

MEMORIA DE LA SOLICITUD DE ESTUDIO PREVIO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACES DE ACCESO A EL CUERVO DE SEVILLA DESDE LA AUTOVÍA AP-4

FECHA: SEPTIEMBRE 2020



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO



INTRODUCCIÓN

Las carreteras son una pieza clave en el desarrollo económico y social en el territorio de cualquier país. Por un lado, la red de transporte es la mayor decisión estructurante del territorio, pues el efecto de las carreteras desde el punto de vista de la ordenación del territorio determina el sentido del crecimiento fomentando el desarrollo demográfico y económico. Por el otro, el sistema de transporte genera beneficios de eficacia, efectos de transferencia, y efectos de re-localización de actividad, por ello, las carreteras inducen cambios en los patrones de distribución de la población y apoyan directamente a las actividades productivas. En este sentido, la mejora de la accesibilidad afecta al crecimiento de los sectores productivos y en consecuencia del empleo y, esto provoca un futuro económico positivo para la región afectada.

La liberación de la Autopista AP-4 ha supuesto la consecución de un objetivo largamente perseguido por la ciudadanía de las provincias de Sevilla y Cádiz, las cuales durante los últimos 40 años venían contemplando sin resignarse cómo dos de las más importantes ciudades andaluzas no disponían de una infraestructura viaria de alta capacidad, pública y gratuita, que las conectase; circunstancia que sin duda ha venido lastrando de manera muy decisiva el desarrollo socioeconómico de ambas provincias.

Con la conversión de la Autopista AP4 en la Autovía AP4 se ha dado cumplimiento además a la promesa del Gobierno progresista de Pedro Sánchez, plasmado en el apartado 4.2.1 del documento “Líneas Generales de la Política del Ministerio de Fomento para la Legislatura” de Julio de 2018.

La vinculación de El Cuervo con las carreteras es histórica. La liberación de la Autopista AP-4 sin embargo va a ocasionar que la Carretera Nacional IV pierda buena parte de su funcionalidad, y esta nueva circunstancia, está produciendo un indudable impacto en el ámbito socioeconómico de nuestra localidad. Por ello, el Ministerio de Fomento, bajo el prisma de la colaboración entre administraciones, debe emprender políticas de inversión en infraestructuras viarias similares a las adoptadas en el resto de localidades de la Autovía A-4, que impidan el aislamiento de El Cuervo de Sevilla y permitan que nuestra localidad siga manteniendo esa fructífera relación, algo más que centenaria, con las carreteras del Estado.

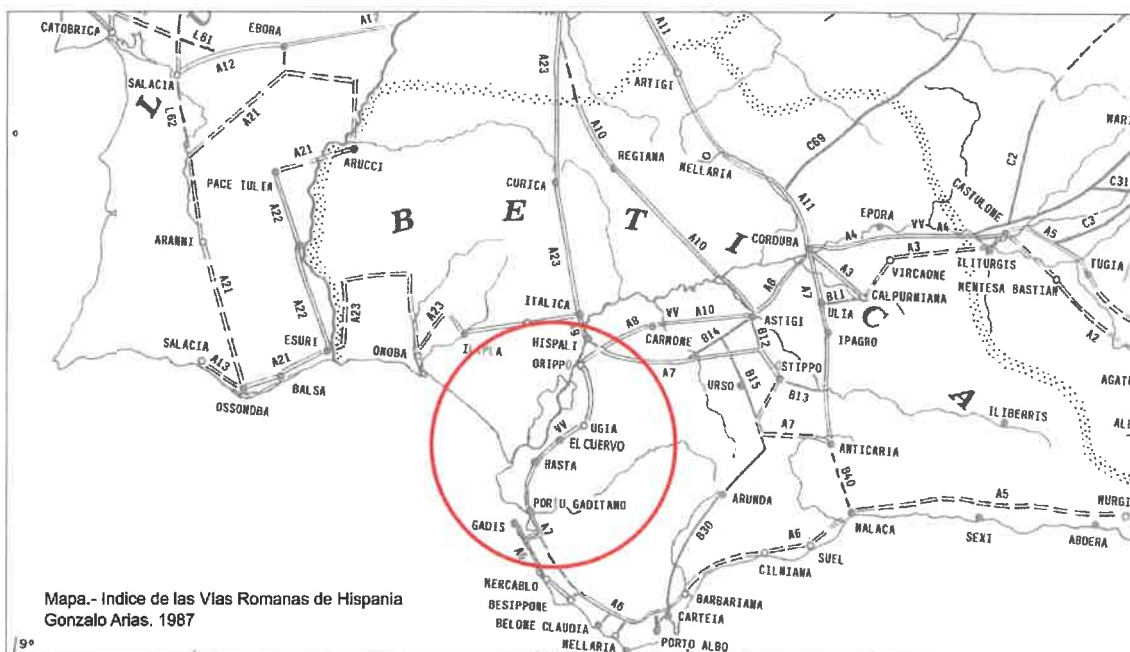


I.- EL CUERVO DE SEVILLA Y LAS CARRETERAS. UNA RELACIÓN HISTÓRICA.

1.1.- Pocos lugares habrá en nuestro país donde un núcleo de población como El Cuervo haya estado vinculado con los caminos, vías o carreteras desde los albores del mundo civilizado occidental.

En la Antigüedad, personajes históricos como Alejandro Magno, Aníbal o el propio Julio César ya hubieron de transitar las tierras de El Cuervo camino del mítico templo de *Melqart/Heraklés-Hércules* en el islote de Sancti-Petri, dentro de la Gadir/Gades antigua, la *Finisterrae* de la época; existiendo plena constancia de la presencia de los mismos en el templo. (López Castro, 1995:82).

La construcción en el primer siglo de nuestra era de la Vía Augusta de Gades a Roma inicia de una manera constatable la relación de El Cuervo con los caminos y carreteras. Nuestro núcleo de población, situado entre las estaciones de Ugía y Hasta Regia de la Vía Augusta, hubo de recibir a los cientos de caminantes y viajeros que transitaron esta calzada romana. (Gonzalo Arias. Repertorio de Caminos de la Hispania Romana. 1987).





No tenemos referencias directas de caminos en El Cuervo durante la Edad Media. Época convulsa como pocas, la antigua Vía Augusta debió continuar siendo en esos tiempos la única vía de transporte disponible. Aunque en 1947 se crea la Real Cabaña de Carreteros y en 1546 se publica en Medina del Campo el Repertorio de Caminos de Villuga, ninguna referencia existe en el mismo a las vías o caminos existentes entre Sevilla y Cádiz.

La llegada al trono de Carlos III supuso la casi inmediata puesta en marcha de un programa radial de construcción y arreglo de carreteras en España. Siguiendo el modelo plasmado en el Reglamento Postal de 1720, el Real decreto de 30 de junio de 1761 buscó unir Madrid con ciudades costeras como Cádiz, Barcelona, La Coruña o Valencia. Es el Camino Real de Andalucía el primero en pavimentarse, y el núcleo de El Cuervo, y sus ventas – como la Venta de la Vizcaína (referida en la novela “El Asedio” de Arturo Pérez Reverte) ó la Casa de Postas-, empiezan a figurar en los tratados y guías de camino de la época.

	(26)	
El Arrahal , , , , ,	1	Para Arcos , y
Río Guadaya Puente		Medinafidonia
Molares	2	hasta la Venta de
La Venta de la Al-		Alcantarilla 84
cantarilla.	2	Las Cabezas 2
Las Cabezas de San		90 Arcos 4
Juan	2	95 Medinafido-
La Venta de la Viz-		nia 5,
cayna , , , , , , ,	3	
94 XEREZ DE LA		
FRONTERA	5	Para San Lucar
66 PUERTO DE SANTA		de Barrameda
MARIA	2	hasta Lebrija 88

Venta de la Vizcaína.

Itinerario español o guía de caminos para ir de Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España y para ir de unas ciudades a otras y algunas cortes de Europa. Mathías Escribano. 1767



188 *Tratado de Caminos, y Posadas.*

De Cordova à la Venta del Arceñilè.	6.			32.
Ezija.	4.	Valladolid.		4.
Fuentes.	4.	De Madrid à Valladolid ay 11. Postas,		
Carmona.	5.	y 36. leguas; y en caso necesario se		
Sevilla.	6.	ponen desde Valladolid à Burgos como se sigue.		36.
De Madrid à Sevilla ay 85. leguas, y media, y 22. Postas, y prosigue.	85. $\frac{1}{2}$	Desde Valladolid à la Venta de Trigueros	4.	
De Sevilla à los Palacios.	5.	Magaz.	4.	
Lebrija.	5.	Quintana del Puente.	4.	
Xerez.	5.	Villaodrigo.	2.	
Puerto de Santa Maria.	2. $\frac{1}{2}$	Zelada.	4.	
Cádiz.	3.	Burgos.	4.	
De Madrid à Cádiz ay 106. leguas, y 27. Postas.	106.	De Valladolid à Burgos ay 6. Postas, y 22. leguas.		22.

Carrera de Madrid à Valladolid.

De Madrid à Torrelozanos.	5. $\frac{1}{2}$	De Madrid à Xerife.	2. $\frac{1}{2}$
Guadarrama.	4.	Valdecinoro.	2. $\frac{1}{2}$
Elpinar.	3.	Aranjuez.	3.
Villa-Castin.	2. $\frac{2}{5}$		8.
Labajos.	2.		
Adanero.	2.		
Arvalo.	3.		
Ataquines.	3.		
Medina del Campo.	3.		
Valdehullas.	4.		
	32.		

Posita que se pone à Aranjuez.

De Madrid à Xerife.	2. $\frac{1}{2}$
Valdecinoro.	2. $\frac{1}{2}$
Aranjuez.	3.
	8.

Posita que se pone de Madrid al Escorial.

De Madrid à las Rozas.	3.
	3.
	Tor-

Casa de Postas

Tratado legal y político de caminos públicos y posadas.
Thomás Fernández de Mesa. 1755. Pag.188.

(56)

à Laisiana.....	3
à la Venta de la Portuguesa.....	38
à Carmona.....	24
<hr/>	<hr/>
32	84
à Mayrena.....	2
à Alcalá de Guadaira.....	2
NOTA.	
<i>Desde Alcalá de Guadaira baxa el Correo à Sevilla, dos leguas, y retrocede al mismo Alcalá para tomar la Ruta de Cádiz por Utrera.</i>	
à Sevilla.....	2
<hr/>	<hr/>
36	86
à Utrera.....	3
al Ventorrillo de las Torres de Locaz.....	38
à la Real Casa del Cuervo....	38
à Xerez de la Frontera.....	38
<hr/>	<hr/>
4	103

La Casa de Postas

1804. Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1804. Bernardo Espinalt y García (pag. 56)

Por su significado histórico y por su pervivencia en la actualidad, ahora como Centro Cultural, debemos referirnos brevemente a la Casa de Postas de El Cuervo y la descripción que de la misma hace el Arquitecto Municipal Miguel Vitoria López:

“ Este edificio es de los comienzos del siglo XVIII y se trata de una arquitectura rural que se utilizaba no sólo para recambio de caballería, también como posada de viajeros. Sobre este edificio habla el célebre viajero, cronista y prestigioso experto en cuestiones artísticas Antonio Ponz y le cita en su obra Viaje a España, Volumen 14, páginas 1772 a 1774), así como la especial atención que este edificio para Antonio Sánchez Corbacho en su libro Arquitectura Barroca.

Este notable edificio tiene a su vez, resonancias históricas en la vida presente de la población de El Cuervo, ya que según José Bellido Ahumada, cronista de la villa de Lebrija, se estableció la primera mojenera realizada por Alfonso X El Sabio en 1274, y en ella figura un mojón entre El Cuervo y Atixa como punto de deslinde y en el que se asentó la antigua aldea Rodalabota, hoy población de El Cuervo.

Dicho edificio ocupa 2.016 metros cuadrados. de los cuales haya construidos uno 1.200 m², el resto son patios interiores. El perímetro de edificio se mantiene exento, siendo propiedad del mismo 2.857,60 m².

Responde la construcción original a una crujía perimetral, resuelta en su cubierta a dos aguas con teja árabe, patio central y pozo; ésta era la antigua posada-mesón con dependencias. Su construcción data del principios del siglo XVIII; posteriormente se añade al fondo un gran almacén con cubiertas a dos aguas de teja árabe resuelta con cerchas de madera y tirantes, solución de tres paños de orientación mudéjar.

1.2.- La Carretera Nacional IV.

La ejecución del Plan Peña a principios de los años 40 del siglo pasado supuso la construcción de la Carretera Nacional IV. Madrid-Cádiz, una de las seis carreteras radiales proyectadas y que unían la capital del España con las principales ciudades de nuestro país.

La Nacional IV consolida definitivamente el papel de El Cuervo como punto de encuentro y de caminos y comienza a instalarse a partir de esa fecha en nuestra localidad un buen número de establecimientos destinados a comida, bebidas y posadas. Es el caso de las Ventas de Santa Margarita y Santa Inés. La construcción de Casas de Colonización procedentes del legado Andrés Sánchez de Alva asientan el núcleo de población y empiezan a aparecer los primeros talleres de reparaciones para dar servicio a los vehículos que transitan la Carretera.



Con el boom económico de los años 60 la implantación de nuevos establecimientos de hostelería continúa. Por el aprecio que le tienen los usuarios de la Carretera debemos destacar dos: La Venta Manolo y el Bar Sevilla-Betis. Aumentan también el número de talleres de reparación de vehículos. Este continuo trasiego de personas y mercancías y el correspondiente incremento de la actividad económica atrae a vecinos de las localidades colindantes que se asientan en El Cuervo para iniciar sus nuevos proyectos de vida. Aún siendo tiempos de escasez y por lo que la Carretera supone, El Cuervo dispone de productos comestibles, envasados, tabaco o medicinas que aún no están al alcance la mayoría de las localidades vecinas.

A principios de los años setenta, se crea la Cooperativa de Transportes COTREL, que con el paso de los años va a convertirse en una principales empresas de la logística del transporte en nuestro país, que en la actualidad aglutina a 35 socios con una flota de 140 camiones y genera más de 200 empleos directos en nuestra localidad.

La puesta en funcionamiento de Autopista Sevilla-Cádiz en 1972, no disminuye el tránsito de vehículos por nuestra localidad que ya, desde esos años, comienza a comprobar que el desarrollo económico que tras la Carretera Nacional IV empieza a genera algunos problemas de movilidad.

La evolución del tránsito de vehículos por nuestra localidad, según fuentes de la Policía local llega a superar a los 20.000 diarios (antes de la liberación de la Autopista).

Hoy día, son más de 25 los establecimientos (bares, restaurantes, talleres y otras actividades, otras) que sirven directamente a los usuarios de la Carretera Nacional IV.

Si bien los accidentes en el tramo urbano de la Carretera Nacional IV a su paso por el casco urbano de El Cuervo son anecdóticos, no podemos decir lo mismos en los tramos norte y sur de la Carretera Nacional IV a su paso por nuestro término municipal, donde los accidentes

mortales a lo largo de estos años han sido desgraciadamente numerosos. Por el impacto emocional que supuso para nuestra localidad debemos referirnos al accidente ocurrido en abril de 1998, cuando un camión a la altura de la Cuesta de Morabita por exceso de velocidad se sale de la calzada arrollando a un autobús repleto de jóvenes escolares de El Cuervo y Lebrija, muriendo tres de ellos, produciéndose innumerables heridos.

1.3.- La conversión de la Carretera Nacional IV en Autovía del Sur.

La transformación de la Carretera Nacional IV en Autovía A-4 está vinculada esencialmente a la Exposición Universal de Sevilla de 199, siendo así que el tramo final de la Autovía es la propia Sevilla, debiendo continuarse el acceso a Cádiz por la Carretera N-IV ó la Autopista de peaje Sevilla-Cádiz., lo que unido a los continuos accidentes mortales que se producen en esta vía, genera un importante movimiento social contestatario de esta medida.

Durante los años inmediatamente anteriores a la Exposición Universal se lleva a cabo la mayor parte del desdoblamiento de la Autovía A-4 y la construcción de los enlaces a la mayoría de las localidades situadas en las inmediaciones de la misma. Los tramos y enlaces que quedan pendientes se completan en la segunda década de este siglo, estando prevista la inauguración para el otoño de 2020 del tramo Dos Hermanas- Los Palacios y Villafranca.

En **Anexo DOC. 1** incorporamos Detalle de los principales enlaces existentes en la Autovía A-4.

1.4.- La Autovía Huelva-Cádiz. La conexión con Arcos de la Frontera.

Al hilo de la aprobación el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007 y del proyecto de la Carretera A-484 “Conexión de Huelva-Cádiz entre Hinojos y Lebrija”, cuyo enlace con la Carretera Nacional IV (y Autopista AP-4) se realizaba en el término municipal de El Cuervo de Sevilla, por el Ayuntamiento de nuestra localidad se impulsa un proyecto de desarrollo de las comarcas del Bajo Guadalquivir y la comarca de Arcos y Sierra de Grazalema instando de la Junta de Andalucía que en el Plan Director se recogiese la formación de un sistema viario, en calidad de Red intercomarcal que contemplase la conexión de la Carretera Nacional IV y Crtra A-484, de Cádiz a Huelva con la vía A-382 Jerez –Antequera a la altura de Arcos de la Frontera y a través del desarrollo viario de las actuales carreteras provinciales CA-5100 y CA-5101.



La propuesta municipal consideraba que la actual conexión entre las comarcas del Bajo Guadalquivir y la Sierra de Cádiz eran (y siguen siendo) esencialmente insuficientes en lo que se refiere a las poblaciones de Las Cabezas de San Juan, Lebrija, El Cuervo y Trebujena, cuya conexión con Arcos de la Frontera, entrada natural a la Sierra de Cádiz, y con la vía A-382 Jerez-Antequera, se realiza(ba) a través de dos carreteras provinciales (las hoy CA-5100 y CA-5101) con una infraestructura precaria e inadecuada para la potencial demanda de tráfico que la conexión entre dichas zonas requeriría.

La ejecución de esta nueva infraestructura viaria que se proponía se veía justificada por las siguientes razones:

- La conexión del Bajo Guadalquivir, como zona de desarrollo endógeno potencial con la vía A-382 Jerez- Antequera y su mejor y más rápido acceso a las zonas de Andalucía Oriental y Levante.
- La conexión del Bajo Guadalquivir y Sierra de Cádiz a través de Arcos de la Frontera.
- La conexión de la Sierra de Cádiz con Huelva y Portugal a través de la actuación prevista "Conexión de Huelva-Cádiz, entre Hinojos y Lebrija", al situare la Sierra de Cádiz a escasa hora y cuarto de los centros freseros onubenses, erradicándose los problemas que conlleva la inmigración de los temporeros gaditanos a estas zonas. Igualmente permitiría el fácil acceso de las empresas de las sierras de Cádiz y Ronda al mercado onubense y portugués.
- **La conexión de Sevilla capital y Arcos de la Frontera, cuyo recorrido por la Crtra Nacional IV y esta nueva vía se realizaría en menos de una hora.**



La propuesta del Ayuntamiento de El Cuervo alcanza el más amplio consenso entre las localidades y comarcas afectadas, adoptándose acuerdos a favor de la misma por el Ayuntamiento de Arcos de la Frontera con fecha 12/06/2000 y por la Mancomunidad de Municipios del Bajo Guadalquivir el 16/12/1998. Igualmente, tenemos constancia que nuestra propuesta fue informada favorablemente por los Servicios Técnicos de la Consejería de Fomento. Incorporamos documentación justificativa. **Ver Anexo. DOC 2.**

1.5.- La circunvalación de El Cuervo y el desdoble de la Nacional IV Los Palacios Jerez de la Frontera.

Las sucesivas decisiones de los Gobiernos de la Nación de prorrogar la concesión de la Autopista Sevilla-Cádiz (Suárez en 1977 hasta 1999, Felipe González hasta 2006 y Aznar en 1997 hasta 2019), como hemos indicado, generaron un destacado movimiento de contestación social contra estas medidas. El aislamiento de las capitales de Sevilla y Cádiz por la insuficiencia de la Carretera Nacional IV para atender la demanda viaria, unida a la elevada mortandad que cada año arrojaba esta carretera, aceleran el debate en torno a la liberación de la autopista hasta convertirse en objeto cotidiano de la batalla política.

Ante la lejanía del 31 de diciembre de 2019, las incertidumbres sobre otra posible prórroga de la concesión de la Autopista y la presión social en relación con este asunto –cada día más destacada- se reactiva el proyecto de culminación de la Autovía del Sur hasta Cádiz (Aeropuerto de Jerez de la Frontera a partir de 2007).

Así, por Don Pedro C. Rodríguez Armenteros, Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental del Ministerio de Fomento, con fecha 19 de octubre de 2004 se formula Propuesta de Orden de Estudio Informativo para la conversión en Autovía de la Carretera Nacional IV entre Dos Hermanas (Sevilla) y Jerez de la Frontera (Cádiz).

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento se acuerda con fecha 24 de noviembre de 2004 que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, se redacte el **Estudio Informativo para la conversión en Autovía de la Carretera Nacional IV entre Dos Hermanas (Sevilla) y Jerez de la Frontera (Cádiz)** con las características señaladas en la Propuesta de 19 de octubre de 2004.

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 17 de febrero de 2006, se acuerda modificar el ámbito territorial del Estudio Informativo referido, excluyendo el tramo Dos Hermanas- Los Palacios; ahora pasa a denominarse *“Conversión en Autovía de la N-IV. Tramo Los Palacios-Jerez de la Frontera”*.

Encargada la redacción del Estudio, el mismo plantea básicamente dos alternativas:

- La denominada **1.b.** cuyo trazado en su mayor parte discurre por el actual de la Carretera Nacional IV.



- La denominada **3.a** que plantea una sensible modificación, pues a la altura de El Torbiscal, la Autovía empezaría a discurrir por el actual trazado de la carretera A-471 El Torbiscal-Sanlúcar hasta conectar de nuevo con la N-IV a la altura de la Estación de El Cuervo.

En octubre de 2007, el Ingeniero Director del Estudio, Jorge Meana González del Yerro, y el Ingeniero Autor del Estudio, Miguel Vidal Sanz, concluyen con “ ... *la recomendación de la denominada “**alternativa 1b**” como más idónea para la conversión en autovía del tramo de la A-4 entre Los Palacios y Jerez de la Frontera.*”

Por la Jefatura del Área de Carreteras de Gran Capacidad del Ministerio de Fomento, con fecha 20 de noviembre de 2007, se emite Informe en el que se declara: “ Éste Área considera que el estudio está bien realizado y cumple con lo establecido en las Recomendaciones para este tipo de estudios” y propone: “ 1. Declarar que el Estudio Informativo de referencia cumple con lo previsto en el artículo 7 de la Ley de Carreteras2. Aprobar provisionalmente el estudio informativo de referencia recomendando como alternativa más favorable la **denominada 1b**”.

Mediante Resolución de la Dirección General de Carreteras de 29 de noviembre de 2007, visto el Informe del Área de Carreteras de Gran Capacidad, se aprueba provisionalmente el estudio informativo de referencia, recomendando como alternativa más favorable la **denominada 1b** y se ordena la incoación del correspondiente expediente de información pública, se someta el estudio informativo al preceptivo informe de las corporaciones locales y comunidades autónomas afectadas así como al informe de los departamentos ministeriales a los que pueda afectar.

Ante las manifestaciones aparecidas en prensa de un posible cambio de criterio del Ministerio de Fomento en relación con la alternativa inicialmente elegida para la xxx, ahora se opta por la Alternativa 3ª, los municipios afectados reaccionan inmediatamente y en días posteriores el Ayuntamiento de El Cuervo, los de Utrera, El Cuervo nuevamente, Espera, Gibalbín, Puerto Serrano, El Palmar, Algar, Ubrique, Marchena, Los Molares, y Bornos remiten escritos a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, manifestando su incredulidad ante el cambio de criterio del Ministerio solicitando se confirme la alternativa 1b como el trazado más adecuado para la autovía A-4.

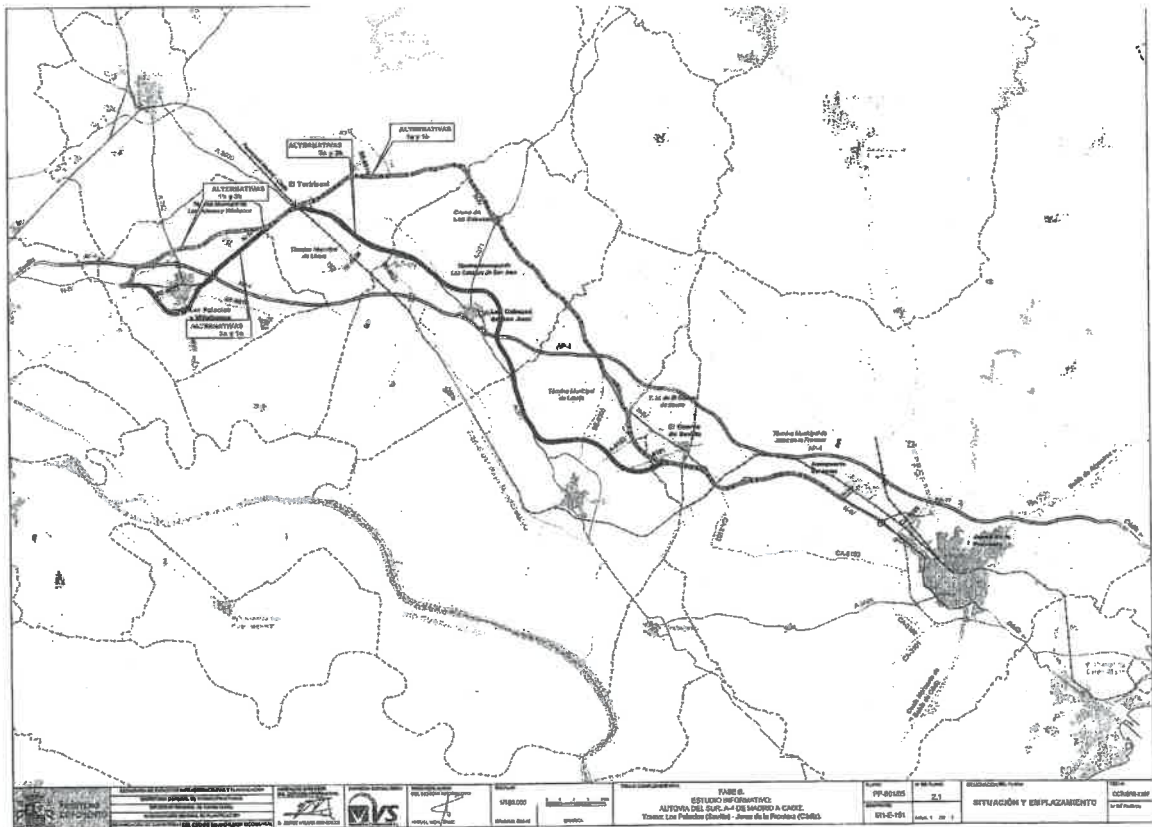
Con fecha 20 de julio de 2009, se emite Informe de la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en la que se propone la Alternativa 3a como trazado de la futura autovía A-4.

Por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 28 de julio de 2009 se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo de clave EI.1.E-161. “ Autovía del Sur A-4 de Madrid a Cádiz. Tramo: Los Palacios (Sevilla)-Jerez de la Frontera (Cádiz)” en la que se opta como alternativa a desarrollar en los sucesivos proyectos de construcción la denominada “ alternativa 3a”.



Ante la falta de acuerdo, con fecha 25 de marzo de 2010, por el Ayuntamiento de El Cuervo se interpone ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional Demanda instando de la misma la anulación de dicha Resolución.

En años posteriores, los responsables del Ministerio de Fomento declaran que, dada la cercana liberación de la Autopista AP-4 Sevilla-Cádiz, el proyecto de la A-4 no se iba a realizar.



Estudio Informativo de clave EI.1.E-161. " Autovía del Sur A-4 de Madrid a Cádiz. Tramo: Los Palacios (Sevilla)- Jerez de la Frontera (Cádiz)"

1.6.- La liberación de la Autopista AP-4.

Como hemos señalado, nuestra ciudadanía es sobradamente conocedora del papel fundamental que desempeñan las carreteras en el desarrollo de un territorio. El Cuervo de Sevilla tiene una histórica vinculación con las carreteras estatales que atraviesan su término municipal (Crtra Nacional IV y la hoy Autovía AP-4) y buena parte de su estructura socioeconómica responde a este hecho. Empresas de transportes, como nuestra cooperativa de transportes COTREL o el potente sector de la hostelería de nuestro municipio se han visto impulsados y beneficiados por la destacable posición estratégica que nuestra localidad ha tenido hasta la fecha, propiciada por la disponibilidad de acceso inmediato a la Carretera Nacional IV.



La liberación de la Autopista AP-4 ha supuesto una reducción de más del 70% del volumen diario de vehículos que transitaban por el casco urbano de nuestra localidad, lo que ha causado un acusado impacto en las empresas y empleos, tal como ha recogido de manera profusa la prensa regional y nacional. **Ver Anexo DOC.3. Clipping Liberalización AP-4.**

Por ello, ahora que la Carretera Nacional IV ha perdido buena parte de su funcionalidad, disponer de un adecuado y fácil acceso a la Autovía AP-4 se convierte en elemento esencial para que nuestra localidad pueda seguir manteniendo, no sólo esa posición estratégica que la geografía y la historia nos otorgaron, sino, lo que para nosotros es más fundamental, que nuestros principales tejidos productivos –el transporte y la hostelería- continúen siendo los motores básicos del desarrollo económico de nuestro municipio.

Y en este sentido, la conversión de la Autopista AP-4 en Autovía AP-4, debiera llevar al Ministerio de Fomento a la elaboración de un completo Estudio para la definición de nuevos enlaces a la autovía para aquellas localidades –El Cuervo de Sevilla, entre ellas- que aún no disponen del mismo; pues, mientras la categorización como autopista limitaba ciertamente los accesos a la misma, la nueva clasificación como autovía y las características funcionales de éstas, amplían esta posibilidad.

Y esta nueva definición de enlaces en la Autovía AP-4, -para dar adecuado cumplimiento a los principios generales establecidos en el art. 9 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, y a los particulares reflejados en la Orden num. FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, de Procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado-, **debería responder a los criterios técnicos de enlaces a poblaciones que se han venido aplicando a lo largo de todo el trazado de la Autovía A-4 ó Autovía de Sur.**

Como hemos indicado anteriormente, en la mayoría de las localidades por las que discurre dicha autovía (Getafe, Pinto, Valdemoro, Madridejos, Manzanares, Valdepeñas, Santa Cruz de Mudela, Almuradiel, Santa Elena, La Carolina, Carboneros, Guarromán, Bailén, Andújar, Pedro Abad, Villa del Río, Montoro, Córdoba, Écija, La Luisiana y Carmona) existen al menos dos enlaces –generalmente norte y sur- de acceso a estas poblaciones. Las localidades donde existe un único enlace se caracterizan, además de que el acceso a la autovía está situado en las inmediaciones del casco urbano del municipio, **por su reducido número de habitantes.** (Dos Barrios: 2.223, La Guardia: 1.494, Puerto Lápice: 924, Villanueva de San Juan: 1.120, Zocueca: 49, Marmolejo: 6.812, Poblado de San Julián: 60, El Carpio: 4.383 y Villafranca de Córdoba: 4.871)

Especialmente relevante, por las similitudes con los que propondremos para El Cuervo de Sevilla son los enlaces de la localidad de Valdepeñas con la Autovía A-4, situándose su acceso sur en el p.k. 208 de la misma, a escasos kilómetros de su casco urbano, al que se accede a través de la carretera comarcal CM-3157; y de otro lado, el enlace norte en el p.k. 197, situado en las inmediaciones de dicho casco urbano.



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

Así pues, cualquier solución sobre los enlaces de El Cuervo de Sevilla, y eventualmente la localidad de Lebrija, a la Autovía AP-4 que no continúe los criterios aplicados en los accesos a los cascos urbanos de las localidades por donde transcurre la Autovía del Sur, condenaría a nuestro municipio a un injustificado aislamiento que, sin ningún género de dudas, lastraría para siempre el desarrollo socioeconómico de nuestra localidad.

II.- PROPUESTA DE ENLACE.

Por ello, atendiendo a los criterios anteriormente señalados, quedaría plenamente justificada la construcción de dos nuevos enlaces en la Autovía AP-4 . Ver **Anexo. DOC 4.**

2.1.- El primero, en el p.k. 53 de la Autovía, -que ya tiene ejecutado un carril de acceso a la Carretera Nacional IV, dirección Cádiz-, y que facilitaría un mejor acceso a la autovía de la numerosa flota de camiones existente en nuestra localidad; a la par que permitiría a los vehículos provenientes de Lebrija, tanto en dirección Sevilla como en dirección Cádiz, acceder de manera más rápida a la Autovía, con un destacable ahorro de kms respecto del actual enlace de Las Cabezas; ahorro de kms que sería destacadísimo para los vehículos que se dirijan a Cádiz.

Podemos afirmar que las características de este enlace cumplirían todas las determinaciones y requisitos exigidos en los apartados 10.1 a 10.5 y 10.7 de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras; en especial, los referidos a distancia entre enlaces consecutivos en carreteras interurbanas, mayor o igual que 6 kms (Apartado 10.7.1): la distancia de este enlace propuesto al existente en Las Cabezas es de 8 km (**p.k. 45**).

Igualmente, la ejecución de este enlace sería perfectamente compatible con las disposiciones del PGOU de Lebrija, que clasifica a los terrenos que resultarían afectados por esta actuación viaria como suelo no urbanizable común, sin ningún régimen especial de protección.

2.2.- El segundo, en el p.k. 62 de la Autovía, en la intersección de la misma con la carretera CA-5100, muy próximo al casco urbano de El Cuervo de Sevilla, propiciaría el rápido acceso de los turismo de El Cuervo a la Autovía, tanto en dirección Sevilla como Cádiz, además de al Aeropuerto y la localidad de Jerez de la Frontera, siendo además que los propietarios de los terrenos por dónde pudiera discurrir esta vía de acceso se han mostrado francamente dispuestos a facilitar soluciones como las que planteamos.

También podemos afirmar que las características de este enlace también cumplirían todas las determinaciones y requisitos exigidos en los apartados 10.1 a 10.5 y 10.7 de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, la distancia entre el enlace propuesta en el **p.k. 53** y éste, situado en el **p.k. 62**, sería de 9 kms.

Igualmente, la ejecución de este enlace sería perfectamente compatible con las disposiciones del PGOU de Jerez de la Frontera, que clasifica a los terrenos que resultarían afectados por esta actuación viaria como suelo no urbanizable común, sin ningún régimen especial de protección.

Por otra parte, la construcción de este segundo enlace permitiría disponer a las vecinas y vecinos de la localidad de Arcos y todas las de la Sierra de Grazalema de un acceso inmediato a

la Autopista AP-4, con un considerable ahorro de tiempo respecto de los accesos actuales; además impulsaría de manera muy significativa el desarrollo socioeconómico de esa comarca gaditana ya que permitiría disponer de un rápido y cómodo acceso a la misma para todas las empresas y habitantes del área metropolitana de Sevilla y toda la comarca del Bajo Guadalquivir.

2.3.- Respaldo social a la propuesta.

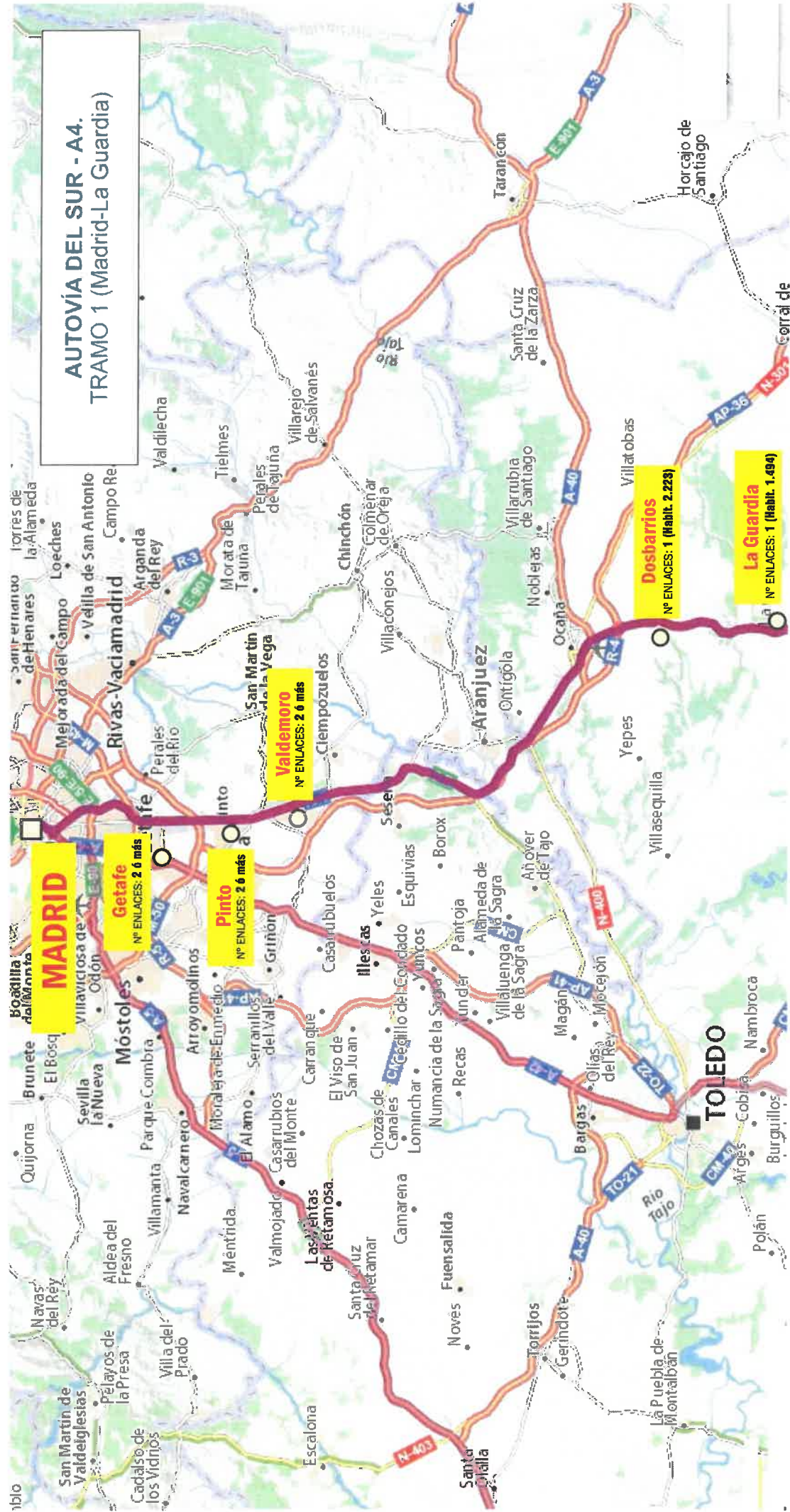
Finalmente, hemos de indicar que esta iniciativa dispone del más amplio respaldo social. En este sentido, acompañamos a esta Moción escritos de apoyo a nuestra propuesta de la Asociación de empresarios de El Cuervo de Sevilla, de la cooperativa local de transportes COTREL, así como de la Diputación de Cádiz y del Ayuntamiento de Arcos de la Frontera. **Ver Anexo DOC. 5.**



EL CUERVO DE SEVILLA
Ayuntamiento

ANEXO DOC I

ENLACES A POBLACIONES EN AUTOVÍA A-4



AUTOVÍA DEL SUR - A4.
TRAMO 1 (Madrid-La Guardia)

MADRID
 Nº ENLACES: 2 ó más

Getafe
 Nº ENLACES: 2 ó más

Pinto
 Nº ENLACES: 2 ó más

Valdemoro
 Nº ENLACES: 2 ó más

Dosbarrios
 Nº ENLACES: 1 (Habit. 2.223)

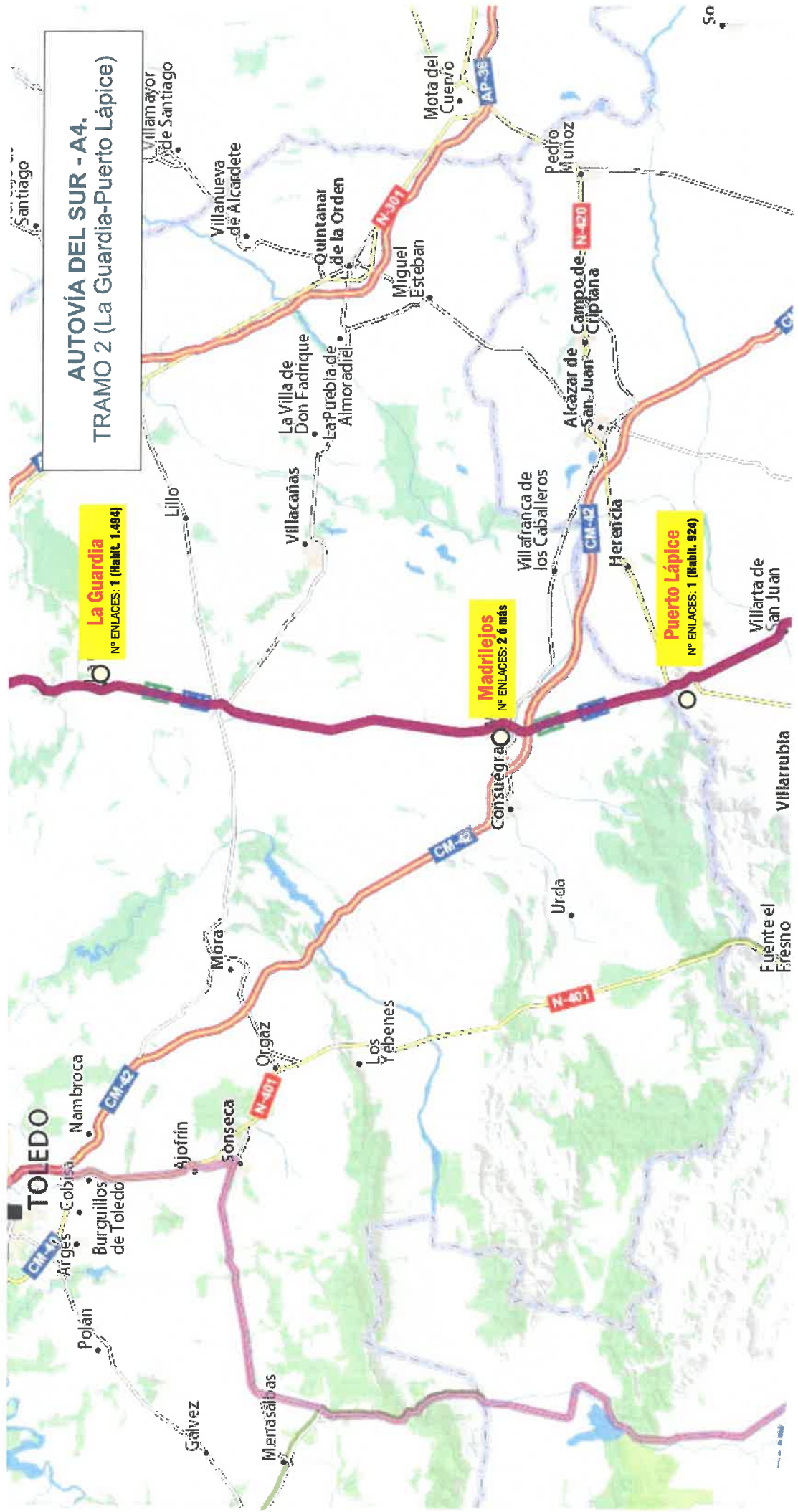
La Guardia
 Nº ENLACES: 1 (Habit. 1.494)



EL CUERVO DE SEVILLA
 AYUNTAMIENTO

AUTOVÍA A-4
LOCALIDADES CON ENLACES
TRAMO 1 (Madrid-La Guardia)

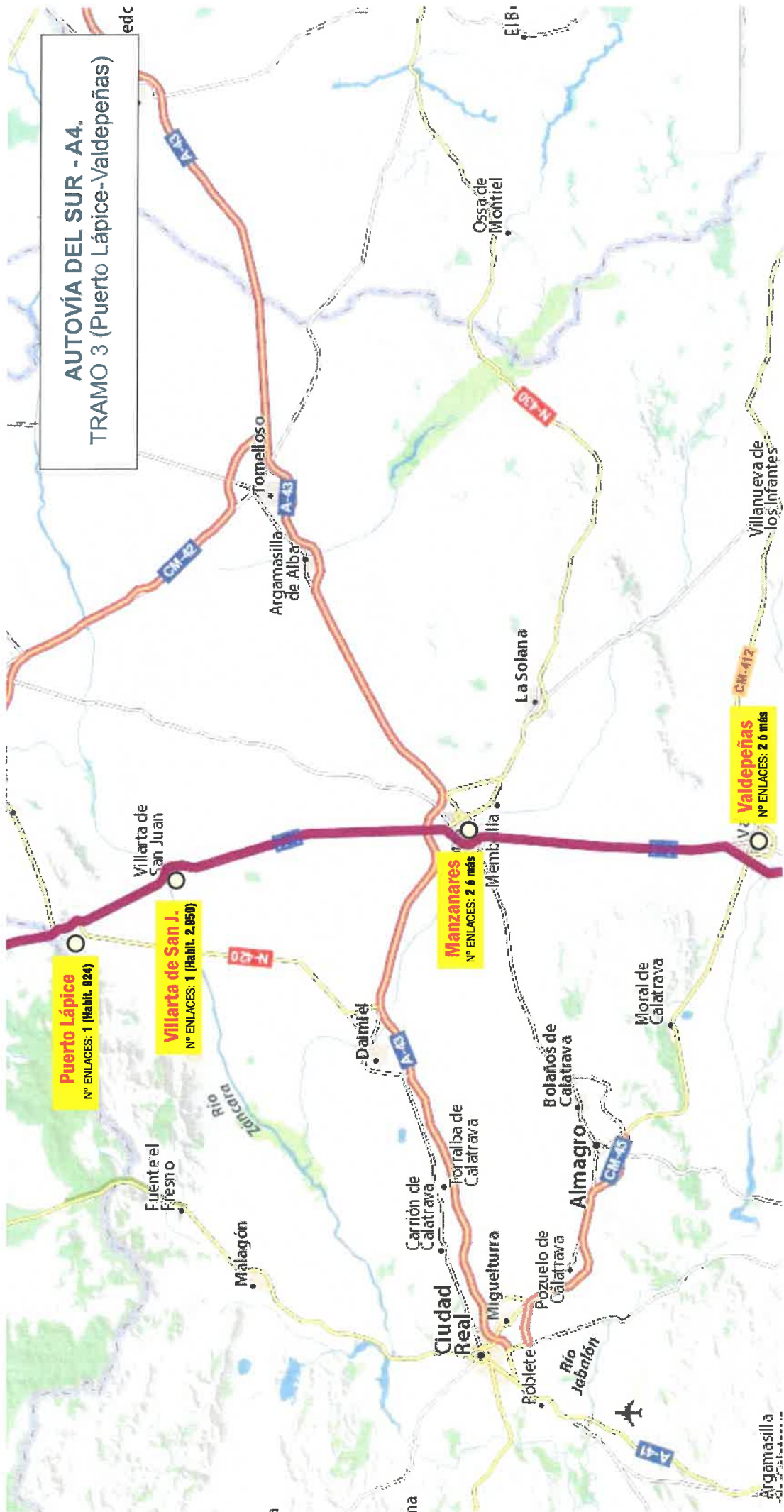




AUTOVÍA DEL SUR - A4.
TRAMO 2 (La Guardia-Puerto Lápice)

EL CUERVO DE SEVILLA
 AYUNTAMIENTO

AUTOVÍA A-4
LOCALIDADES CON ENLACES
TRAMO 2 (La Guardia-Puerto Lápice)



**AUTOVÍA DEL SUR - A4.
TRAMO 3 (Puerto Lápice-Valdepeñas)**

Puerto Lápice
Nº ENLACES: 1 (Habit. 924)

Villarta de San J.
Nº ENLACES: 1 (Habit. 2.950)

Manzanares
Nº ENLACES: 2 ó más

Valdepeñas
Nº ENLACES: 2 ó más



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

**AUTOVÍA A-4
LOCALIDADES CON ENLACES
TRAMO 3 (Puerto Lápice-Valdepeñas)**





AUTOVÍA DEL SUR - A4.
TRAMO 4 (Valdepeñas-Almuradiel)

Valdepeñas
 Nº ENLACES: 2 ó más

Santa Cruz Mudela
 Nº ENLACES: 2 ó más

Almuradiel
 Nº ENLACES: 2 ó más



EL CUERVO DE SEVILLA
 AYUNTAMIENTO

AUTOVÍA A-4
LOCALIDADES CON ENLACES
TRAMO 4 (Valdepeñas-Almuradiel)





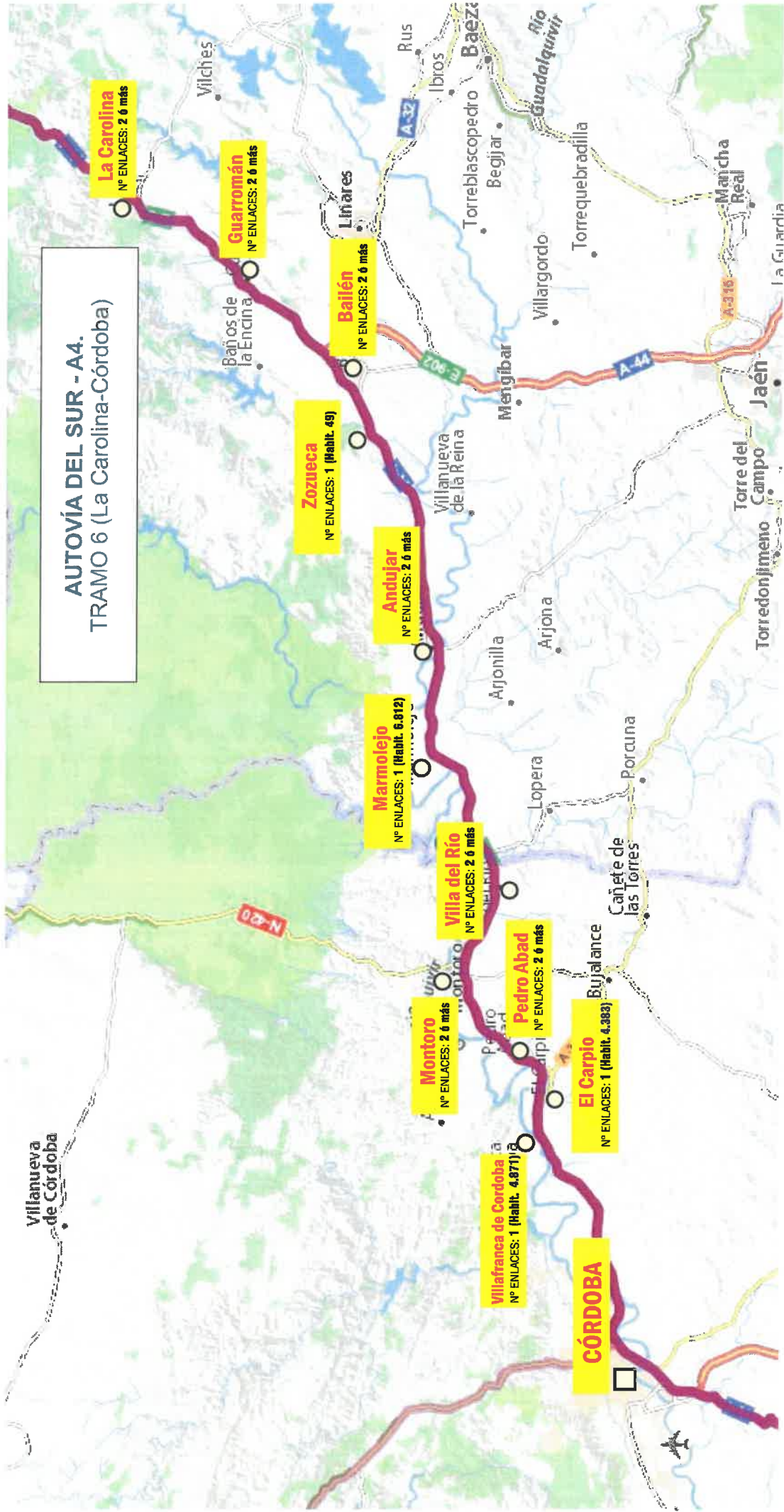
AUTOVÍA DEL SUR - A4.
TRAMO 5 (Almuradiel-La Carolina)



EL CUERVO DE SEVILLA
 AYUNTAMIENTO



AUTOVÍA A-4
LOCALIDADES CON ENLACES
TRAMO 5 (Almuradiel-La Carolina)





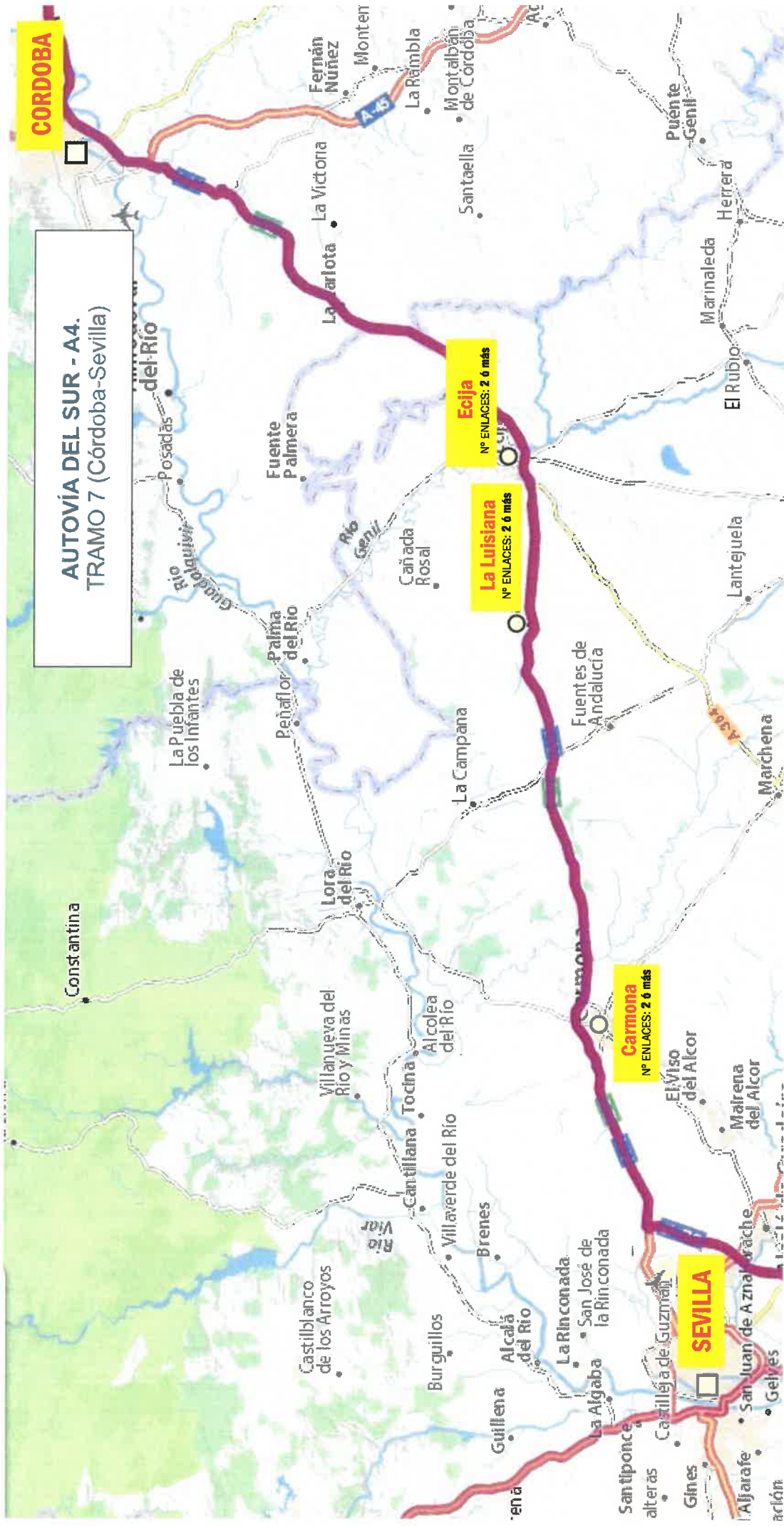
EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

AUTOVÍA A-4

LOCALIDADES CON ENLACES

TRAMO 6 (La Carolina-Córdoba)





AUTOVÍA A-4 LOCALIDADES CON ENLACES TRAMO 7 (Córdoba-Sevilla)



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

ANEXO DOC II

CONEXIÓN CON ARCOS DE LA FRONTERA



AYUNTAMIENTO DE EL CUERVO

ILUSTRISIMO AYUNTAMIENTO
EL CUERVO (Sevilla).
REGISTRO

ENTRADA
 SALIDA 9 DIC. 1998
Fecha
Nº 1102

D.F.

RECIBO DE
JUNTA DE ANDALUCÍA
CANTIDAD 3
- 9.12.98
MORA
MOROS GENERAL
COMUNICACIONAL
SEVILLA

JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

JUAN GARRIDO LUGO, ALCALDE-PRESIDENTE DEL ILMO.
AYUNTAMIENTO DE EL CUERVO, ante V.E. comparece y como mejor proceda en
Derecho,

EXPONE:

Que habiéndose publicado en el B.O.J.A. num. 127, de fecha 07.11.98, Resolución de esa Consejería de Obras Públicas y Transportes por la que se dispone Someter a información pública el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, abriendo un plazo de un mes para la presentación de sugerencias, en virtud de este escrito formulo las alegaciones que se dirán, en los siguientes términos:

PRIMERO.- El PDIA, en cuanto esquema de referencia para la redacción del II Plan General de Carreteras, considera a las carreteras de la Red intercomarcal como articuladora de los ámbitos subregionales y conectora de la Red Secundaria a los ejes de largo recorrido, estableciendo como actuaciones específicas, entre otras, la siguiente:

- En las Áreas agrícolas del interior, la consolidación de los ejes viarios de medio-largo recorrido que conectan ciudades medias con desarrollo endógeno potencial y que contribuyen a la configuración de los ejes de desarrollo territorial. Entre estas zonas se encuentra especialmente la del Bajo Guadalquivir.
- En las Áreas de Montaña, las intervenciones han de ajustarse la débil y dispersa demanda de tráfico en esos ámbitos, favoreciendo su accesibilidad y el desarrollo de su economía. Entre estas zonas se encuentra especialmente la Sierra de Cádiz.

SEGUNDO.- Que la actual conexión entre estas dos zonas, Bajo Guadalquivir y Sierra de Cádiz, declaradas como hemos indicado de especial actuación en el propio PDIA, es esencialmente insuficiente en lo que se refiere a las poblaciones de Las Cabezas, Lebrija, El Cuervo y Trebujena, cuya conexión con Arcos de la Frontera, entrada natural a la Sierra de Cádiz, y con la vía A-382 Jerez-Antequera, se realiza a través del camino rural G-7, dependiente de la Delegación de Agricultura de Cádiz y de la carretera comarcal CA-4011 Gíbalbín-Arcos de la Frontera, cuya infraestructura es absolutamente precaria e inadecuada para la potencial demanda de tráfico que la conexión entre dichas zonas requeriría.

TERCERO.- Que la conexión, a través del nudo de comunicaciones que se generará en el municipio de el Cuervo, del Bajo Guadalquivir con Arcos de la Frontera a través de una infraestructura viaria que se integrase dentro de la Red



AYUNTAMIENTO DE EL CUERVO

intercomarcal de Carreteras de Andalucía se vería justificada por las siguientes razones:

- La conexión del Bajo Guadalquivir, como zona de desarrollo endógeno potencial, con la vía A-382, Jerez-Antequera y su mejor y más rápido acceso a las zonas de Andalucía Oriental y Levante.
- La conexión del Bajo Guadalquivir y Sierra de Cádiz, a través de Arcos de la Frontera.
- La conexión de la Sierra de Cádiz con Huelva y Portugal a través de la actuación prevista " Conexión de Huelva-Cádiz, entre Hinojos y Lebrija". Así la Sierra de Cádiz se situaría a escasa hora y cuarto de los centros freseros onubenses erradicándose los problemas que conlleva la inmigración de los temporeros gaditanos a estas zonas. Igualmente permitiría el fácil acceso de las empresas de las sierras de Cádiz y Ronda al mercado onubense y portugués.
- La conexión de Sevilla capital y Arcos de la Frontera, cuyo recorrido por la Crtra Nacional IV y esta nueva vía se realizaría en menos de una hora. No olvidemos que Arcos de la Frontera, además de una entrada natural a la serranía gaditana, se va a convertir en un importante centro de desarrollo industrial como consecuencia de la voluntad declarada de diversas compañías hidroeléctricas de realizar fuertes inversiones en dicha población.

CUARTO.- Que en apoyo de esta postura se van a realizar Plenos extraordinarios en municipios del Bajo Guadalquivir y de la Sierra de Cádiz así como en las propias Diputaciones de Sevilla y Cádiz.

Es por lo que **SOLICITAMOS:**

Tengan por presentado este escrito de alegaciones y consideren recoger en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, la formación de un sistema viario, en calidad de Red intercomarcal o en su caso la que se proceda, que determine la conexión de la Crtra Nacional IV y Crtra. A-484, de Cádiz a Huelva, con la vía A-382 Jerez-Antequera, a la altura de Arcos de la Frontera y a través del desarrollo viario de los actuales camino rural G-7, de la Delegación de Agricultura de Cádiz y carretera comarcal CA-4011 Gíbalbín-Arcos.

En El Cuervo, a cuatro de diciembre de 1998.

EL ALCALDE





EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
ARCOS DE LA FRONTERA

SECRETARÍA

COMUNICACION DE ACUERDO

DON BERNARDO MUÑOZ PEREZ, SECRETARIO GENERAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARCOS DE LA FRONTERA (CADIZ).-

CERTIFICO: Que el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión Ordinaria de 12 de Junio de dos mil, adoptó el siguiente acuerdo:

PUNTO 9º.- INCLUSION EN EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE ANDALUCIA DEL NUEVO EJE VIARIO DE LA CARRETERA NACIONAL IV Y FUTURA CONEXION HUELVA-CADIZ CON LA SERRANIA DE CADIZ A TRAVES DE EL CUERVO HASTA ARCOS DE LA FRA..- Por el Sr. Alcalde se da cuenta

de conversaciones mantenidas con otros municipios en particular con El Cuervo (Sevilla) y de la importancia que tiene para el desarrollo de estos términos municipales de un nuevo eje viario de la Carretera Nacional IV y de la futura conexión Huelva-Cádiz, con la Serranía de Cádiz a través de Arcos de la Frontera y hasta El Cuervo; por lo que los SS.TT.MM. han elaborado las siguientes alegaciones:

"ACTUACION EN RED VIARIA (Eje Huelva-Cádiz con la serranía de Cádiz, a través de El Cuervo hasta Arcos de la Frontera).

JUSTIFICACION.-

Dada la importancia de las comunicaciones por carretera, para el desarrollo económico de la Sierra de Cádiz en general y de Arcos de la Frontera en particular.

Es imprescindible afrontar una situación que nos obliga a definir una planificación estratégica. Los desafíos que tiene planteado esta ciudad es de tal importancia que nos constituyen a enfrentarlos: la carencia de infraestructuras que no se encuentran en sintonía con el crecimiento económico de la zona, la necesidad de un tejido productivo sólido, la revitalización de un sector turístico muy debilitado, corrección de las incidencias sanitarias



EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
ARCOS DE LA FRONTERA
SECRETARÍA

en los subsectores de hostelería y transporte como consecuencia de las alteraciones en la red de comunicaciones.

Estas son situaciones que en el momento presente no tienen respuestas definidas, y no son sorteables si no encaramos estos déficits, porque nos estamos arriesgando a que se desvalóricen nuestra posición como pueblo. Por tanto es una población que convive con una incertidumbre que exige una respuesta de comunidad.

Y para responder a esta situación es preciso contemplar actuaciones encauzadas en paralizar la creciente desterritorialización de las sociedades rurales. Esto implica iniciativas que dependan cada vez más de factores endógenos del territorio, disminuyendo los procesos globales que condicionan la organización y gestión de las economías locales.

Y dentro de las acciones, las propuestas contempladas van dirigidas en poner en valor la localización de Arcos de la Frontera, a través de la infraestructura de la red de carreteras que pueden generar potencialidades con efectos de arrastre sobre otras actividades productivas. Entre ellas:

Carretera Comarcal Bajo Guadalquivir-Cádiz-Huelva con la Sierra de Cádiz por El Cuervo-Gibalbín-Arcos de la Frontera.

- Conexión de la Nacional IV y la Autopista A-4 Sevilla-Cádiz-Huelva con la carretera comarcal CSA-41001 Gibalbín-Arcos de la Frontera con la vía A-662 de Jerez-Antequera, a través del desarrollo viario de los actuales caminos rurales, dependiente de la Delegación de Agricultura de Jerez-El Cuervo.

Estas conexiones que posibilitan un desarrollo potencial de la zona de Arcos de la Frontera y Sierra de Cádiz están justificadas por las siguientes razones:



EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
ARCOS DE LA FRONTERA

SECRETARÍA

- Conexión del Bajo Guadalquivir con la vía A-382, Jerez de la Frontera-Antequera para una mejor y más rápido acceso a las zonas de Andalucía Oriental.
- Conexión del Bajo Guadalquivir y Sierra de Cádiz, a través de Arcos de la Frontera, facilitando la comunicación entre ambas zonas geográficas.

Sobre este sistema viario, perfectamente incardinado en el Plan Estratégico de Desarrollo de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Guadalquivir, el Ayuntamiento de El Cuervo presentó alegaciones al Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007. Los técnicos de carretera de la Delegación Provincial de Obras Públicas y Transportes han considerado la propuesta presentada por el Ayuntamiento de El Cuervo al Plan Director de Infraestructura de Andalucía sobre el nuevo eje de conexión Huelva-Cádiz con la serrañia de Cádiz, a través de las infraestructuras viarias existentes que discurren desde El Cuervo hasta Arcos de la Frontera.-

El acondicionamiento de este sistema viario se entiende como un factor decisivo para aprovechar los potenciales de la zona del Bajo Guadalquivir (Marismas) y del turismo rural y natural de la serrañia de Cádiz, conectando adecuadamente este nuevo itinerario con la red principal (carretera Nacional IV, Autopista A-4, carretera Cádiz-Huelva, Jerez-Los Barrios y A-382 Jerez-Antequera).

Con esta actuación se mejoraría los índices de accesibilidad a la red principal y con ello la paralización de la creciente desterritorialización de las zonas rurales. -"

Pasado al trámite de votación queda aprobado por unanimidad de los presentes en número de 20 que, en relación a los 21 que integran la Corporación, es mayoría absoluta legal:



EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
ARCOS DE LA FRONTERA

SECRETARÍA

1º.- las alegaciones antedichas elaboradas y asumidas por los SS.TT.MM. sobre la necesidad de que en el Plan Director de Infraestructura de Andalucía se contemple el nuevo eje viario de la Carretera Nacional IV a que se alude y la futura conexión de Huelva-Cádiz con la Serranía de Cádiz a través de El Cuervo hasta Arcos de la Fra.-

2º.- Que se presenten estas alegaciones ante la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía-Plan Director de Infraestructura de Andalucía, y la petición expresa de la formación de un sistema viario con la categoría legal que en derecho proceda pero que determine la conexión de la Carretera Nacional IV y la A-484 de Cádiz a Huelva, con la A-382 Jerez-Antequera, a la altura de Arcos de la Frontera (Cádiz) y el pertinente desarrollo viario del actual camino rural B-7, de la Delegación de Agricultura de Cádiz y carretera comarcal CA-4011 Sibalhin-Arcos.

3º.- Facultar al Alcalde tan ampliamente como en derecho proceda para efectuar cuantas gestiones y firmar documentos públicos o privados que sean necesarios para llevar a término el presente acuerdo.-

Y para que conste, expido la presente con la salvedad que establece el artículo 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales de 28 de noviembre de 1986, de Orden y con el Visto Bueno del Sr. Alcalde en Arcos de la Frontera, a trece de Junio de dos mil.

Vº Bº
EL ALCALDE,



MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS
DEL BAJO GUADALQUIVIR

MANUEL FERNANDEZ HERRERA, LICENCIADO EN DERECHO, SECRETARIO GENERAL ACCIDENTAL DE LA MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS DEL BAJO GUADALQUIVIR,

CERTIFICO: Que la Comisión de Gobierno de esta Mancomunidad, en sesión ordinaria celebrada el día dieciséis de diciembre de mil novecientos noventa y ocho, adoptó, entre otros, el siguiente **ACUERDO:**

PUNTO 8º.- ASUNTOS DE PREVIA URGENCIA.- 8º. 2.- PROPUESTA SOBRE CONEXIÓN DE CARRETERA NACIONAL IV POR EL CUERVO – GIBALBIN CA-4011 A LA VÍA A-382 DE JEREZ DE LA FRONTERA – ANTEQUERA POR ARCOS DE LA FRONTERA.- En relación al punto del epígrafe, se da cuenta de propuesta del siguiente tenor:

"En la actualidad la comunicación por carretera entre las zonas de Sierra de Cádiz y el Bajo Guadalquivir se realiza por medio de la conexión El Cuervo - Arcos de la Frontera, que consiste en el camino rural G-7, dependiente de la Delegación de Agricultura de Cádiz continuado por la carretera comarcal CA-4011 Gibalbín - Arcos de la Frontera, infraestructura considerada como a todas luces precaria e inadecuada para la potencial demanda de tráfico que la conexión entre dichas zonas requeriría, mucho más si se tienen en cuenta los aspectos contenidos en el Plan Director de Infraestructura de Andalucía.

Esta deficiente comunicación entre ambas zonas no sólo afecta a los puntos reseñados, sino que también limita y dificulta el acceso desde la Sierra de Cádiz tanto a la carretera Nacional IV como a la prevista "Conexión de Huelva - Cádiz, entre Hinojos y Lebrija", la cual supondría no sólo una vía de acceso a Huelva para los temporeros de la zona, sino también una comunicación de dicha zona con Portugal, comunicación que en la actualidad se presenta realmente complicada. Igualmente, dado que recientemente se ha dado a conocer el interés firme de varias empresas hidroeléctricas de realizar fuertes inversiones en la zona, es importante que existan buenas comunicaciones que permitan el aprovechamiento por toda la población cercana de los beneficios que dicha inversión supondría.

Por todo lo anterior, se propone a la Comisión de Gobierno la adopción del siguiente ACUERDO:

Solicitar a la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía la inclusión en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía de la formación de un sistema viario, en calidad de Red Intercomarcal, que sirva de conexión de la carretera Nacional IV y la A-484 Cádiz - Huelva con la carretera A-382 Jerez de la Frontera - Cartagena, de forma que se sustituya el camino rural G-7 y la carretera comarcal CA-4011 Gibalbín - Arcos de la Frontera, por una vía que presente unas condiciones más adecuadas para los fines y objetivos que el propio Plan Director de Infraestructuras de Andalucía plantea para las zonas en cuestión.



MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS
DEL BAJO GUADALQUIVIR

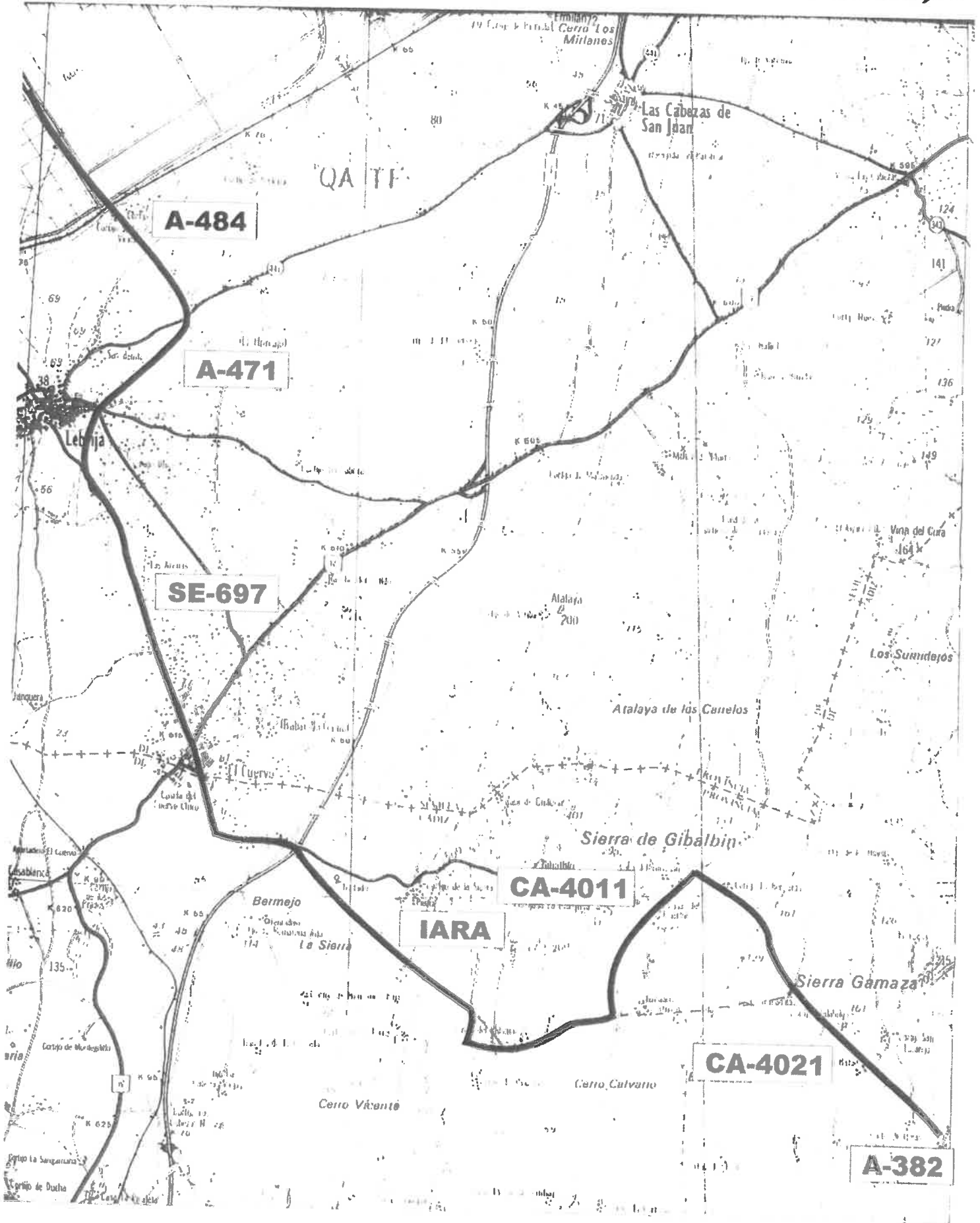
Con estas conexiones se posibilita una mejor integración espacial y funcional de la comarca del Bajo Guadalquivir (El Cuervo, Lebrija, Las Cabezas de San Juan y Trebujena) y la provincia de Huelva con la Sierra de Cádiz por Arcos de la Frontera, destacándose la importante reducción del tiempo de viaje y los niveles de accesibilidad, en cumplimiento de los objetivos y criterios que establece el Plan de Carreteras de Andalucía y el Plan de Ordenación del Territorio."

La Comisión de Gobierno, quedando enterada y de conformidad con cuanto antecede, por unanimidad **ACUERDA** aprobar la propuesta a que este punto se refiere en sus propios términos.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, expido la presente, con la salvedad del artículo 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, y a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta correspondiente, de orden y con Vº Bº del Sr. Presidente, en Lebrija a treinta de diciembre de mil novecientos noventa y ocho.

VºBº
EL PRESIDENTE,

ENLACE CÁDIZ - HUELVA DE LA A-382 EN ARCOS A LA A-484 EN LEBRIJA





EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

ANEXO DOC III

CLIPPING LIBERACIÓN AP-4



MEDIO DE COMUNICACIÓN: ABC SEVILLA

ENLACE WEB: https://sevilla.abc.es/provincia/sevi-peaje-sevilla-cadiz-negocios-carretera-preparan-para-liberalizacion-peaje-autopista-ap-4-201912292323_noticia.html#vca=mod-sugeridos-p1&vmc=relacionados&vso=los-negocios-a-pie-de-carretera-se-preparan-para-la-liberalizacion-del-peaje-de-la-autopista-ap-4&vli=noticia.foto.provincia

TITULAR: Los negocios a pie de carretera se preparan para la liberalización del peaje de la autopista AP-4

Las actuales ventas de la A-4 alertan de la pérdida de puestos de trabajo, mientras buscan nuevas estrategias que frenen la pérdida de clientes

FECHA - PERIODISTA: Martín Laínez **SEVILLA** Actualizado:30/12/2019 10:29h

NOTICIA: El próximo miércoles 1 de enero y tras cerca de medio siglo desde su construcción, el **peaje de la autopista** —o «pista» como la llaman en Cádiz y Sevilla de forma coloquial— dejará de ser una realidad. Se trata de **la vía más rápida para llegar de una provincia a otra**, previo paso por taquilla, pero no era la única, puesto que como alternativa existe la A-4 (la antigua Nacional) que conseguía el mismo fin, pero con más tardanza para los conductores.

Como «compensación» para aquellos que se decantaban por una vía de un solo carril por sentido está el hecho de **pararse a lo largo de su recorrido en una de las ventas** que se instalaron, antaño, a pie de carretera.

Ahora, con la liberalización del peaje de la AP-4 **se espera que la afluencia de coches por la Nacional disminuya** considerablemente poniendo en peligro a estos negocios hosteleros que llevan en pie varias décadas.

Una de las ventas más conocidas es la de **El Paisano**, donde su propietario, Luis Cadenas, augura un **futuro «negro»** para este tipo de negocios, que ven peligrar sus ventas de manera considerable. «Estamos muy preocupados, nos va a doler la cabeza porque pienso que **la liberalización del peaje se va a cargar la Nacional**. Vamos a ser uno de los establecimientos más afectados por nuestro volumen de negocio».

Actualmente, en esta venta **trabajan 23 personas** y ya han empezado a impulsar un plan de acción que «minimice» la pérdida de clientes. «Estamos trabajando para crear un gran aparcamiento para camiones y un **área para caravanas**, así como la puesta en funcionamiento de una electrolinería, un punto de recarga para vehículos eléctricos. Además, hemos incorporado los **churros** a nuestra oferta gastronómica con el fin de que sigamos siendo referencia en los desayunos», explica Cadenas.

«La liberalización del peaje nos puede hacer perder la mitad de nuestros clientes»

Por su parte, Gabriel Jiménez, dueño de la **venta Las Ánimas**, asegura a ABC que «más de un cierre va a haber seguro; creemos que la liberalización del peaje **nos puede hacer perder la mitad de nuestros clientes**. Llevamos 20 años abiertos y a día de hoy tenemos una plantilla de ocho trabajadores, que podría reducirse a la mitad».

Jiménez va a dar «dos meses» para ver cómo va a evolucionar su negocio antes de tomar medidas, pero confía en que la liberalización obtenga un **efecto contrario al esperado**: «Confiamos en que los vehículos de alta gama regresen a la Nacional cansados de



soportar una autopista gratuita llena de camiones y autobuses» que ralenticen la velocidad y «apuesten» por la A-4 como alternativa y así poder «salvar» el negocio». Venta El Pan, la «beneficiada»

La otra gran venta, **El Pan**, puede ser la «**gran beneficiada**» puesto que no se halla a pie de carretera, sino en la misma salida de la autopista a la altura de Las Cabezas de San Juan, un paso clave para miles de familias que acuden cada verano a las playas de Chipiona, Rota o Sanlúcar.

«En teoría **somos los mejor situados y vamos a tener más trabajo** con la liberalización. Vendemos a diario más de mil tostadas y en veranos llegamos a 1.700 de media. Tenemos **20 trabajadores** y contamos con otros dos más por si las previsiones nos sobrepasa los primeros meses». Además, los gestores de esta venta, que invirtieron un millón de euros en el actual aparcamiento, quieren limitar las paradas de los camiones que ocupan plazas de turismos, puesto que «nuestros clientes son las familias más que los camioneros».

Empresarios

Por su parte, el presidente de la **Confederación de Empresarios de Sevilla (CES)**, Miguel Rus, valora esta liberalización como «muy positiva, reivindicada durante muchos años y que por fin se consigue. Era una asignatura pendiente que **afectaba negativamente a los empresarios de Cádiz y Sevilla**». Sobre cómo podría afectar a estos negocios, Rus explica que «las mejoras de las infraestructuras siempre repercuten en la mejora económica de los municipios a los que afectan. **Siempre hemos de defender el interés general sobre el interés particular**».

Para Juan Pedro Calvente, presidente de la asociación de **empresarios de Las Cabezas de San Juan** y presidente de la comisión de asociaciones territoriales de la CES, «la liberalización supone el fin de un desagravio que ha durado casi 50 años, y que ha perjudicado enormemente a los municipios afectados, y que lejos de perjudicar **aportará un mar de oportunidades** para los mismos. Las asociaciones empresariales de **Lebrija, Las Cabezas y Los Palacios**, está trabajando ya para buscar sinergias que favorezca el libre discurrir de vehículos».

Alcaldes de la zona

Dos de los alcaldes de los municipios por los que atraviesa la A-4 explican para ABC su punto de vista al respecto. El regidor de **El Cuervo de Sevilla**, Francisco Martínez (PSOE), pone de manifiesto que la gratuidad de la autopista «**va a afectar a una parte de los negocios del pueblo**, sobre todo bares, restaurantes y pequeños supermercados». El alcalde cuerveño espera que se solucionen pronto los accesos de entrada y salida a la autopista desde el municipio, «puesto que el más próximo es el de Las Cabezas, a 22 kilómetros. Hay otro acceso más cercano, en el kilómetro 53 ya en término municipal de Lebrija, que está señalizado si bien carece de entrada y que podría estar operativo en 2020 si hay voluntad entre todas las administraciones. Incluso contamos con una tercera alternativa que sería ideal, sobre un puente en la carretera de Arcos, a dos kilómetros del pueblo».

«Hemos pensado en crear **un gran área de servicio** en el pueblo que pueda ser un atractivo para los conductores, cercano a la laguna de Los Tollos, si bien ahora mismo solo es una idea»

Por su parte, para el primer edil de **Los Palacios y Villafranca**, Juan Manuel Valle (Adelante), la liberalización «va a suponer una **oportunidad de negocio importante** y no una merma a los negocios locales, todo lo contrario. Además, va a coincidir en pocos meses con la puesta en servicio del **desdoble de la Nacional**, que va a suponer una gran



oportunidad de negocio muy grande a la hora de captar inversores que se posicionen en Los Palacios».

De su lado, el regidor de **Lebrija**, el socialista José Barroso, se ha mostrado «**súper feliz y contento**» por esta liberalización. «De tener que pagar siete euros para ir y volver a Sevilla desde el municipio a poder ir a Sevilla sin tener que pagar ese precio, es un gran logro para todos los estudiantes y todas las personas que van a trabajar», ha argumentado.

MEDIO DE COMUNICACIÓN: EL CORREO DE ANDALUCÍA

ENLACE WEB: <https://elcorreoweb.es/provincia/la-ap-4-se-da-por-satisfecha-medio-siglo-despues-FM6187403>

TITULAR: La AP-4 se da por satisfecha, medio siglo después

La 'pista', como llama en Sevilla y Cádiz a la AP-4, es desde anoche una autovía gratuita más, después de haber cobrado el doble de todo desde que se inauguraron sus primeros tramos en 1971

FECHA - PERIODISTA: ÁLVARO ROMERO / SEVILLA /01 ENE 2020 / 09:54 H -
ACTUALIZADO: 01 ENE 2020 / 10:22 H.

NOTICIA: La *Autopista del Sur* era el nombre oficial de la AP-4, el tramo de 86 kilómetros bajo peajes que unía las provincias de Sevilla y Cádiz hasta anoche, cuyas barreras se levantaron por fin, en un gesto que ha quedado para la historia. Pero aquí, en estas provincias que han sufrido el abuso de prorrogar la concesión gubernamental a la empresa que la explotaba hasta en tres veces más de lo previsto en principio, *La autopista del sur* es más bien un cuento de Julio Cortázar cuya trama tiene mucho que ver con esta historia: **un embotellamiento de años y de gobiernos que ha terminado por concatenar hasta medio siglo pagando en los peajes para viajar más seguro, para huirle a la lentitud de la paralela N-IV o a los peligros que atestiguaban tantos accidentes mortales.** En Sevilla y en Cádiz, a esta autopista se la ha llamado siempre "*La pista*" y su historia, concretamente de 48 años desde que se inauguraron sus primeros tramos en 1971, ha tenido mucho que ver con el cuento de la buena pipa.

Cuando en 1968, el año de tantas revoluciones, se fue a construir un puerto de contenedores en Cádiz, se concibió por primera vez la necesidad de ampliar la conexión viaria con Sevilla. Los puertos gaditanos e Híspalis, el cordón umbilical que a lo largo de la Historia había interpretado el propio Guadalquivir, pero en asfalto de lujo. Y fue así como **el Gobierno de Franco adjudicó una obra faraónica que terminó haciendo Dragados Construcciones.** En 1972, la autopista quedó abierta en su totalidad, con tres peajes: uno en Las Cabezas de San Juan, otro en Jerez de la Frontera y el último en el Puente Carranza, antes de entrar en Cádiz. Los tres costaban **50 pesetas**, de modo que los 2.500 vehículos diarios que pasaban por allí tenían que pagar 300 pesetas si hacían el viaje de ida y vuelta. Hasta ayer, los vehículos ligeros pagaban, solo en Las Cabezas, 7,45 euros; los pesados, 14,55.

El caso es que **el decreto de Franco dispuso aquella concesión para 24 años, contando desde 1969**, con lo cual la explotación de la autopista debió de haber terminado en 1993, después de la Expo. Sin embargo, las ampliaciones a aquel negocio redondo comenzaron mucho antes: en 1977, el gobierno de **Alfonso Suárez** aprobó incrementar aquel plazo inicial en seis años más, hasta 1999. De nuevo, mucho antes de que llegara aquel fin de siglo, **el socialista Felipe González**, en 1986, amplió la cosa en siete años más, de modo que el plazo ya no iba a terminar en 1999, sino en 2006. Entretanto, llegó el gobierno de **José María Aznar (PP)**, que fue el



campeón de las prórrogas, pues alargó la historia de la AP-4 en 13 años más, hasta el último día de 2019, que en aquella época **era un futuro que anoche mismo pasó, cuando se abrieron las barreras de los peajes (el de Las Cabezas y el de Los Palacios) a las 20.30 horas, tres horas y media antes de lo previsto en los papeles, tal vez como una simbólica compensación a 24 años inesperados** cuando todo empezó, es decir, justo el doble de lo pactado.

Vidas de por medio

Las protestas por las prórrogas en la concesión de la explotación de la AP-4 han corrido paralelas al aumento inusitado del tráfico no solo en la propia autopista, sino, sobre todo, en su paralela Nacional IV desde finales del siglo pasado. Si en los últimos años del franquismo apenas circulaban 3.000 vehículos diarios por la pista, en el último lustro lo hacían cinco veces más en el mejor de los casos, 15.000. En determinados fines de semana del verano, la cifra casi se duplicaba. La N-IV, a su lado, se convertía también en un tapón que, para colmo, fue acrecentando el dantesco número de sus accidentes mortales. Solo en lo que va de siglo, alrededor de centenar y medio. Por eso **se multiplicaron las reivindicaciones de desdoble de la N-IV**, que el Gobierno de Zapatero aprobó en 2006 con más palabras que euros.

La crisis económica, no obstante, frenó todo aquel sueño y tuvo que ser **el Gobierno de Rajoy quien aprobara definitivamente la licitación de las obras en 2015**, no para toda la N-IV (de Dos Hermanas hasta Jerez de la Frontera), sino para el tramo de 8,3 km que llega hasta Los Palacios y Villafranca. En aquella década de delirio y crisis solapados, se habían multiplicado **las protestas, los cortes de carretera, las cartas reivindicativas, oficiales y officiosas, y, por supuesto, los accidentes mortales**. También el cálculo de que aquel desdoble era ya innecesario porque el fin del peaje de la AP-4 estaba ya a la vuelta de la esquina. Sin embargo, más allá de las naturales sospechas de una cuarta ampliación al peaje, fue especialmente el alcalde palaciego quien se encargó de argumentar en cuantos foros tuvo la oportunidad que, a aquellas alturas, había tráfico ya de sobra para las dos vías. La previsión ahora es que el desdoble de estos 8,3 km. de carretera entre Dos Hermanas y Los Palacios, que se adjudicaron en 43,3 millones de euros y que costará finalmente más de 50, termine a finales del próximo verano. Entonces, los palaciegos contarán con dos autovías gratis para llegar a la capital. Otra compensación simbólica a la descompensación de tantas vidas truncadas por el camino.

Brindis a la luna

El alcalde palaciego convocó anoche a su pueblo para que brindase con él frente al peaje, “en el momento histórico” en que se levantaran las barreras. El brindis se parecía, de alguna forma, al de diciembre de 2015, cuando se plantó con algunos de sus concejales entre las estacas que orientaban las delimitaciones de la obra del desdoble de la N-IV. Pero el brindis de anoche ya no fue al sol, sino a la luna, a la última luna del año y de un ciclo que se cierra, ahora que solo quedaba este peaje y el de Las Cabezas, pues **en mayo de 2005, un acuerdo de la Junta de Andalucía con la concesionaria de la AP-4 liberó el peaje en el tramo Jerez-Cádiz, que entonces costaba 1,05 euros. De ahí el sentimiento que existía desde Las Cabezas a Sevilla de discriminación**. El Gobierno andaluz pagó por eliminar aquel peaje gaditano, hace 14 años, algo más de 72 millones de euros, que se dividirían en pagos para ir haciéndolos efectivos hasta ayer. Aun así, la concesionaria, Aumar, aumentó el precio del tramo Jerez-Sevilla, haciendo que el precio fuese idéntico pese a estar recibiendo también el rescate por parte de la Junta. Pagar también por liberar el resto de la autopista les pareció entonces y luego a los dirigentes de la Junta un precio demasiado alto, teniendo en cuenta los pocos años que quedaban...



Y qué hay de lo mío

El pasado día 30, la víspera del día D, el ministro de Fomento en funciones del PSOE, **José Luis Ábalos**, junto al delegado del Gobierno en Andalucía, Lucrecio Fernández, se plantó en el peaje de Las Cabezas para anunciar la buena noticia que era de dominio público pero que había que subrayar. Por supuesto allí no estaba el alcalde de Los Palacios, de IU, pero sí todos los demás alcaldes de la comarca: **Francisco Toscano, de Dos Hermanas; Francisco José Toajas, de Las Cabezas; Pepe Barroso, de Lebrija; o Francisco José Martínez, de El Cuervo**. Este último, al margen de los *selfis* de todos, se entrevistó allí mismo con el ministro para trasladarle la necesidad de que “nuestro pueblo cuente con los accesos a la autopista tras su liberalización”. “Esta cita”, decía el regidor cuerveño al día siguiente, “ha servido para trasladarle al ministro la urgencia de contar con estas infraestructuras de conexión y acceso a la autopista, ya que son vitales para El Cuervo”.

Los empresarios de algunas de **las míticas ventas de carretera de la N-IV**, por su parte, como **Las Ánimas o El Paisano**, están preocupados porque atisban ya el descenso de vehículos por la carretera y, por ende, en sus negocios. En este sentido, algunos de ellos están aumentando sus atractivos y sus ofertas para atraer a la clientela.

La hasta ayer empresa concesionaria, Aumar, filial de Abertis, ha ofrecido recolocar a algunos de sus trabajadores y ha ejecutado un expediente de regulación de empleo (ERE) que afecta, según los sindicatos, a más de un centenar de empleados, sobre todo, de quienes se ocupaban hasta ahora del cobro del peaje. Las cifras de trabajadores bailan todavía. **Las centrales USO y UGT aseguran que “queremos reconocer el alto nivel de compromiso de todos los trabajadores de Aumar afectados por el ERE**, en esta situación que ni quieren ni entienden, y que nos vemos obligados a asumir por la decisión del Gobierno de eliminar los peajes sin dar ninguna solución para la continuidad de los empleos”.

El ministro Ábalos aseguró este lunes que el ahorro para los usuarios se estima en **80 millones de euros**, cantidad que ha surgido de sumar los 60 millones que recibió la concesionaria de la autopista en el último ejercicio y la previsión de usuarios que se alcance. Además, señaló que “43 de los 71 trabajadores de la autopista continuarán trabajando en la empresa que asume el mantenimiento de la AP-4”. No obstante, el año ha amanecido con incertidumbres al respecto aún... Y la extrañeza de ver las barreras de los peajes levantadas, como si llevaran años así.

MEDIO DE COMUNICACIÓN: EL ESPAÑOL

ENLACE WEB: https://www.elspanol.com/reportajes/20200104/drama-manuel-gasolineras-n-iv-oculta-liberar-autopista/456955216_0.html



Manuel Cala, empresario de El Cuervo (Sevilla), tiene tres gasolineras en un tramo de 21 kilómetros de la carretera N-IV.

TITULAR: El drama de Manuel, dueño de 3 gasolineras en la vacía N-IV: la cara oculta de liberar una autopista

El descenso drástico del tráfico en la carretera nacional por el desvío a la autovía que ahora une Sevilla y Cádiz genera "gran preocupación".

FECHA - PERIODISTA: 4 enero, 2020 04:36 Andros Lozano Sevilla / Cádiz

NOTICIA: El empresario sevillano Manuel Cala tiene cuatro gasolineras y una "gran preocupación": la reciente liberalización de la autopista entre Sevilla y Cádiz ha dejado tres de sus surtidores "aislados" en mitad de la carretera Nacional IV, donde los tiene distribuidos en un tramo de 21 kilómetros.

Desde el pasado miércoles 1 de enero, cuando se dejó de abonar el peaje -una medida esperada y aplaudida mayoritariamente- la mayor parte de los alrededor de 20.000 vehículos diarios que antes pasaban por delante de las estaciones de servicio de Manuel toman ahora la ya antigua AP-4, **reconvertida en autovía con la llegada de 2020** y la cual ya no supone un gasto añadido para el conductor.

"Quiero ser optimista, pero reconozco que el panorama que se nos viene encima no es el idóneo", admite el empresario. "De mis diez empleados, siete son familia, lo que me añade aún más incertidumbre. Es fácil adivinar que estoy preocupado. Pese a todo, vamos a dejar pasar unos meses para evaluar la situación. No quiero ser catastrofista".

Manuel, con varios hijos y alguna nuera trabajando para él, no es el único empresario intranquilo en la N-IV. Durante 46 años, tiempo que ha durado el peaje entre ambas provincias, la citada carretera nacional ha asumido la mayor parte del tráfico rodado que circulaba entre Sevilla y Cádiz. Esa circunstancia ha beneficiado a los numerosos negocios que la salpicaban: restaurantes de carretera, áreas de servicio, talleres mecánicos, supermercados...

"Si mis ventas descienden más de un 20%, tendré que tomar medidas, lo reconozco", afirma Manuel. "No sé si reduciré plantilla, si pondré autoservicio durante algunas horas... Tengo un margen con el que jugar. Por eso voy a esperar. Creo que el verano va a ser un buen momento para hacer balance. Es la época de mayor paso de los coches que van hacia las playas de Cádiz. Por aquí pasa gente que viene de media España. Si la gran mayoría toma la nueva autovía y no pasa por aquí, será muy malo para mí".



Pero no sólo los negocios de la N-IV han sido los grandes beneficiados durante las más de cuatro décadas que ha durado el peaje. Muchos de los alrededor de 8.600 vecinos de El Cuervo, la última población de Sevilla en dirección a la provincia de Cádiz, suelen decir que **el pueblo 'vive' de la N-IV** por el continuo flujo de circulación que ha asumido hasta la fecha.

El Cuervo es la única localidad por la que sigue cruzando esta carretera, que antaño unía Madrid con La Línea de la Concepción (Cádiz) a través de sus 680 kilómetros. De ellos, sólo restan 78 por desdoblarse, los que comprenden entre la localidad sevillana de Dos Hermanas y la gaditana de Jerez.

Precisamente, El Cuervo se encuentra enclavado entre ambas poblaciones. La N-IV lo atraviesa, dividiéndolo en dos mitades. En ambos márgenes de la carretera se concentran la mayoría de bares, hostales, restaurantes, supermercados, gestorías, bufetes de abogados, oficinas bancarias, panaderías o tiendas de ropa de la localidad.

Tras la supresión del peaje y el inmediato cambio en los hábitos del conductor, el futuro de la localidad es incierto: de ser un lugar estratégico de paso puede convertirse en un pueblo con serios problemas de aislamiento.

Hay un detalle que tiene importancia capital y que nadie entiende en El Cuervo. Si uno circula hacia Cádiz por la nueva autovía puede salirse en dirección a El Cuervo en **el kilómetro 53**. Pero que no espere encontrar el nombre del pueblo porque no hay señal que lo indique. El conductor sólo se encuentra un carril de desaceleración que enlaza con la N-IV y conduce hasta la población.

Sin embargo, y ahí radica el problema, la localidad **no tiene un acceso a la A-4 en ese mismo punto**, que está a seis kilómetros al noreste de la población. Sus vecinos, si, por ejemplo, quieren ir a Sevilla por dicha autovía, tienen que recorrer 28 kilómetros y dar un rodeo hasta llegar a Las Cabezas de San Juan.



Jesús Cala, hijo del empresario Manuel Cala, trabaja en la gestión de los negocios de su padre. En la imagen, en la caja de una de las gasolineras de su familia. Marcos Moreno

“Es imprescindible que nos doten de esa infraestructura, que tampoco sería muy costosa”, asegura el alcalde de El Cuervo, Francisco Martínez (PSOE). El regidor atiende al reportero de EL ESPAÑOL en su despacho este pasado jueves. Cuando salimos a la calle para retratarlo, se da cuenta de que la circulación ha descendido “muchísimo”. **El escaso tráfico permite al fotógrafo trabajar en mitad de la vía**, algo impensable cualquier mañana de hace unas semanas.

“Necesitamos ese nudo de acceso a la autovía. No tiene sentido que el que vaya circulando por ella en dirección Cádiz pueda llegar hasta aquí en unos pocos minutos, y no el que lo haga en sentido hacia Sevilla. Tampoco entendemos que nosotros, para incorporarnos a ella, tengamos que recorrer casi 30 kilómetros por una carretera comarcal cuando la autovía pasa por nuestro lado”.

“Voy a confiar en su palabra”

El pasado 30 de diciembre de 2019, el ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, visitó el peaje de Las Cabezas y de Jerez de la Frontera. Dijo que su supresión era una reivindicación histórica que ahora va a facilitar una mejor conexión entre las provincias de Sevilla y Cádiz.

Al día siguiente viajó hasta el Levante español, donde también se ha liberalizado la autopista AP-7 en el tramo entre Tarragona y Alicante. Entre ambas, 468 kilómetros más de vías sin peajes “por los que los usuarios han pagado más de 7.380 millones de euros”. Abertis, la concesionaria de ambas, ha realizado un ERE que afecta a 136 personas.



El alcalde de El Cuervo (Sevilla), Francisco Martínez, este pasado jueves en mitad de la N-IV. Marcos Moreno

El día que Ábalos pisó tierras andaluzas, el alcalde cuerveño se acercó a él para transmitirle su preocupación. Ábalos, tras escucharlo, le remitió a un miembro de su equipo, según explica el propio regidor.

“Me prometieron que ese nudo de acceso y salida en ambos sentidos a la autovía se contemplará en los presupuestos de 2020 -explica Martínez-. Pero que antes debe formarse Gobierno. Voy a confiar en su palabra. Una vez haya Ejecutivo, voy a pedir una reunión en el ministerio y viajaré a Madrid para abordar el asunto”.

Francisco Martínez quiere que se proyecte también un segundo acceso a la localidad que gobierna. Dice que no renuncia a tener dos salidas y entradas a El Cuervo a través de la autovía. Ese segundo punto, a su juicio, debería ir a tres kilómetros al sureste de la población, muy cerca del paraje natural Laguna de los Tollos. Allí podrían confluir a través de un puente que ya está construido **la autovía A-4 con una carretera rural que parte del centro de la población.**

“Nos conectaría a nosotros y a la propia autovía con la sierra de Cádiz. Es una oportunidad tanto para el pueblo como para ambas provincias”, explica el alcalde de El Cuervo. “Se nos puede condenar a vivir aislados o hacer que mi pueblo sea un lugar de oportunidades”.

Inaugurada por Franco

Entre 18.000 y 20.000 vehículos diarios, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) que maneja el Ayuntamiento de El Cuervo, preferían hasta el pasado 31 de diciembre



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

circular por una vía **sobrecargada de camiones de gran tonelaje** a tener que pagar un peaje que, en función del kilómetro al que uno se saliera de la autopista, costaba **1,25 euros** (salida de Los Palacios, Sevilla), **3,80 euros** (Las Cabezas de San Juan, Sevilla) y **7,45 euros** (Jerez de la Frontera, Cádiz).

Esos precios se duplicaban en el caso de los camiones pesados, que rara vez usaban la autopista. En cambio, desde que se ha liberado la AP-4, apenas se dejan ver ahora por la N-IV.



Este pasado jueves, segundo día tras la supresión del peaje, el tráfico ya había descendido notablemente en la N-IV. Marcos Moreno

El Ministerio de Fomento se compromete a destinar “anualmente 5,4 millones de euros adicionales en Andalucía para la conservación de esta vía sin cargo a los usuarios”. Dicha cifra se suma a los 85 millones destinados para el mantenimiento de las carreteras andaluzas en los Presupuestos Generales del Estado (PGE).

La AP-4 fue la segunda autopista construida en España tras la catalana del Maresme. Su concesión, entonces a Bética de Autopistas, se firmó por decreto hasta 1993. Hace un cuarto de siglo que debería haberse liberalizado. Su construcción costó 6.525 millones de las antiguas pesetas. En un sólo año la concesionaria ganaba el doble.

"Si muere la N-IV, muere mi negocio"

Un negocio que nació al calor de la ‘damnificada’ N-IV es la Cafetería-Pastelería Curro, a la entrada de El Cuervo desde la provincia de Cádiz. Está a pie de carretera. Manuel Gómez es su actual propietario, aunque ya lo gestiona uno de sus hijos. Por él han pasado cuatro generaciones puesto que lo inauguró su abuelo en 1931. Manuel teme que con la apertura de la vecina autovía no haya una quinta.

“El 50% de mis clientes son de fuera, aunque muchos proceden de pueblos vecinos que vienen solo por el reclamo de nuestros dulces. A esos espero no perderlos”, explica Manuel. “Pero de esa mitad de mi clientela, **un 30% es gente de paso**. Y eso es mucho. Por eso digo que si la carretera muere, también muere mi negocio. Mi preocupación es grande. Aunque quiero ser optimista, la realidad no me deja serlo”.

Manuel Gómez se queja de la falta de diligencia de los políticos locales. No entiende que, sabiendo desde hace un año que el peaje se iba a suprimir, el Ayuntamiento de El Cuervo no haya solicitado antes las obras de acceso a la autovía en coordinación con el pueblo de Lebrija, de quien dependen los terrenos en los que ya existe su única salida.



Manuel Gómez, propietario de la Pastelería Curro, en El Cuervo (Sevilla). Marcos Moreno

“Este pasado 1 de enero en la autovía ya debía aparecer *‘El Cuervo, salida 53’*. Y señalética indicando que hay gasolineras, restaurantes y lugares en los que hospedarse a sólo seis kilómetros. **Ahora ya vamos con retraso**”, dice Manuel Gómez.

Coincide con él Manuel Cala, el dueño de tres de las gasolineras que hay repartidas a lo largo de este tramo de la N-IV. Una de ellas está dentro del propio casco urbano de El Cuervo. En ella trabajan dos personas de su familia: una sobrina y el hijo de un sobrino.

“A mí **no me gusta** que la gente se tenga que repostar ella misma. Me gusta el trato de tú a tú. Yo no quiero despedir a nadie. Por eso creo que nos podemos convertir en una gran área de servicio. De la necesidad podemos hacer virtud. Pero hace falta echarle ganas y apretarle a las administraciones que hay por encima”, asegura Cala. “Nuestro ayuntamiento debe ser insistente y no dejar pasar los meses”.

“No debemos echarnos a temblar”

Uno de los negocios con más solera de la N-IV es la Venta El Paisano. Se encuentra en el kilómetro 588 de dicha carretera. El restaurante, que además dispone de un hostel con 24 habitaciones, tiene más de 60 años de historia. Da empleo a 23 personas. “Vivimos de la carretera, no hay duda”, explica Juan Luis Cadena, encargado, sobrino del actual dueño y nieto del fundador del negocio.

Cada día, de media, en El Paisano venden 700 cafés, muchos de ellos con tostadas, y dan entre 80 y 90 menús. “Nuestros clientes son los camioneros que hacen la ruta entre el puerto de Algeciras y muchos sitios de España, comerciales, gente que lleva furgonetas de reparto... También paran muchos autobuses del Imsero o gente que va a las playas de Cádiz. **Este negocio no se entiende sin la nacional cuarta**”, explica.



Interior de la Venta El Paisano, este pasado jueves. Marcos Moreno

“Bajar la faena tiene que bajar. Es pura lógica. Hoy -jueves 2 de enero- no es un día para calibrar nada. Todavía hay gente de vacaciones y hay otro ritmo en el ambiente. Hacen falta meses para saber cómo nos va a afectar y hasta dónde estaríamos dispuestos a aguantar”, añade Juan Luis.

Para adaptarse a los nuevos tiempos, El Paisano ha ampliado el aparcamiento para autobuses y camiones después de comprar unos terrenos colindantes en los que hasta hace unos meses había un club de alterne.

También han habilitado una pequeña área de servicio para autocaravanas y tienen aprobada la instalación de varios puntos de recarga de coches eléctricos. "Queremos generar atractivo para el viajero. No debemos echarnos a temblar antes de tiempo", dice su encargado.

Uno de los negocios que cerró días antes de la supresión del peaje es la Venta Murube, que está unos kilómetros más arriba que El Paisano, en dirección Cádiz. Su arrendador vio que el negocio se le iba definitivamente a pique con la liberalización.

Mientras, otros empresarios aguardan con temor los próximos meses. Saben que muchas familias dependen de los negocios que un día florecieron al calor del tránsito de la N-IV. Ahora que ya no hay una autopista de pago, **su futuro es una incógnita que todavía hay que despejar.**

MEDIO DE COMUNICACIÓN: La Voz de Cádiz

ENLACE WEB: https://www.lavozdigital.es/cadiz/provincia/lvdi-nueva-vida-sin-peaje-202001311831_noticia.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F

TITULAR: Una nueva vida sin el peaje

La libre circulación por la AP-4 deja sin pulso a pueblos y negocios de la antigua N-IV

Futuro incierto para ventas, gasolineras y cafeterías de la vieja carretera cuando se cumple un mes de la liberalización de la autopista

FECHA Y PERIODISTA: Javier Rodríguez CÁDIZ Actualizado:03/02/2020 07:20h

NOTICIA: Andrés Carrasco es agricultor y a sus 70 años se gana la vida con la **venta de espárragos trigueros a pie de carretera**. Su presencia en los semáforos de El Cuervo es una estampa clásica de la **antigua N-IV** que atraviesa el pueblo de punta a punta. Sin embargo, esta localidad sevillana, frontera con el término provincial de Cádiz, ha perdido el pulso. Su avenida principal está desierta en la hora punta. Los camioneros que antes llenaban las barras y terrazas de sus cafeterías para desayunar y almorzar se han extinguido. Los transportistas prefieren ahora circular por una autopista libre de peaje antes que atravesar la vieja carretera.

Alegría para unos y tristeza, más bien incertidumbre, para otros. Esta es **la cara y la cruz que deja el final del peaje de la AP-4**, entre Sevilla y Cádiz, justo cuando se cumple un mes de su desaparición. Los hábitos de los conductores han cambiado con la liberalización de la autopista y localidades como El Cuervo y Lebrija lo notan. Se han quedado huérfanas. Desde luego tienen menos ruidos, pero sus bares, ventas y gasolineras echan de menos ese bullicio que mantenía a flote la economía local.

LA VOZ ha recorrido el trayecto que separa a Jerez de Las Cabezas por la antigua N-IV y uno de los primeros síntomas que se advierte al volante es el de la tranquilidad. **No hay tráfico pesado en la calzada**. La carretera de doble sentido parece ahora más segura al bajar su intensidad de tráfico. Lo sabe bien Eva Romero, que está al frente de una de las gasolineras que durante décadas ha servido de **refugio a cientos de conductores**. «La situación es penosa y solo llevamos un mes con la autopista sin peaje», señala. Esta estación de servicio suma más de 40 años de historia y se ha ido adaptando a los nuevos tiempos y a las tecnologías con mejoras en las instalaciones, pero ahora tiene la **difícil tarea de combatir la bajada de clientes**. En cuatro horas solo han repostado seis vehículos.

Reducción de turnos

La apertura de **la autopista se ha llevado a los camioneros** y a buena parte de los conductores que antes circulaban por la N-IV para evitar con ello el pago de los 7.45 euros que costaba el peaje para los coches. La gasolinera en la que trabaja Eva Romero tenía antes dos turnos y «resultaba complicado poder desayunar o almorzar debido a la entrada y salida de coches. Era constante». El libro de registros revela que la media de repostajes antes de la liberalización de la autopista era de unos 120 al día y ahora no se llega a 40.

La economía local de pueblos como El Cuervo y Lebrija se resiente tras la liberalización de

la AP-4

La N-IV es la carretera que une Madrid con Cádiz y es la principal arteria entre el sur y el centro del país. Unos 75 kilómetros de su trazado, entre Dos Hermanas y el aeropuerto de Jerez, siguen sin desdoblarse como consecuencia de que la autopista AP-4 ha ido paralela a ella durante 50 años. Ese tramo, hasta el pasado 1 de enero en que se eliminó el peaje, era un **reguero permanente de camiones y coches**. Las ventas de carreteras florecieron

como setas en la década de los setenta hasta convertirse en el hogar de miles de camioneros. Sin embargo, la densidad de tráfico que sumó el trazado entre Dos Hermanas y Jerez , **más de 20.000 vehículos al día**, la convirtieron en un punto negro del mapa nacional de carreteras. En los últimos diez años, el tramo de la N-IV que discurre entre las provincias de Sevilla y Cádiz se ha cobrado la vida de 43 personas en accidentes de tráfico

Accidentes

El doctor **Jesús Gálvez** lleva 20 años circulando por ella para llegar a su trabajo, en el centro de salud de El Cuervo. Reconoce que a lo largo de su vida ha visto de todo en el asfalto de la vieja N-IV **«imprudencias, accidentes graves, muy graves y mortales»**. De hecho, el servicio de Urgencias del centro de salud de El Cuervo es de los primeros que se activa para salir en socorro de los accidentados. Gálvez advierte que el tramo de mayor siniestralidad se encuentra en la cuesta de Montegil, a un kilómetro de El Cuervo. Entiende que el descenso de circulación por el tramo de doble sentido que resta entre Jerez y Dos Hermanas irá a más hasta que **la autopista absorba casi la totalidad de la circulación**, cuya intensidad media antes de eliminar el peaje era de 22.000 vehículos al día. Una situación muy parecida a lo que ocurre hoy con la N-IV ya lo vivieron los pueblos que jalonan la N-630, entre Sevilla y Mérida, cuando en 2007 se inauguró el último tramo de la A-66, conocida como la **Ruta de la Plata**. Pueblos como El Ronquillo, Santa Olalla o Monesterio vieron como su principal fuente de vida se trasladaba a una nueva vía de comunicación.

La ruta de los camiones

La autopista de peaje entre Sevilla y Cádiz fue de las primeras de España. Su tramo inicial ente Cádiz y El Cuervo, 70 kilómetros, se abrió al tráfico el **5 de noviembre de 1971**. Se trataba de todo un acontecimiento para ambas capitales, pero su trascendencia quedó reducida en la Bahía a una simple visita institucional. El ministro de Obras Públicas de entonces, Gonzalo Fernández de la Mora, acudió un día antes del estreno a supervisar el trabajo y dio la bendición del Régimen, acompañado del entonces alcalde de Cádiz, Jerónimo Almagro. No hay que olvidar que en esa fecha llevaba el puente Carranza dos años abiertos y Cádiz necesitaba de una vía de conexión de alto rendimiento ante el negocio industrial y turístico que florecía en la Bahía.

En enero de 1972, le tocó el turno al segundo tramo entre El Cuervo y Dos Hermanas. La carretera se convertía así en la columna vertebral entre las dos provincias y, a su vez, en la alternativa a la tortuosa N-IV, que irrumpía por todos los municipios. **La autopista nació con tres peajes**: el de Las Cabezas (18 pesetas), el de Jerez (7 pesetas) y el del puente Carranza (25 pesetas). El primero en ser eliminado fue el del puente, en 1982, luego vino el de Jerez, en 2005, y el último ha sido el de Las Cabezas, el 31 de diciembre de 2019.

El tráfico pesado se ha desplazado casi por completo a la autopista dejando a medio gas las zonas

de servicio de la N-IV

Juan Luis Cadenas lleva quince años en la barra de la venta El Paisano, todo un clásico de la N-IV en Las Cabezas, aunque pertenece al término de Utrera. Recuerda que cuando su abuelo abrió el negocio en la década de los 50, la carretera era un camino y fue entonces cuando **El Paisano se convirtió en tienda de ultramarinos, restaurante y hospedaje**. La plantilla de El Paisano es de 22 personas y asegura que ahora seis están de



vacaciones. Juan Luis reconoce que el negocio ha bajado desde el final del peaje, «pero toca ahora reinventarse como ya lo hicimos en 2008 con la crisis».

No es el único que piensa así. Antonio es el dueño del Bar Caribe, en pleno corazón de El Cuervo, y se ha visto obligado a retrasar la hora de apertura de su negocio por falta de clientela. Los camioneros eran los primeros que estaban en la puerta del bar para desayunar lo que obligaba a tener un servicio en la barra a partir de las siete de la mañana. Sin embargo, desde el pasado 1 de enero, abre a las ocho y sus clientes son ya mayoritariamente su propios vecinos.

Antonio González lleva toda su vida al volante de un camión y asegura que **la N-IV se quedará para los nostálgicos**. Su ruta ha cambiado con la eliminación del peaje y ya solo circula por la autopista por rapidez, economía y seguridad.



La barra de la venta El Paisano ha perdido el bullicio de los camioneros - ANTONIO VÁZQUEZ

«Nos tendremos que reinventar como hicimos en 2008 con la crisis»

No todo está perdido. Los negocios que jalonan la antigua N-IV tienen ahora que cazar a los clientes. El encargado de la venta El Paisano, Juan Luis Cadenas, destaca que «antes venían por obligación y ahora hay que ofrecer algo más para recuperarlos». Lo dice un joven empresario que ya lleva meses madurando la nueva orientación de este negocio de carretera, que fue pionero en sortear la mayor cesta de Navidad de España y quizás del mundo. Esta venta, en plena crisis económica, inventó un sorteo especial cuyo premio era una cesta que contenía desde un coche a bicicletas pasando por electrodomésticos. El importe de la cesta ha llegado a los 500.000 euros. Esta idea hizo aún más famosa a la venta El Paisano y miles de conductores se acercaban hasta ella a comprar una papeleta y, de paso, a desayunar o comer. Juan Luis acaba de introducir novedades en el negocio tras la irrupción del peaje: una gran barbacoa y un parque infantil.

MEDIO DE COMUNICACION: ABC SEVILLA

ENLACE WEB: https://sevilla.abc.es/provincia/sevi-cuervo-contara-acceso-directo-desde-autopista-ap-4-202002051707_noticia.html



El alcalde de El Cuervo de Sevilla, Francisco José Martínez, y el subdelegado del Gobierno en Sevilla, Carlos Toscano, durante la reunión con Demarcación de Carreteras - A. H. CARRETERAS

TITULAR: El Cuervo contará con acceso directo en la autopista AP-4

Las señales estarán colocadas en un mes en la salida 53 y solo harán referencia a la localidad sevillana y no al aeropuerto de Jerez ni a un área de servicios

FECHA - PERIODISTA: Alejandro Hernández Actualizado: 06/02/2020 09:47h

NOTICIA: En el plazo de un mes, la localidad del sur del Bajo Guadalquivir de El Cuervo de Sevilla contará con **acceso directo en la salida 53 de la autopista AP-4**, pasado el antiguo peaje de Las Cabezas de San Juan en dirección a Cádiz, según informan a ABC fuentes municipales. La decisión se ha tomado en el encuentro que han mantenido este miércoles en la capital hispalense el subdelegado del Gobierno en Sevilla, **Carlos Toscano**, y el alcalde de El Cuervo de Sevilla, **Francisco José Martínez**, junto con el jefe de la Demarcación de Carreteras, **Pedro Rodríguez**, en el que se ha acordado instalar la señalización de acceso al municipio desde la autopista con paneles indicativos.

Los trabajos de colocación de las señales se llevarán a cabo **tras la finalización del desmontaje y adecuación de los espacios en los que se encontraban los peajes** de Las Cabezas de San Juan, inhabilitados el pasado 31 de diciembre tras la liberalización de la autopista una vez finalizada la última prórroga de la concesión administrativa para la explotación comercial de la AP-4.

Desde la subdelegación del Gobierno, aclara el Ayuntamiento, se ha informado que, «siguiendo los parámetros normativos», las señales a instalar solo **indicarán la salida hacia El Cuervo y no incluirán referencias al aeropuerto de Jerez ni a un área de servicio**, como proponía el ejecutivo local.

La señalización dará respuesta a una vieja aspiración de El Cuervo que se vio respaldada recientemente por la **unanimidad del pleno municipal a una moción presentada por el PP para que se llevara a cabo la señalización en la salida 53**. La moción instaba al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a que «de forma inmediata ejecute



la mejora de la señalización en ambos sentidos al municipio de El Cuervo y garantice así la movilidad de los conductores».

El alcalde ha confirmado a este medio que el acceso a la autopista desde el municipio será «la próxima actuación a llevar a cabo» una vez concluya todo el proceso administrativo para validar el proyecto, según le confirmó el subdelegado del Gobierno en Sevilla.

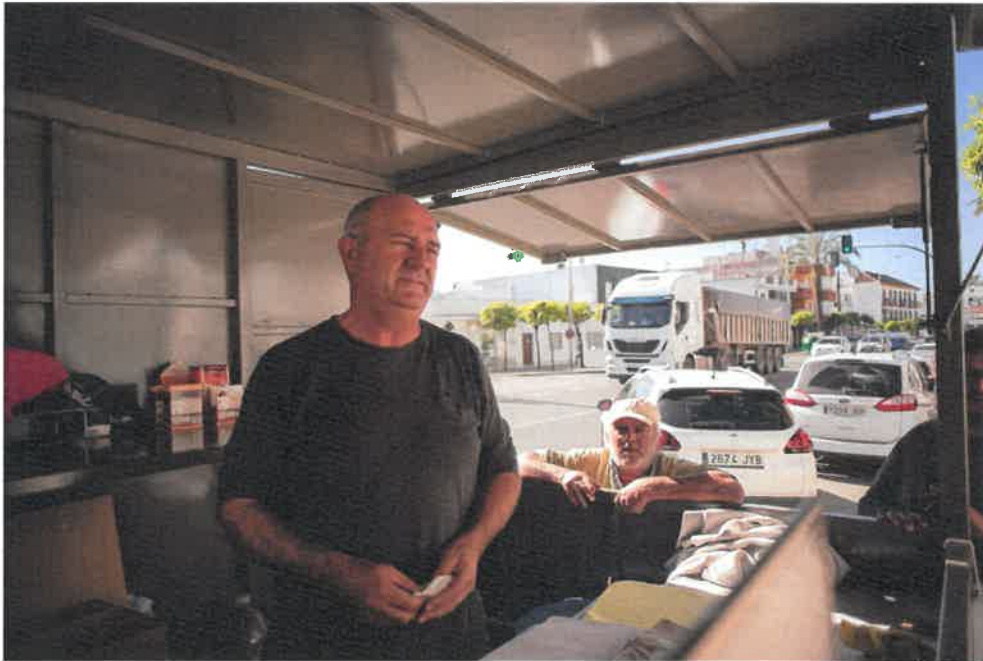
MEDIO DE COMUNICACIÓN: LA VOZ DEL SUR

ENLACE WEB: <https://www.lavozdelsur.es/el-cuervo-ano-0-tras-el-peaje/>

TITULAR: El Cuervo, año 0 tras el peaje

Camareros al paro, el cuponero que se marcha, y muchas percepciones sobre en qué medida ha bajado el tráfico por la Nacional en la localidad que separa las provincias de Cádiz y Sevilla. Sin aspavientos, porque hay negocios que lo notan, pero resisten

FECHA-PERIODISTA: Pablo Fdez. Quintanilla 4 de marzo, 2020



Cristóbal Díaz, churrero junto a la N-IV en El Cuervo. FOTO: MANU GARCÍA

NOTICIA: Un hombre octogenario mantiene su mirada reposada en la carretera, sentado frente a la parroquia de San José. Mira hacia la travesía de la **Nacional IV** que cruza el pueblo. “Buenas, somos periodistas, ¿qué tal?”. No responde, desconfiado. “Estamos haciendo un reportaje sobre cómo está **El Cuervo** desde que quitaron el **peaje**“. No responde. “Usted pasa tiempo aquí sentado, ¿no?”. “Sí, bueno”, responde al fin. “¿Ve usted menos camiones pasar?”. Piensa menos de un segundo. “Un 40% menos”, dice seguro.

El Cuervo es un municipio frontera entre provincias, toda vez que una barriada pertenece a la de Cádiz, al término municipal de Jerez, hasta que se legalice la incorporación a Sevilla y, por ende, a El Cuervo como tal. Además, es un pueblo partido por la mitad por una travesía, la avenida de Jerez, la de la Nacional IV, que se corta con un semáforo en cada una de las entradas. El **Cuervo de Sevilla** tiene unos 8.000 habitantes que viven a entre 15 y 20 minutos de

Lebrija, Jerez, Trebujena y Espera. Y desde que eliminaron el peaje, este lugar de paso para turistas y transportistas está sufriendo la alternativa cómoda a la Nacional.



FOTOS: MANU GARCÍA

Francisco Doña es el propietario de un negocio que ya sufre las consecuencias. El **Bar Andalucía** fue venta y ahora sirve desayunos, pero también es hostel. Toca reinventarse. “Aquí abrimos a las cinco de la mañana. Antes tenía dos camareros por la mañana, ya no. Ya estoy yo y cocina”. Hace 60 años, la venta nació para surtir a los viajeros. “Se ha notado mucho que hay menos gente”. Se hizo con el bar tras trabajar un año ahí en un traspaso, y es propietario del negocio desde hace sólo dos. La esperanza está en el verano. “Por la autopista, para el carnaval, vino gente a Cádiz por aquí”. Por delante tiene una feria del pan en El Cuervo que espera rentabilizar. A hospedarse siguen llegando franceses, catalanes... “Ahora para eventos pues he puesto castillos hinchables”.

Por **El Cuervo pasaban antes unos 2.000 camiones diarios**, además de otros 18.000 vehículos de paso. Hoy no parecen necesarias las videocámaras que controlaban el tráfico en el pueblo, toda vez que se pusieron para controlar el enorme tráfico que el pueblo soportaba. Sí se mantienen los radares, sólo que ya no llegarán a recaudar medio millón de euros, como hacían antaño.

Hay negocios que resisten en este municipio con casi un **24% de paro**, los que no tienen nada que ver con el viajero. Zapaterías junto a la Nacional, e incluso la pequeña gasolinera. Quizás, comenta el encargado, de vez en cuando paraba alguno, pero por lo general, su clientela es de El Cuervo. Lo es un hombre con un pequeño camión que reposta. “Yo trabajo la chatarra, voy y vengo por esta carretera y ahora no me encuentro coches, voy más tranquilo”.

El **kiosko de churros de Cristóbal Díaz** sí se resiente. Ha bajado un 70%, calcula, pero no ha ido tan mal como los primeros días posteriores al cierre del peaje. Muchos, volvieron por sus rutas. “Antes pasaban más cuadrillas de pintores y eso, que venían de pueblos de alrededor, pero también hay gente que viene de la zona de Lebrija y van a Jerez, por ejemplo, y siguen cogiendo por aquí. Por lo menos se ha perdido el 90% de camiones que pasaban”. La esperanza está en el verano, cuando los visitantes a la playa paseen más por El Cuervo en vista de un aumento de tráfico en la autopista. “**El verano es mi época buena, veremos qué pasa**”.



Un camión, al paso por la avenida de Jerez de El Cuervo. FOTO: MANU GARCÍA

Un camionero marroquí de bigote y gesto amable arregla una rueda en un taller junto a la travesía que cruza el pueblo. Apenas habla castellano. El mecánico cuenta que tampoco ha notado excesivamente una bajada en la faena. Cuenta que el camionero viene para los caracoles, ahora que ha empezado la temporada. Preguntamos al camionero. “**Cinco treinta**”, dice refiriéndose a la otra carretera. Aún desconoce el fin del peaje.

Si hay un producto que el viajero demanda durante el camino, es la lotería y el cupón. **Carmelo Fernández** es cuponero y tiene cola de clientes. Gente del lugar. Sale a la calle a vender desde las seis de la mañana. Las ventas han bajado definitivamente para este empleado de la ONCE y lo tiene claro. “Voy a esperar a que mi hija termine en el colegio el curso y nos vamos. A mi pueblo, Mairena del Alcor”. Sólo han hecho falta dos meses para verlo claro. Antes daba algunos premios. Ahora, con eso de que vende menos, poco.

El establecimiento de **Lotería de El Cuervo** junto a la travesía de la Nacional es uno de los más agraciados de la zona. En 2014 repartió 36 millones de euros. En 2018, 600.000 euros. El año pasado, un solo boleto, 79.000. “Ahora vendemos menos. Se vende, pero menos. Se nota que faltan camiones”. Ahora queda por ver si los proyectos de desdoble de la **Nacional IV** trasladarán el tráfico o si el centro de El Cuervo seguirá siendo paso para quienes aún toman esta carretera. Sea como sea, toca reinventarse. Y que siga repartiéndose la suerte.



MEDIO DE COMUNICACIÓN: ABC SEVILLA

ENLACE WEB: https://sevilla.abc.es/provincia/sevi-ventas-carretera-nacional-perdimos-202006140819_noticia.html

TITULAR: Las ventas de carretera de la Nacional IV que perdimos

La liberalización del peaje y la crisis del coronavirus han cambiado el mapa actual de los negocios gastronómicos

FECHA-PERIODISTA: Martín Láinez **SEVILLA** Actualizado:14/06/2020 08:19h

NOTICIA: Viajar a lo largo de la provincia de Sevilla tiene muchas veces el premio de toparse con una de las ventas a pie de carretera donde hacer **una parada en el camino** y disfrutar de los manjares que ofrecen.

Desde un desayuno clásico de **café con tostada con manteca colorá** a disfrutar de las exquisiteces de una pierna de cordero a la brasa o, simplemente, pararse a estirar las piernas son algunas de las posibilidades que surgen a lo largo y ancho de la red de carreteras de la provincia.

Centrados exclusivamente en los negocios **a pie de la Nacional IV**, que une las provincias de Sevilla con Cádiz, dos son los factores que han desdibujado lamentablemente el mapa gastronómico: **la liberalización del peaje y la crisis del coronavirus**. Estos dos factores, o la unión de ambos, han dejado en la cuneta a un ramillete de ventas que han tenido que colgar el cartel de «cerrado». Unas antes del Covid-19 y otras por sus consecuencias económicas.

La liberalización de la AP4 el 31 de diciembre de 2019 **ya dejó tocada a las ventas** dispuestas a lo largo de los casi 80 kilómetros que separan la capital andaluza con el inicio del término municipal de la provincia gaditana, a la altura del municipio de El Cuervo de Sevilla.

El gerente de la **venta Las Ánimas**, Gabriel Jiménez, ya presagiaba a primeros de año que «algunas ventas tendrían que cerrar por lo del peaje». Y efectivamente, así ha sido. Por lo pronto, su tradicional venta **sigue abierta**, pero no otras que han formado parte del paisanaje.

La **venta Murube**, situada en el término municipal de Las Cabezas de San Juan, o la venta existente en el **área de servicio de la gasolinera Repsol** —la que quedaba a la derecha en sentido Cádiz— o la **venta Manolo**, en El Cuervo, no han podido sobreponerse a la liberalización del peaje, que dejó casi sin circulación de vehículos a la Nacional IV, algo que no pudo presenciar la **venta Santa Luisa** al echar el cierre hace cinco años por la jubilación de su dueño. Otras se mantienen al mínimo, como es el caso de la **venta Gálvez**, que antaño conoció su mejor época.

Dos de las ventas que siguen en pie a pesar de los avatares son la venta **El Paisano** y la venta Las Ánimas. Ambos negocios se han visto «tocados» estos meses tanto por la liberalización como por el coronavirus, pero siguen abiertos y capeando la situación como sus propietarios explican a ABC.

«**En enero las ventas cayeron en picado**, logramos recuperar algo en febrero y cuando mejor nos iba en marzo llegó el virus, comenta Gabriel Jiménez (Las Ánimas), quien explica que «fuimos los primeros en cerrar por el coronavirus, el 12 de marzo, viendo lo que se avecinaba».

En la actualidad, de los cuatro trabajadores de esta venta, dos siguen en **ERTE** y los otros dos han retomado la actividad desde el 1 de junio. «Confío en que con la **llegada de los sevillanos hacia las playas gaditanas** empecemos a subir las ventas, porque hasta ahora los fines de semana del confinamiento daba hasta susto pasar por la Nacional. Está claro



que la liberalización del peaje también nos afectó y que nuestros potenciales clientes son los de los pueblos cercanos, más que los sevillanos que van a las playas», argumenta.

Parecida situación se vive en la venta **El Paisano**, que es la que ha registrado siempre una mayor concentración de viajeros, tanto de turismos como de camiones. Juan Luis Cadenas recuerda que «abrimos el 30 de mayo y **ya se ve más alegría con eso de la movilidad interprovincial**. Esta semana ha habido mucho movimiento de personas que han hecho una parada aquí para revisar el estado de sus segundas residencias en la costa».

«**El mes de enero ha sido criminal, el peor de nuestra historia**, y eso que ya llevamos medio siglo en pie», comenta uno de los hijos del actual propietario, Luis, quien señala que la mitad de sus empleados siguen en ERTE pero que se irán reincorporando en las próximas semanas, porque «ya se va viendo otro ambiente y la gente que nos conoce desde hace años al final se para a tomar algo aquí».

Novedades en la cesta de Navidad de El Paisano

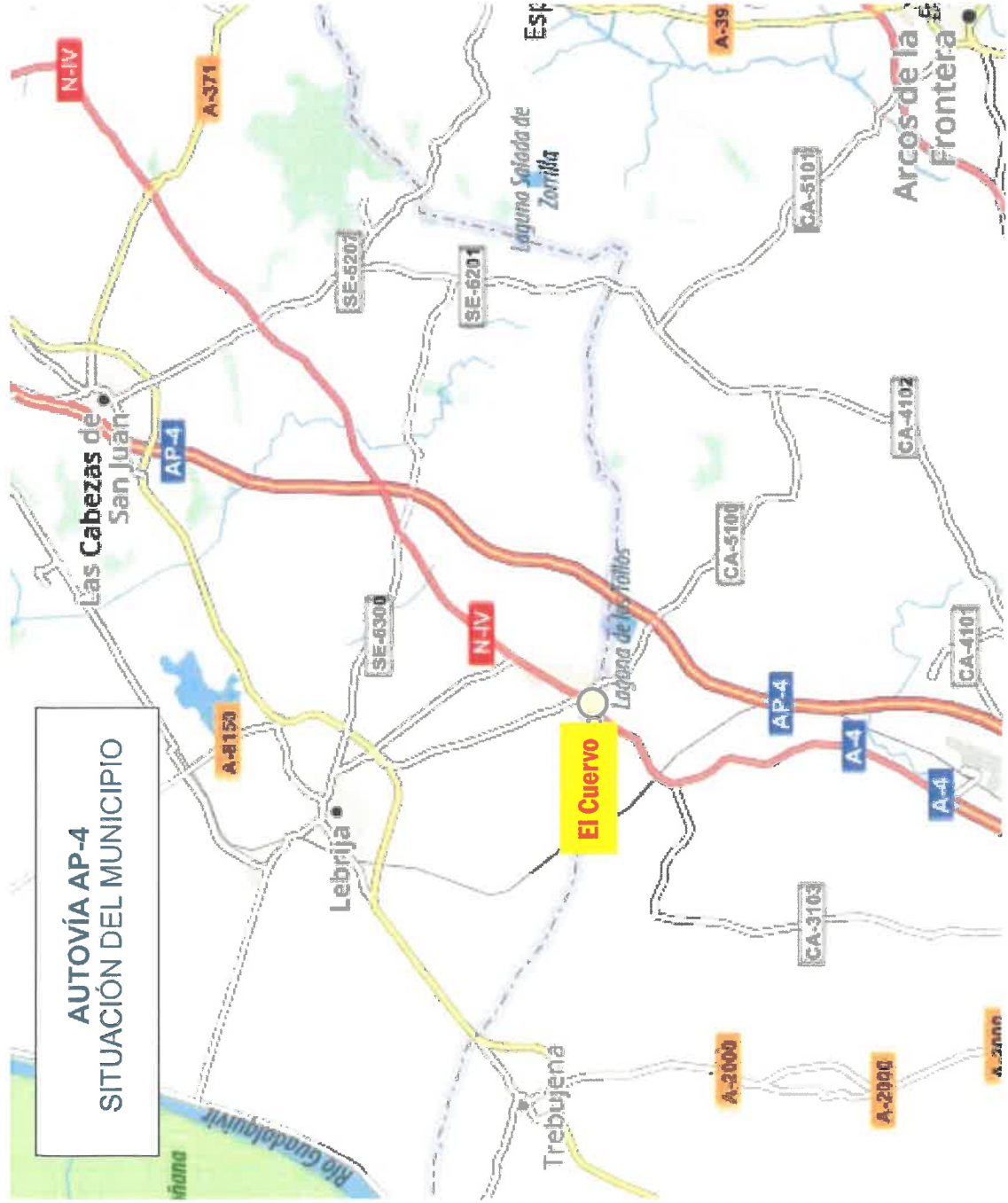
A pesar de haber comenzado el año con la pérdida de clientes a cuenta de la liberalización del peaje, lo que no cambia en la venta El Paisano es su tradicional cesta de Navidad, que incluye «como novedad este año y por primera vez **un piso en Sanlúcar de Barrameda**, además de la autocaravana, los coches y las motos», explica Juan Luis Cadenas, quien adelanta que será a finales de mes cuando se puedan comprar las papeletas para el sorteo del 5 de enero.



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

ANEXO DOC IV

PROPUESTA ENLACES A AUTOVÍA AP-4



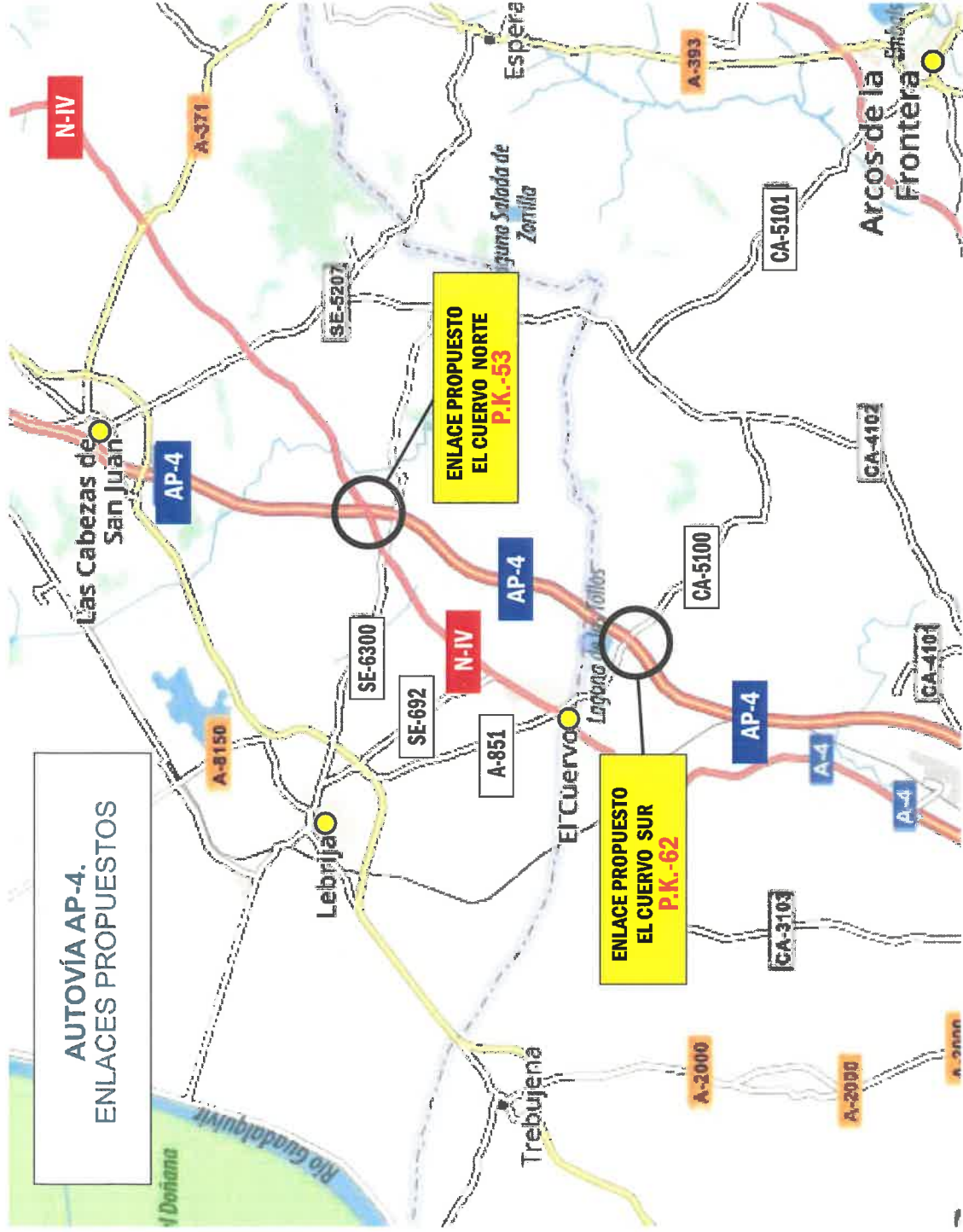
AUTOVÍA AP-4
SITUACIÓN DEL MUNICIPIO



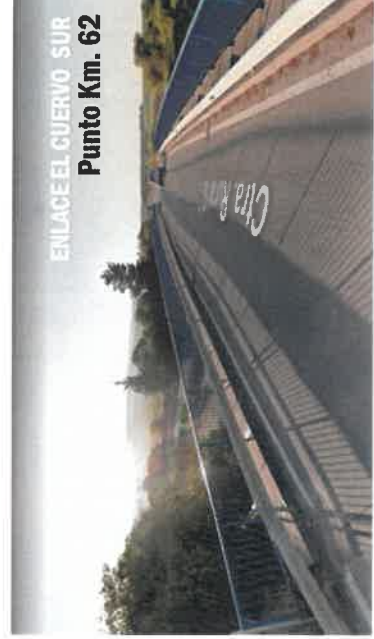
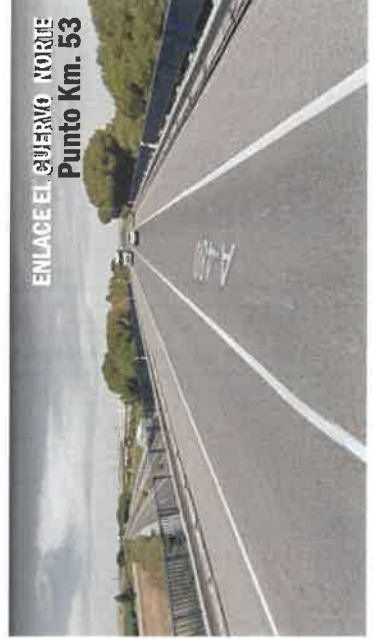
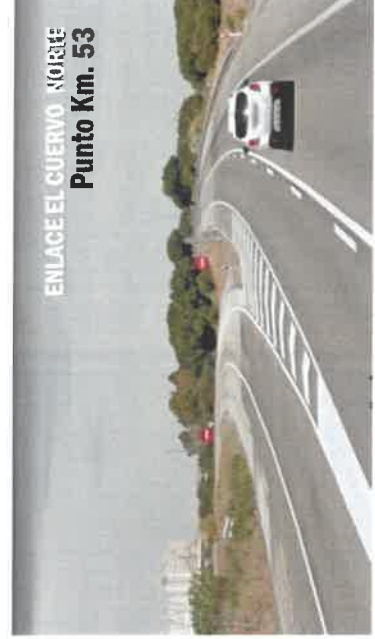
AUTOVÍA AP-4
ENLACES EL CUERVO DE SEVILLA
SITUACIÓN DEL MUNICIPIO



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO



**AUTOVÍA AP-4.
ENLACES PROPUESTOS**



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

**AUTOVÍA AP-4
ENLACES EL CUERVO DE SEVILLA
ENLACES PROPUESTOS**





EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

ANEXO DOC V

RESPALDO SOCIAL



JOSE ANTONIO PAYÁ ORZAES, SECRETARIO GENERAL DEL ILMO. AYUNTAMIENTO DE ESTA CIUDAD,

CERTIFICO:

Que en sesión plenaria de carácter Ordinario celebrada por este Ilmo Ayuntamiento el día 10/09/2020, se aprobó por UNANIMIDAD de los doce miembros presentes de los trece que componen la Corporación el siguiente ACUERDO:

10.1. MOCIÓN ALCALDÍA PARA SOLICITAR AL MINISTERIO DE FOMENTO LA ELABORACIÓN DE ESTUDIO PARA LA CREACIÓN DE UN ACCESO DESDE LA AP-4

I.- La liberación de la Autopista AP-4 ha supuesto la consecución de un objetivo largamente perseguido por la ciudadanía de las provincias de Sevilla y Cádiz, las cuales durante los últimos 40 años venían contemplando sin resignarse cómo dos de las más importantes ciudades andaluzas no disponían de una infraestructura viaria de alta capacidad, pública y gratuita, que las conectase; circunstancia que sin duda ha venido lastrando de manera muy decisiva el desarrollo socioeconómico de ambas provincias.

II.- Nuestra ciudadanía es sobradamente conocedora del papel fundamental que desempeñan las carreteras en el desarrollo de un territorio. El Cuervo de Sevilla tiene una histórica vinculación con las carreteras estatales que atraviesan su término municipal (Crtra Nacional IV y la hoy Autovía AP-4) y buena parte de su estructura socioeconómica responde a este hecho. Empresas de transportes, como nuestra cooperativa de transportes COTREL o el potente sector de la hostelería de nuestro municipio se han visto impulsados y beneficiados por la destacable posición estratégica que nuestra localidad ha tenido hasta la fecha, propiciada por la disponibilidad de acceso inmediato a la Carretera Nacional IV.

Por ello, ahora que la Carretera Nacional IV ha perdido buena parte de su funcionalidad, disponer de un adecuado y fácil acceso a la Autovía AP-4 se convierte en elemento esencial para que nuestra localidad pueda seguir manteniendo, no sólo esa posición estratégica que la geografía y la historia nos otorgaron, sino, lo que para nosotros es más fundamental, que nuestros principales tejidos productivos –el transporte y la hostelería- continúen siendo los motores básicos del desarrollo económico de nuestro municipio.

III.- Y en este sentido, la conversión de la Autopista AP-4 en Autovía AP-4, debiera llevar al Ministerio de Fomento a la elaboración de un completo Estudio para la definición de nuevos enlaces a la autovía para aquellas localidades –El Cuervo de Sevilla, entre ellas- que aún no disponen del mismo; pues, mientras la categorización como autopista limitaba ciertamente los accesos a la misma, la nueva clasificación como autovía y las características funcionales de éstas, amplían esta posibilidad.

Y esta nueva definición de enlaces en la Autovía AP-4, -para dar adecuado cumplimiento a los principios generales establecidos en el art. 9 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, y a los particulares reflejados en la Orden num. FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, de Procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado-, debería responder a los criterios técnicos de enlaces a poblaciones que se han venido aplicando a lo largo de todo el trazado de la Autovía A-4 ó Autovía de Sur.

Así, en la mayoría de las localidades por las que discurre dicha autovía (Getafe, Pinto, Valdemoro, Madridejos, Manzanares, Valdepeñas, Santa Cruz de Mudela, Almuradiel, Santa Elena, La Carolina, Carboneros, Guarromán, Bailén, Andújar, Pedro Abad, Villa del Río, Montoro, Córdoba, Écija, La Luisiana y Carmona) existen al menos dos enlaces –generalmente norte y sur- de acceso a estas poblaciones. Las localidades donde existe un único enlace se caracterizan, además de que el acceso a la autovía está situado en las inmediaciones del casco urbano del municipio, por su reducido número de habitantes. (Dos Barrios: 2.223, La Guardia: 1.494, Puerto Lápice: 924,

Código Seguro De Verificación:	qJiVUHK3zrvb8kOFzmjQtq==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco José Martínez Alba	Firmado	14/09/2020 14:46:43
	Jose Antonio Paya Orzaes	Firmado	14/09/2020 13:35:42
Observaciones		Página	1/3
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/qJiVUHK3zrvb8kOFzmjQtq==		





EL CUERVO DE SEVILLA AYUNTAMIENTO

Villanueva de San Juan: 1.120, Zocueca: 49, Marmolejo: 6.812, Poblado de San Julián: 60, El Carpio: 4.383 y Villafranca de Córdoba: 4.871)

Especialmente relevante, por las similitudes con los que propondremos para El Cuervo de Sevilla son los enlaces de la localidad de Valdepeñas con la Autovía A-4, situándose su acceso sur en el p.k. 208 de la misma, a escasos kilómetros de su casco urbano, al que se accede a través de la carretera comarcal CM-3157; y de otro lado, el enlace norte en el p.k. 197, situado en las inmediaciones de dicho casco urbano.

IV.- Así pues, cualquier solución sobre los enlaces de El Cuervo de Sevilla, y eventualmente la localidad de Lebrija, a la Autovía AP-4 que no continúe los criterios aplicados en los accesos a los cascos urbanos de las localidades por donde transcurre la Autovía del Sur, condenaría a nuestro municipio a un injustificado aislamiento que, sin ningún género de dudas, lastraría para siempre el desarrollo socioeconómico de nuestra localidad.

Por ello, atendiendo a los criterios anteriormente señalados, quedaría plenamente justificada la construcción de dos nuevos enlaces en la Autovía AP-4:

El primero, en el p.k. 53 de la Autovía, -que ya tiene ejecutado un carril de acceso a la Carretera Nacional IV, dirección Cádiz-, y que facilitaría un mejor acceso a la autovía de la numerosa flota de camiones existente en nuestra localidad; a la par que permitiría a los vehículos provenientes de Lebrija, tanto en dirección Sevilla como en dirección Cádiz, acceder de manera más rápida a la Autovía, con un destacable ahorro de kms respecto del actual enlace de Las Cabezas; ahorro de kms que sería destacadísimo para los vehículos que se dirijan a Cádiz.

Podemos afirmar que las características de este enlace cumplirían todas las determinaciones y requisitos exigidos en los apartados 10.1 a 10.5 y 10.7 de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras; en especial, los referidos a distancia entre enlaces consecutivos en carreteras interurbanas, mayor o igual que 6 kms (Apartado 10.7.1): la distancia de este enlace propuesto al existente en Las Cabezas es de 8 km (p.k. 45).

Igualmente, la ejecución de este enlace sería perfectamente compatible con las disposiciones del PGOU de Lebrija, que clasifica a los terrenos que resultarían afectados por esta actuación viaria como suelo no urbanizable común, sin ningún régimen especial de protección.

El segundo, en el p.k. 62 de la Autovía, en la intersección de la misma con la carretera CA-5100, muy próximo al casco urbano de El Cuervo de Sevilla, propiciaría el rápido acceso de los turistas de El Cuervo a la Autovía, tanto en dirección Sevilla como Cádiz, además de al Aeropuerto y la localidad de Jerez de la Frontera, siendo además que los propietarios de los terrenos por donde pudiera discurrir esta vía de acceso se han mostrado francamente dispuestos a facilitar soluciones como las que planteamos.

También podemos afirmar que las características de este enlace también cumplirían todas las determinaciones y requisitos exigidos en los apartados 10.1 a 10.5 y 10.7 de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, la distancia entre el enlace propuesta en el p.k. 53 y éste, situado en el p.k. 62, sería de 9 kms.

Igualmente, la ejecución de este enlace sería perfectamente compatible con las disposiciones del PGOU de Jerez de la Frontera, que clasifica a los terrenos que resultarían afectados por esta actuación viaria como suelo no urbanizable común, sin ningún régimen especial de protección.

Por otra parte, la construcción de este segundo enlace permitiría disponer a las vecinas y vecinos de la localidad de Arcos y todas las de la Sierra de Grazalema de un acceso inmediato a la Autopista AP-4, con un considerable ahorro de tiempo respecto de los accesos actuales; además impulsaría de manera muy significativa el desarrollo socioeconómico de esa comarca gaditana ya que permitiría

Código Seguro De Verificación:	qJiVUHK3zrvb8kOPzmjQtg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Francisco José Martínez Alba	Firmado	14/09/2020 14:46:43	
	Jose Antonio Paya Orzaes	Firmado	14/09/2020 13:35:42	
Observaciones		Página	2/3	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/qJiVUHK3zrvb8kOPzmjQtg==			



EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO

disponer de un rápido y cómodo acceso a la misma para todas las empresas y habitantes del área metropolitana de Sevilla y toda la comarca del Bajo Guadalquivir.

V.- Finalmente, hemos de indicar que esta iniciativa dispone del más amplio respaldo social. En este sentido, acompañamos a esta Moción escritos de apoyo a nuestra propuesta de la Asociación de empresarios de El Cuervo de Sevilla, de la cooperativa local de transportes COTREL, así como de la Diputación de Cádiz y del Ayuntamiento de Arcos de la Frontera.

Es por lo que, se propone al Ilmo Ayuntamiento Pleno la adopción de la siguiente Moción:

Primero.- Solicitar del Ministerio de Fomento la elaboración de un Estudio previo, de los contemplados en el art. 11.2.a) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que tenga por objeto el análisis de la accesibilidad a El Cuervo de Sevilla desde la Autovía AP-4 en el p.k. 53, a la altura de la carretera provincial SE-692 y en el p.k. 62 en la intersección con la carreta CA-5100.

Segundo.- Autorizar al Sr. Alcalde-Presidente a dictar cuantos actos fueren necesarios en ejecución del presente acuerdo.

Y para que conste y surta efectos oportunos expido el presente Certificado, con la salvedad del art. 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, y a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta correspondiente, de orden y con el Visto Bueno del Sr. Alcalde en El Cuervo de Sevilla a fecha de la firma digital.

VºBº EL ALCALDE

Código Seguro De Verificación:	qJiVUHK3zrvb8kOFzmjQtg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco José Martínez Alba	Firmado	14/09/2020 14:46:43
	Jose Antonio Paya Orzaes	Firmado	14/09/2020 13:35:42
Observaciones		Página	3/3
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/qJiVUHK3zrvb8kOFzmjQtg==		





TRANSPORTES REUNIDOS EL CUERVO, S.C.A.

COTREL

Ctra. Nacional IV, Km. 614'500 (Apartado de Correos nº1) 41749-EL CUERVO DE SEVILLA(Sevilla)

<http://www.transcotrel.es>

Dpto. Transportes: Tífnos.: 95-597.90.38-31 Fax: 95-597.94.75
Dpto. Administración: Tífnos.: 95-597.90.44 Fax: 95-597.97.85

E-mail: transcotrel@transcotrel.es
E-mail: cotrel@transcotrel.es

AYUNTAMIENTO DE EL CUERVO DE SEVILLA
Sr. Alcalde-Presidente

En El Cuervo, a 8 de septiembre de 2020.

Sr. Alcalde:

Hemos tenido conocimiento de la pretensión de ese Ayuntamiento de solicitar del Ministerio de Fomento la ejecución de dos enlaces a la Autovía AP-4 a la altura de los p.k. 53 y 62 de la misma.

Por medio del presente le manifestamos nuestro más firme apoyo a dicha iniciativa pues, además de impulsar de manera decisiva el desarrollo socioeconómico de nuestra localidad, permitiría que la flota de camiones de COTREL pudiese prestar sus servicios de una manera más eficaz y eficiente, al disponer de dos accesos a la Autovía AP-4 muy cercanos a la sede logística de nuestra cooperativa.

Sin otro particular y deseándole mucho éxito en su gestión, atte.

EL PRESIDENTE

José Monge Alcón



ACUDES

ASOCIACIÓN DE COMERCIOS UNIDOS DE EL CUERVO

Camino de las Monjas, s/n.

41749 El Cuervo de Sevilla

AYUNTAMIENTO DE EL CUERVO DE SEVILLA

Sr. Alcalde-Presidente

El Cuervo, a 8 de septiembre de 2020.

Sr. Alcalde:

Conocedores de su intención de solicitarle al Ministerio de Fomento que se realicen dos enlaces en la Autovía AP-4 a la altura de los p.k. 53 y 62 de la misma, por el presente le manifestamos el más entusiasta apoyo de esta Asociación de empresarios a dicha iniciativa municipal, pues la ejecución de estos enlaces dinamizaría de forma muy significativa a todo el tejido empresarial de la localidad.

Por ello le deseamos el mayor de los éxitos en la gestión que ahora emprende.

Un cordial saludo.

EL PRESIDENTE


Francisco García Muñoz



La Presidenta

de la

Excmo. Diputación Provincial

de Cádiz.

IGM/apt

C A D I Z	Diputación de Cádiz	
	Registro General	
	20200260855	03/09/2020
Registro General		

AYUNTAMIENTO DE EL CUERVO DE SEVILLA

SR. ALCALDE-PRESIDENTE

D. Francisco José Martínez Alba

Cádiz, 3 de septiembre de 2020.

Sr. Alcalde-Presidente:

Concedora de la pretensión de esa Alcaldía-Presidencia de solicitar del Ministerio de Fomento la construcción de un enlace en el p.k. 63 de la Autopista AP-4 Sevilla-Cádiz con la carretera provincial CA-5100, por medio del presente le manifiesto el total apoyo de esta Diputación de Cádiz que presido a dicha iniciativa municipal.

La construcción de este enlace permitiría disponer a las vecinas y vecinos de la localidad de Arcos y todas las de la Sierra de Grazalema de un acceso inmediato a la Autopista AP-4, con un considerable ahorro de tiempo.

Además dicho enlace impulsaría de manera muy significativa el desarrollo socioeconómico de esa comarca gaditana ya que igualmente permitiría a las empresas y habitantes del área metropolitana de Sevilla y toda la comarca del Bajo Guadalquivir de disponer de un rápido y cómodo acceso a estas localidades gaditanas.

Por ello le reitero mi más firme compromiso de apoyo a colaboración a su iniciativa.

Son otro particular, atte.

Irene García Macías

Presidenta

Código Seguro De Verificación:	284ijfKEE/IVDjATuSnJpw==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	La Presidenta: Irene García Macías	Firmado	03/09/2020 10:27:15	
Observaciones		Página	1/1	
Url De Verificación	https://sede.dipucadiz.es/verifirma/code/284ijfKEE/IVDjATuSnJpw==			

AYUNTAMIENTO DE EL CUERVO DE SEVILLA
SR. ALCALDE-PRESIDENTE
D. Francisco José Martínez Alba

Arcos de la Frontera, a 14- 09- 2020.

Sr. Alcalde-Presidente:

Hemos tenido conocimiento de la pretensión de esa Alcaldía-Presidencia de solicitar del Ministerio de Fomento la construcción de un enlace en el p.k. 63 de la Autopista AP-4 Sevilla-Cádiz con la carretera provincial CA-5100.

Quiero indicarle que la materialización de dicho proyecto permitiría disponer a las vecinas y vecinos de Arcos de la Frontera de un acceso inmediato a la Autopista AP-4, con un considerable ahorro de tiempo. Además, la construcción de este enlace impulsaría de manera destacada el desarrollo socioeconómico de nuestro municipio ya que facilitarían los intercambios comerciales con el área metropolitana de Sevilla y toda la comarca del Bajo Guadalquivir y permitirían a sus habitantes disponer de un rápido y cómodo acceso a nuestra localidad.

Por ello le manifiesto mi total apoyo a la solicitud de construcción de un enlace a la Autovía AP-4 en el p.k. 62 de la misma.

Son otro particular, atte.

EL ALCALDE





EL CUERVO DE SEVILLA
AYUNTAMIENTO