

Las Autovías Gallegas y de Madrid a Valencia: dos retos comprometidos

POR PABLO MARTÍNEZ



Autovía de las Rías Bajas. Tramo Batallanes-Porriño.

Sin duda, dos de los más importantes retos y compromisos del Ministerio de Fomento son: por un lado, acabar con el aislamiento de Galicia; y, por otro, acercar más aún el puerto de Valencia y el corredor del Mediterráneo con el centro de la península. Ambas obras, se encuentran comprometidas, y tienen sus asignaciones en los presupuestos del Estado.

Galicia, un poco más cerca

Poner fin al aislamiento histórico de las tierras gallegas, debido a su lejanía del centro y a las grandes irregularidades de sus itinerarios, ha sido de siempre un reto histórico, que empezó a abordarse a finales de 1993. Los 600 km que separaban a La Coruña del centro del país no sólo eran un obstáculo de comunicación simple, sino, además, una rémora económica importante para el desarrollo de la región gallega. Comunicar la meseta, tanto con La Coruña como con Vigo, exige una inversión de más de 313 736 Mpta para los 636,6 km del tronco principal de las dos autovías, que, partiendo de Benavente, se diseñaron con características de autopista: dos carriles de 3,50 m en cada sentido de circulación, arcenes exteriores de 2,5 m, e interiores de 1 m, y mediana de 11 m.

La Autovía del Noroeste (La Coruña-Benavente)

La llamada Autovía del Noroeste, Benavente-Arteixo, comprende un total de 17 tramos a lo largo de su itinerario, estando en servicio en la actualidad los 104,6 km más próximos a La Coruña (tramos: Arteixo-A9, A9-Montesalgueiro, Montesalgueiro-



Tramo Batallanes-Porriño en la autovía de las Rías Bajas.

Baamonde, Baamonde-Ceao y Ceao-Nadela), salvo 14,1 km en el tramo Ceao-Baamonde. Del resto de la autovía, 55,12 km se encuentran en fase de licitación (correspondientes a los cinco tramos comprendidos entre Villafranca y Cereixal, conocidos como tramo de Piedrafita) y 182,9 km en ejecución (los cinco tramos entre Benavente y Villafranca y los dos tramos entre Cereixal y Nadela).

Para finales de 1996, se espera poner en servicio el tramo Nadela-Villartelín de 21,8 km y los 15 km que restan del tramo Ceao-Baamonde. En el segundo trimestre de 1997 quedará finalizado el tramo Manzanal-Astorga, de 18 km y que ha requerido una inversión cercana a los 5 500 Mpta; y, a finales del mismo año, Benavente-La Bañeza y La Bañeza-Astorga, de 35 y 31 km respectivamente, y con un coste de casi

7600 Mpta el primero, y algo más de 9 080 Mpta el segundo.

Para 1998, se inaugurarán los tramos San Román-Manzanal (25 km y 16 035 Mpta) y San

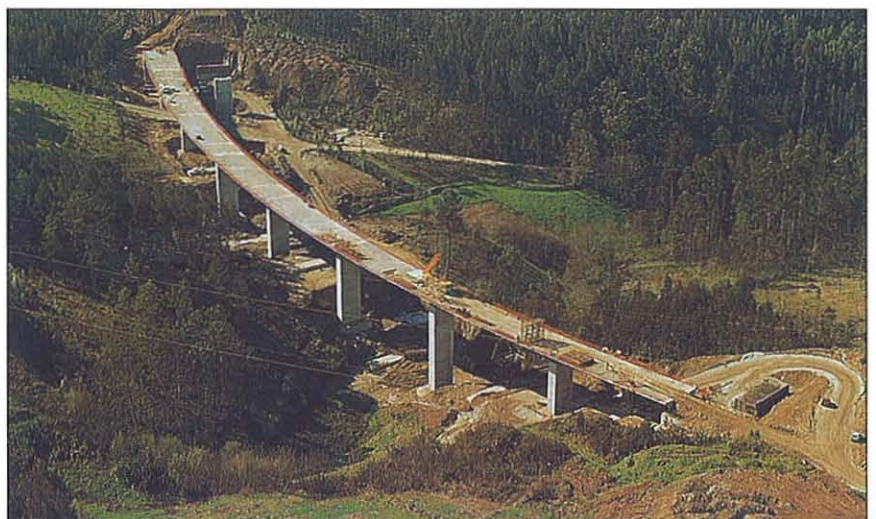
Román-Villafranca (27 km y 13 921 Mpta), quedando los 10 km de Villartelín-Cereixal para finales de 1999. La inauguración de este último tramo permitirá evitar el peor tramo de la actual comunicación de Galicia con Madrid, en un trazado donde predominan las heladas. La orientación al sur y al oeste de las laderas por las que va la nueva autovía terminarán con este inconveniente.

Como muestra de la envergadura que conllevan estas obras de infraestructura, en el tramo Montesalgueiro-Baamonde, del que dimos ya cumplida información, se dispusieron 13 pasos inferiores, 30 superiores y 5 viaductos en un tramo de 26 km. Ello nos da una idea de la dificultad orográfica y de la inversión que hay que realizar.

En conjunto, la Autovía del Noroeste supone la ejecución de 328 km, con una inversión que sobrepasa los 190 266 Mpta, y su objetivo es que a finales de 1998 quede abierta en su totalidad, excepto el tramo mencionado, destacable por su especial dificultad técnica.

Dificultades técnicas

Las mayores dificultades técnicas que hay que salvar con infraestructuras especiales, se concentran en estos tramos de Cereixal a Villafranca; en el primero, visto desde León (Villafranca-Ambasmes-



Infraestructura del tramo entre Montesalgueiro y Baamonde. Autovía del Noroeste.

AUTOVÍA DEL NOROESTE (LA CORUÑA-BENAVENTE)

	km	MPta	
Benavente-La Bañeza	35,0	7 592,1	En construcción
La Bañeza-Astorga	31,0	9 082,6	En construcción
Astorga-Manzanal	18,0	5 475,4	En construcción
Manzanal-San Román	25,0	16 035,5	En construcción
San Román-Villafranca	27,0	13 921,6	En construcción
Villafranca-Ambasmestas	16,0	19 087,0	Pendiente de licitación
Ambasmestas-Castro/Lamas	9,2	13 203,9	Pendiente de licitación
Castro/Lamas-Noceda	9,0	20 265,2	Pendiente de licitación
Noceda-Agüeira	11,5	21 659,0	Pendiente de licitación
Agüeira-Cereixal	9,5	16 650,1	Pendiente de licitación
Cereixal-Villartelín	10,0	8 582,4	En construcción
Villartelín-Nadela	21,8	6 115,2	En construcción
Nadela-Ceao	14,0	4 521,3	En servicio
Ceao-Baamonde	21,1	4 617,5	6 km en servicio
Baamonde-Montesalgueiro	26,0	5 925,4	En servicio
Montesalgueiro-A9	22,1	11 340,9	En servicio
A9-Arteixo	22,4	6 191,2	En servicio
TOTAL	328,60	190 266,3	

tas) se construirán dos túneles dobles de 250 y 600 m de longitud, en uno de los peores tramos de la actual N-VI. El nuevo trazado irá alternando las dos laderas del río Valcarce, mediante 19 pasos sobre el río. El siguiente, de Ambasmestas a Castro/Lamas, necesita de infraestructuras de gran altura, una de ellas con pilas de 120 m y una longitud de tablero de 950 m. El siguiente, hasta Noceda, atraviesa el alto de Piedrafita con un túnel doble de 2 650 m y otro de 250 m, además de necesitar en dos de sus estructuras pilas superiores a los 70 m de altura. Sigue el trazado entre Noceda y Agüeira, en el que predominan las estructuras, entre las que destacan

seis con una altura de pilas entre 70 y 95 m, tableros con cajón y voladizos sostenidos por jabalcones, con sección de canto constante. La altura de las pilas aumenta a 100 m en el tramo contiguo de Agüeira-Cereixal, que además contará con un túnel doble de 1 650 m.

Autovía de las Rías Bajas

Esta autovía se ha dividido en 14 tramos a efectos de construcción, de los que dos están totalmente terminados: Vigo (Porriño)-Batallanes, de 18,9 km y con 5 074,8 Mpta de inversión; y los 9,1 km del tramo Melón-A Cañiza, con un importe

de 2 863,3 Mpta; a los que se suman 7 de los 15,5 km del tramo A Cañiza-Batallanes, sumando, hasta la fecha, un total de 35 km ya construidos de los 308 totales de la autovía; los 273 km restantes están en fase de construcción.

En cuanto al programa de inauguraciones, para finales de año se esperan inaugurar los 13,5 km del tramo Barbantes-Orense y los 10,7 km restantes del tramo Melón-Barbantes. Ambos tramos suponen una inversión cercana a los 17 000 Mpta.

Para 1997 se esperan inaugurar los siguientes tramos: en el segundo trimestre, Mombuey-Camarzana (29 km y 6 578,6 Mpta), Requejo-Mombuey

AUTOVÍA DE LAS RÍAS BAJAS (BENAVENTE-PORRIÑO)

	km	MPta	
Benavente-Camarzana	29,4	7 531,7	En construcción
Camarzana-Mombuey	29,0	6 578,6	En construcción
Mombuey-Requejo	33,5	8 390,8	En construcción
Requejo-Villavieja	25,0	17 332,2	En construcción
Villavieja-Río Mente	19,9	7 280,5	En construcción
Río Mente-Fumaces	14,2	8 018,1	En construcción
Fumaces-Estivadas	23,0	10 618,5	En construcción
Estivadas-Allariz	31,7	9 560,6	En construcción
Allariz-Ourense S.	23,5	11 454,0	En construcción
Ourense-Barbantes S.	13,6	7 338,8	En construcción
Barbantes-Melón	21,7	9 450,1	En construcción
Melón-A Cañiza	9,1	2 863,3	Obra terminada
A Cañiza-Batallanes	15,5	11 978,4	7 km en servicio
Batallanes-Vigo (Porriño)	18,9	5 074,8	En servicio
TOTAL	308,0	123 470,4	

(33,5 km y 8 390 Mpta; en el tercero, Río Mente-Villavieja (19,9 km y 7 280,5 Mpta) y Allariz-Estivadas (31,7 km y 9 560,6 Mpta); para diciembre del mismo año, Villavieja-Requejo (25 km y 17 332,2 Mpta), Estivadas-Fumaces (23,0 km y 10 618,5 Mpta) y Orense-Allariz (23,5 km y 11 454,0 Mpta).

Finalmente, para finales de 1998 se prevé que quede finalizado el tramo Fumaces-Río Mente de 14,2 km y 8 018 Mpta; y, en 1999, el tramo Camarzana-Benavente, de 29,4 km y 7 531,7 Mpta de inversión.

En esta autovía destacan las infraestructuras del tramo La

Cañiza-Batallanes, con un túnel doble de 2 500 m que cruza los montes de Paradanta, y los dos grandes viaductos del tramo Allariz-Orense, uno para cruzar el valle del Barbaña, y otro para salvar el paso del río Arnoya a la altura de Allariz, con un tablero de 920 m.

La Autovía Madrid-Valencia, una realidad cercana



Las modernas técnicas permiten ver la carretera antes de haberla construido. Diseño del futuro tramo Minglanilla-Caudete, en la Autovía de Valencia.

Dentro de las actuaciones prioritarias que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento, destaca también esta autovía de 355 km de longitud que relaciona el centro de la península con la zona central del arco mediterráneo, a través de La Mancha.

Autovía Madrid-Valencia

Esta autovía tiene en servicio los itinerarios Madrid-Atalaya, de 175 km y Requena-Valencia, de 63 km, siendo los tramos centrales los que restan por finalizar. En concreto, de los 4 tramos pendientes, se encuentran en fase de construcción: Motilla-Minglanilla, de 27,3 km y 8 989 Mpta de inversión; y la Variante

de Utiel, de 7,3 km con un coste de 5 610 Mpta. Este último se espera que quede inaugurado en diciembre de este mismo año, mientras que los dos primeros tienen, como fecha de inauguración, junio del 97 y noviembre del 98.

Por otro lado, a éstos se suman los tramos ya inaugurados de

Utiel-Requena de 11,7 km y los 5,8 km de Caudete-Utiel.

Finalmente, el tramo pendiente Minglanilla-Caudete, 31,1 km y 19 723 Mpta, objeto de diversos debates a lo largo de estos últimos años, comenzó a construirse en octubre de este año y se espera que entre en servicio en noviembre del 98.

AUTOVÍA A-3 (MADRID-VALENCIA)

	km	MPta	
Madrid-Atalaya	175,0 km	-	En servicio
Atalaya-Motilla	34,2 km	22 601	En construcción
Motilla-Minglanilla	27,3 km	8 989	En construcción
Minglanilla-Caudete	31,1 km	19 723	En construcción
Caudete-Utiel	5,8 km	-	En servicio
Variante de Utiel	7,3 km	5 610	En construcción
Utiel-Requena	11,7 km	-	En servicio
Requena-Valencia	63,0 km	-	En servicio



Recreación 3-D del viaducto sobre el pantano de Contreras, en el polémico tramo Minglanilla-Caudete de la Autovía Madrid-Valencia.



Vista parcial del tramo Caudete-Requena, de la Autovía de Valencia.

Precisamente, este último tramo, cuyas obras empezaron el pasado 8 de julio, está previsto que tenga enlaces con Villagardo de Cabriel, Jaraguas, Venta del Muro y el semienlace de Minglanilla. Igualmente, se dispondrán 2 viaductos, 10 pasos superiores, 14 inferiores y un túnel artificial. La IMD prevista es de 12 a 15 000 vehículos/día con un 30 al 45% de pesados.

El nuevo trazado, en el que ya se está trabajando a buen ritmo en 15 km, y cuyo resto está en fase de información pública y que finalizará en breve, discurre próximo a la presa y a la carretera actual, a más de 1 km de la zona de nidificación. Dispone de pendientes menores y de 1 100 metros menos, permitiendo una reducción de tiempo en su recorrido. El paso del embalse se resuelve mediante una estructura que apoya en la península llamada "El Rabo de la Sartén"; tras cruzarla, sigue por encima de su istmo sobre un viaducto de 780 m de longitud. El paso a la otra ladera se realiza con otra estructura sobre "El Barranco de la Vid".

El proyecto contempla distintas medidas correctoras relativas a la protección de la fauna, del sistema fluvial, y del patrimonio cultural y a la recuperación ambiental e integración paisajística, destacándose el establecimiento de 23 pasos para animales, incluyendo un túnel artificial.

Además, las obras se paralizarán entre el 15 de febrero y el 31 de julio para no influir en el proceso de cría de la fauna, y la maquinaria de obra estará dotada de silenciadores. ■