad



Un farallón calizo enmarca las vistas que se obtienen en el ámbito de La Muela.

que impone la serie de colinas encadenadas de la campiña del Guadalquivir.

El tramo Coripe-Algodonales presenta mejores vistas. El hecho de que el relieve se encrespe favorece la diversidad, aunque en las grandes perspectivas domine la regularidad geométrica que marcan las filas paralelas del olivar de piedemonte o la textura gruesa de la dehesa y el breñal. En este tramo se encuentran dos umbrales que cambian el tipo de paisaje. El primero se sitúa en Coripe, concretamente en la salida del núcleo urbano en dirección Sur, y por la carretera analizada se contemplan perspectivas de cierta profundidad, textura gruesa y colores fríos propios de la encina y el chaparral. Dichas vistas se ven sesgadas por cordones de cortafuegos y por la misma carretera que rompen la escena al serpentear por las laderas serranas. El segundo umbral se localiza en el valle del Guadalporcún. Como sucede que la carretera cruza la artesa por su rasante más baja, resulta que la subida y bajada

hacia sus laderas permite obtener panorámicas significativas del olivar serrano.

En el último tramo se presentan dos hitos bien diferenciados: uno encajonado en el fondo del valle del Guadalporcún y constituido por el puente que salva el río y la estación abandonada de la inconclusa línea del ferrocarril Jerez-Almargen. El segundo se sitúa en las proximidades de La Muela. Se trata de un farallón calizo, vertical, aislado, desnudo de vegetación arbórea y colonizado por manchas de retama y buitres leonados.

Equipamientos paisajísticos. En la carretera A-8126 se ha construido por iniciativa de la corporación municipal de Coripe una instalación con vocación de mirador para la contemplación del paisaje. Se trata de una explanada vallada y situada a la salida del núcleo urbano y en dirección Sur. En sus proximidades se anuncia la entrada a la Vía Verde de la Sierra (Coripe-Olvera). En el resto del itinerario la falta de arcones, el atrincheramiento, el hecho de que en ciertos tramos

la carretera discurre sobre elevada y con cunetas hormigonadas impiden la parada breve de los vehículos. El tramo con mayores dificultades para mirar el paisaje se sitúa entre Coripe y la conexión con la carretera A-382. En esta parte la estrechez de la carretera (5 m.), las numerosas curvas, así como las pronunciadas rampas requieren gran atención por parte del conductor, dificultando el disfrute del paisaje, excepto en las proximidades de La Muela.



Vistas sobre campos de tierra calma con encinas y retamas dispersas como fondo escénico.

DIAGNÓSTICO

Valores y potencialidades.

■ Comparte panorámicas comunes con la Vía Verde de la Sierra; un importante recurso para el desarrollo económico y del turismo ecológico muy valorado por los municipios del ámbito de estudio.

■ Permite reconocer una carretera que históricamente ha funcionado como eje territorial estructurante entre el Valle del Guadalquivir, el Surco Intrabético y la costa mediterránea.

■ Ofrece panorámicas singulares sobre elementos paisajísticos característicos de las Sierras Subbéticas (olivar serrano y dehesa) y sobre hitos de gran impacto visual (murallón de La Muela, salinas de Pozo Amargo y el Chaparro de la Vega...).

■ Se pueden contemplar formaciones de distintos periodos geológicos a lo largo del recorrido (arcillas y margas del Eoceno, afloramientos jurásicos y diapiros triásicos).

Conflictos y amenazas.

■ Se muestran puntos de extracción de áridos, canteras y graveras abandonadas que constituyen un impacto destacado.

■ El aumento del número de turistas a la zona Coripe-Olvera gracias al trabajo que viene realizando el Consorcio Vía Verde de la Sierra puede aumentar el peligro de incendio durante la estación veraniega.

Propuestas a estudiar.

1. Ampliación de la plataforma de la margen derecha de la carretera, especialmente en el tramo Coripe-Algodonales, que permita circular dos vehículos en paralelo.

2. Regeneración de los desmontes que aparecen debido a la extracción de áridos (mármoles, caleras, graveras...).

3. Apantallamiento mediante vegetación de elementos discordantes (entre otros, chatarería de vehículos y depuradora de aguas residuales).

4. Protección de actividades en peligro de desaparición como el pastoreo de ganado caprino y ovino, así como la conservación del poblado de Pozo Amargo (salinas y balneario de aguas sulfurosas) y ciertos cortijos intercalares (cortijo de Altamiro) que aparecen en el recorrido.

5. Utilización como estacionamiento breve de los vehículos de ciertos sectores abando-

nados de la carretera (rectificaciones de curvas, Pk. 4 y 18,7).

6. Instalación de dos miradores en la margen derecha de la carretera en dirección Sur (salida de Coripe y proximidades de La Muela), así como paneles gráficos que permitan la interpretación de los paisajes de campiña y piedemonte de las Sierras Subbéticas.

Fuentes documentales:

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE SEVILLA. Obras Públicas y Transporte. Ref. 13256; 13257; 13258; 13259; 13263; 13265 y 13272.

Fuentes bibliográficas:

JUSTO ALPAÑES, J. L. (1998). "Problemática del terreno en las grandes obras públicas lineales de Andalucía. Influencia del clima", en *El suelo y el clima en las grandes obras públicas lineales de Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. Málaga, pp. 33-55



La carretera A-8126 y la Vía Verde de la Sierra comparten las vistas del valle del Guadalporcún.



Las señalizaciones y actuaciones camineras indican la atención que muestran las administraciones públicas en relación con la vía A-8126.



Las salinas interiores de Pozo Amargo con la sierra del mismo nombre como fondo escénico se pueden contemplar desde la carretera.



En las márgenes de la carretera se pueden ver elementos del mobiliario urbano de Coripe (parada de bus) discordantes con el entorno.