



NUEVOS TRAMOS DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO (A-7) EN GRANADA Y TARRAGONA

Al sur y al norte

MACARENA HERRERA LORENZO

La autovía del Mediterráneo (A-7), la gran infraestructura viaria que recorre el litoral peninsular entre Barcelona y Algeciras, ha dado en verano nuevos pasos hacia su configuración definitiva con la apertura de tres tramos en Granada y Tarragona, que añaden casi una treintena de kilómetros a esta estratégica vía de comunicación. Cuando esté terminada, esta autovía será, con más de 1.100 kilómetros, la más larga de la red de carreteras española.

La autovía del Mediterráneo (A-7) prosigue su proceso de construcción con la incorporación este verano de nuevos tramos que han beneficiado a los automovilistas en términos de seguridad, comodidad y reducción de los tiempos de desplazamiento. Se trata del recorrido La Herradura-Taramay, en Granada, y de los tramos L'Hospitalet de l'Infant-Montroig del Camp y el segundo cinturón de Tarragona, ambos en Tarragona, que han añadido 27 nuevos kilómetros a esta gran infraestructura viaria. La A-7 tiene actualmente unos 860 kilómetros en servicio, quedando por completar cerca de 260 más, algunos ya en obras y otros en fase de estudio, para completar su recorrido.

Esta autovía es el gran eje de comunicaciones de las fachadas sur y este del litoral peninsular. Con el mar Mediterráneo como compañero de viaje, el itinerario de la A-7 cruza diez provincias de cuatro comunidades autónomas, enlazando mediante una vía de alta capacidad algunos de los mayores núcleos urbanos del país, como Barcelona, Valencia, Alicante, Murcia y Málaga. De ahí la importancia que le atribuye el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)

Control de túneles

La gestión de los túneles de la autovía A-7 en la provincia de Granada ha sido encomendada al nuevo centro de control y conservación situado en el enlace de La Herradura, en servicio desde el pasado 28 de julio tras una inversión de 12,4 M€. Desde ese centro se vigilarán mediante un sofisticado y moderno equipamiento los cinco túneles (Marchante, Cantalobos, Calaceite, Gato y el futuro de la Minilla) de los tramos que discurren por la provincia de Granada, así como otros tres en la antigua carretera N-340 entre el límite provincial de Málaga y Granada y el enlace con la autovía A-44. Otros dos túneles (Cerrosole y Pino) del tramo contiguo de la A-7, entre Nerja y La Herradura, han sido igualmente enlazados para su vigilancia con el centro de control de Frigiliana (Málaga).

a la finalización y a la modernización de esta gran autovía perimetral, nacida como alternativa a la carretera N-340 (de Algeciras a Barcelona) y que en parte de su recorrido discurre junto a la autopista del Mediterráneo (AP-7), de peaje, con la que comparte algunos tramos.

A continuación se propone un recorrido por la A-7 desde Algeciras hasta Barcelona para comprobar cuál es su estado a lo largo de su itinerario.

LA A-7 EN ANDALUCÍA

En esta comunidad autónoma es donde el itinerario de la autovía del Mediterráneo es más largo, con unos 470 kilómetros entre Algeciras (Cádiz) y el límite provincial entre Almería y Murcia. Esta infraestructura se configura como eje prioritario

de comunicaciones de la mayor parte de la costa andaluza, cruzando por el sur de las provincias de Cádiz, Málaga, Granada y Almería. Actualmente se puede circular por cerca de 420 kilómetros de doble carril por sentido de la A-7 en esta comunidad, restando la ejecución de algunos tramos en Granada para completarla.

Desde Algeciras, los automovilistas pueden circular ininterrumpidamente por autovía en dirección este hasta Almuñécar (Granada), salvo en la travesía de San Pedro de Alcántara (Málaga), donde actualmente se ejecutan obras de acondicionamiento en seis kilómetros para soterrar la autovía. Al inicio del recorrido, en Algeciras, el Ministerio de Fomento aprobó definitivamente en julio el estudio informativo de la variante de la A-7 entre Alge-

ciras y San Roque, un recorrido de casi 17 kilómetros que conectará por el este con la futura autovía A-48 hasta Cádiz y que descongestionará el tráfico en la bahía de Algeciras.

Ya en el límite entre Málaga y Granada se inicia la parte más complicada de la A-7 en Andalucía, tanto por la difícil orografía del litoral granadino como por la compleja geología del terreno. Este itinerario de unos 85 kilómetros entre Nerja y Adra, ya en Almería, se ha dividido en once tramos. Actualmente se encuentra en servicio el 45% de este recorrido, con cinco tramos abiertos (37 kilómetros) a partir de 2005 y los seis restantes en distintas fases de obra (47 kilómetros).

El 28 de julio se dio un paso más en la progresión de la autovía en esta zona con la apertura del tramo La Herradura-Taramay, un recorrido de nuevo trazado de 9,1 kilómetros que actúa como variante de Almuñécar, evitando el paso por los semáforos de la localidad sexitana y las peligrosas curvas de la N-340. "Espero que (la variante) haga pasar a la historia las retenciones en Almuñécar", dijo el ministro de Fomento, José Blanco, durante la inauguración del tramo. Y, por lo visto en verano, así ha sido.

La ejecución de este tramo que discurre al norte de la N-340 por los valles de los ríos Jate, Seco y Verde ha sido una difícil y costosa obra de ingeniería, como refleja su inversión final, 239 M€, lo que hace de él uno de los más caros de la red española. La mitad del trayecto (unos 4,6 kilómetros) se realiza bajo túneles o sobre viaductos, a través de una abrupta orografía que ha obligado a un enorme esfuerzo en el movimiento de tierras, con más de 6,5 millones de metros cúbicos de excavación en desmonte y 5,3 millones de metros cúbicos en terraplenes.

Las principales estructuras

LA A-7 EN GRANADA

Tramo	Longitud (km)	Presupuesto (M€)	Estado
Nerja-La Herradura (Almuñécar)	9,6	164,4	En servicio
La Herradura (Almuñécar)-Taramay (Almuñécar)	9,1	188,3	En servicio
Taramay-Lobres	7,8	89,5	En ejecución
Lobres-Guadalfeo	2,3	23,7	En ejecución
Guadalfeo-La Gorgoracha	4,7	51,0	En servicio
La Gorgoracha-El Puntalón (Motril)	6,1	51,3	En ejecución
El Puntalón-Carchuna	6,1	48,5	En ejecución
Carchuna-Castell de Ferro	10,2	69,9	En ejecución
Castell de Ferro-Polopos	3,6	27,5	En servicio
Polopos-Enlace Albuñol	14,9	148,5	En ejecución
Enlace Albuñol-Variante Adra	10,6	91,7	En servicio

Fuente: DCE Andalucía Oriental

del tramo, diseñado con un radio mínimo de 667 metros y una pendiente máxima del 4,67%, son cuatro viaductos dobles con semiarcos centrales con 115 metros de vano sobre los ríos Jate (355 metros), Seco (496 metros), Verde (564 metros) y sobre el barranco de la Cuesta (621 metros), además de los túneles bitubo de Cantalobos (2.145 metros), Calaceite (410 metros) y El Gato (280 metros). También se han construido un enlace de tipo diamante, tres pasos inferiores y 19 obras de drenaje transversal. En las actuaciones ambientales se han invertido 1,6 M€.

Este nuevo tramo, junto al anterior, Nerja-La Herradura, abierto en 2007, da continuidad durante 18 kilómetros a la A-7 entre Málaga y Granada. El resto del itinerario en sentido este presenta tres tramos en servicio y seis en ejecución, la mayoría de ellos adjudicados en 2006. Son 47 kilómetros en obras a través de una orografía difícil en la que como principales estructuras se construyen seis túneles y 22 viaductos, así como nueve enlaces. El grado de avance de estos tramos es variable, con cuatro de ellos (Polopos-Albuñol, Lobres-La Gorgoracha, La Gorgoracha-El Puntalón y El Puntalón-Carchuna) entre el 40 y el 50% de ejecución y los dos restantes (Carchuna-Castell de Ferro y Taramay-Lobres) menos avanzados. El objetivo es acelerar la apertura de los tramos que permitan la conexión por autovía entre Motril y Málaga, con la previsión de terminar todo el re-

El tercer carril se extiende

En la mayor parte de su recorrido, la A-7 presenta una sección con dos carriles por sentido, pero en algunas zonas dispone de un tercer carril que agiliza la circulación en puntos con elevada intensidad de tráfico. Esta realidad, ya existente en varios tramos (Crevillente-Elche, enlace A-35/A-7-Almussafes, conexión A3/A-7-Sagunto o en zonas de Marbella y Fuengirola/Torremolinos, que superan el centenar de kilómetros), se extenderá en el futuro a otros recorridos, como circunvalaciones y trayectos entre núcleos densamente poblados por donde circulan más de 50.000 vehículos al día.

El Ministerio de Fomento tiene en marcha varios proyectos para ampliar la capacidad de la A-7 con el tercer carril en Andalucía, Región de Murcia y Comunidad Valenciana, que suman más de un centenar de kilómetros. En Málaga se está ampliando la calzada de la Ronda Este (7,1 km), con una parte ya en servicio desde 2005, y en Almería está en estudio la ampliación de los 23

kilómetros de autovía entre Roquetas de Mar y Viator. En la Región de Murcia se ultiman los proyectos para construir el tercer carril entre Alhama de Murcia y Alcantarilla (23 km) y entre Orihuela y Monteagudo (16 km). Y en la Comunidad Valenciana se ha licitado la construcción del tercer carril del *by pass* de Valencia entre Torrente y Silla (3,5 km) –esta circunvalación, de 36 kilómetros entre Puçol y Silla, tiene el tercer carril en servicio en su parte norte, y con la actuación referida se culminará la parte sur–, y se han adjudicado los proyectos de ampliación de los tramos Crevillente-Orihuela (17 km) y Nubles-Sagunto (23 km).

En paralelo, el Ministerio de Fomento tiene importantes actuaciones en marcha en zonas con intensa circulación que permitirán descongestionar el tráfico de la A-7, como la Circunvalación Oeste (hiperronda) de Málaga, las obras de circunvalación en Murcia o la variante Algeciras-San Roque (Cádiz).

corrido de la Costa Tropical en esta legislatura.

A partir de Adra, ya en Almería, la autovía del Mediterráneo vuelve a tener continuidad durante casi 190 kilómetros hasta el límite provincial con Murcia, atravesando la provincia de Almería de sureste a noroeste.

LA A-7 EN LEVANTE

En la Región de Murcia, la A-7 tiene todo su recorrido completo, con cerca de 120 kilómetros ininterrumpidos de autovía, en un trazado por el interior que discurre junto a las localidades de Puerto Lumbreras, Lorca, Totana, Alhama de Murcia, Alcantarilla y Murcia.

En la Comunidad Valenciana, la autovía está muy cer-

ca de finalizar su recorrido en las provincias de Alicante y Valencia, quedando por completar el itinerario en la parte norte de Castellón. Los automovilistas pueden circular por alrededor de 275 kilómetros de la A-7 en esta comunidad, en un recorrido apenas interrumpido que enlaza las tres capitales provinciales y núcleos como Elche, Alcoy, Xátiva o Sagunto. En el resto, unos 40 kilómetros están en fase de obra y otros tantos iniciarán próximamente la redacción de sus proyectos.

En Alicante, se puede atravesar casi toda la provincia de sur a norte por la A-7, a lo largo de casi 115 kilómetros, de nuevo por el interior, hasta Alcoy. En esta zona norte se encuentran en distintas fases de construcción los últimos tres tramos de la A-7 en

esta provincia, con 21 kilómetros, adjudicados entre 2005 y 2007. Se trata de las variantes del Barranco de la Batalla y de Alcoy y del recorrido Cocentaina-Muro de Alcoy, itinerarios de la antigua autovía Central (CV-40), transferida por la Generalitat al Ministerio de Fomento, que atraviesan zonas montañosas de las comarcas de L'Alcoià y El Comtat.

De todos ellos, el más avanzado es la variante de Alcoy, tramo de 5,2 kilómetros que evitará la travesía urbana por esta población, con dos enlaces y tres viaductos, y que entrará en servicio próximamente. Para más adelante queda la finalización del difícil itinerario de la variante del Barranco de la Batalla, de 4,4 kilómetros, con un trazado que incluye dos túneles bitubo (se ha ejecutado ya más del 90% de los 2.900 metros que miden los subterráneos), cuya ejecución se agilizará gracias a los 12 M€ adelantados por el Ministerio de Fomento para este año con su inclusión en el Plan de Aceleración de Obra Pública; así como el exigente tramo Cocentaina-Muro de Alcoy, de 11,5 kilómetros de nuevo tra-

LA A-7 EN LEVANTE. Tramos en construcción

Tramo	Longitud (km)	Presupuesto (M€)	Estado
Variante del Barranco de la Batalla	4,4	64,2	En ejecución
Variante de Alcoy	5,2	45,7	En ejecución
Cocentaina-Muro de Alcoy	11,6	104,0	En ejecución
Muro de Alcoy-Albaida	8,0	26,2	En ejecución
La Pobla Tornesa-Vilanova d'Alcolea*	11,2	40,7	En ejecución*

* Ejecutado por la Conselleria de Obres Públiques de la Generalitat Valenciana, será transferida al Ministerio de Fomento.

zado, que incluye la construcción de diez viaductos y cuatro enlaces.

También está en ejecución el primer tramo de la A-7 en la provincia de Valencia, Muro de Alcoy-Albaida, de 8 kilómetros, que supone el paso por el puerto de Albaida, en el límite entre Alicante y Valencia, y que aprovechará gran parte de la calzada de la N-340, con la construcción de dos enlaces, dos viaductos y dos muros para evitar derrames de terraplén. Este recorrido, adjudicado en 2007, también ha sido incluido en el Plan de Aceleración de Obra Pública, adelantando para este año 6 M€. A partir de Albaida, la A-7 es un itinerario continuado en sentido norte por la provincia de Valencia durante cerca de 120 kilómetros hasta el límite provincial con Castellón.

En Castellón, la A-7 está operativa en los primeros 15 kilómetros desde el límite con Valencia, entre Almenara y Nules. Aquí arranca la autovía de la Plana (CV-10), infraestructura autonómica que pasará a tener la nomenclatura A-7 una vez sea transferida por la Generalitat Valenciana al Ministerio de Fomento. Esta autovía tiene en servicio sus primeros 35 kilómetros entre Nules y la Poble Ternes, y la Generalitat ultima las obras de desdoblamiento de otra decena de kilómetros entre la Poble Ternes y Vilanova d'Alcolea, en un itinerario interior. La titularidad de las actuaciones para convertir en autovía el

resto de la CV-10 entre Vilanova y la Jana (algo más de 40 kilómetros), en las comarcas de La Plana Alta y el Baix Maestrat, fue transferida en julio pasado al Ministerio de Fomento, que próximamente licitará los tres proyectos constructivos en que se divide la actuación (Vilanova d'Alcolea-Cuevas de Vinromá, Cuevas de Vinromá-Salzadella y Salzadella-Jana).

A partir de la Jana, el desdoblamiento de la N-340 hasta el Perelló (Tarragona) está en fase administrativa, con el estudio informativo provisional del tramo aprobado y a la espera de la DIA. Se trata de un itinerario de 63 kilómetros, que discurre al norte del Baix Maestrat castellonense y luego de forma mayoritaria por las comarcas tarraconenses de Montsiá y Baix Ebre, que podría acercar la autovía a la costa.

LA A-7 EN CATALUÑA

En esta comunidad, la autovía del Mediterráneo presenta una parte central, en Tarragona, ya en servicio a lo largo de algo más de 40 kilómetros, abiertos en su mayor parte a partir de 2007; la parte sur tarraconense desde el límite provincial con Castellón hasta el Perelló (unos 40 kilómetros) y desde esta localidad hasta Vandellós (unos 10 kilómetros) en estudio, y la parte norte desde Torredembarra hasta Abrera (unos 63 kilómetros), ya en Barcelona, también en fase de estudio. El trazado en Tarrago-

El segundo cinturón de Tarragona permite aliviar el tráfico en la Vía Augusta y en la carretera N-340

na corre en paralelo a la costa, adentrándose hacia el interior en la parte final.

Este verano ha habido importantes avances de la A-7 en Tarragona. El 16 de julio, el Ministerio de Fomento abrió al tráfico el tramo L'Hospitalet de l'Infant-Mont-roig del Camp, de 8,9 kilómetros, un recorrido que, junto a los dos contiguos, abiertos en 2008, da continuidad a la autovía en el Baix Camp hasta la capital provincial. Este tramo, de nuevo trazado, mejora notablemente las condiciones de circulación por la N-340, eliminando la conflictiva travesía por la urbanización Miami Playa —una de las más pobladas del litoral tarraconense—, con un elevado porcentaje de vehículos pesados y dotada de semáforos. El tramo incluye dos enlaces, uno con la carretera C-44 y el acceso a la autopista AP-7 (diamante con glorieta elevada)

y el de Casalot (diamante con glorieta superiores de pesas), así como un paso sobre la plataforma del Euromed, resuelta con una pérgola con un tablero de vigas prefabricadas. Asimismo, se han construido cuatro viaductos, de 205, 155, 105 y 66 metros de longitud, con sección en cajón postesado, y tres pasos superiores.

Para completar el itinerario de la autovía en el Baix Camp, por tanto, sólo queda en obras el tramo Vandellós-L'Hospitalet de l'Infant, de 7,6 kilómetros. Su entrada en servicio está prevista para los próximos meses.

Y en la ciudad de Tarragona, en septiembre se abrió al tráfico el denominado segundo cinturón, una variante de la N-340 al este de la ciudad entre el Nou Estadi y la Móra que conecta con la variante convencional de Altafulla-Torredembarra, permitiendo descongestionar la Vía Augusta y la N-340. El segundo cinturón, de casi 10 kilómetros, situado al norte de la N-340 y en paralelo a la AP-7 en gran parte de su recorrido, ha incluido la construcción de cinco enlaces y tres viaductos. Constituye la primera fase de la futura circunvalación de la ciudad, cuya fase posterior ya está en proceso de redacción del estudio informativo.

La A-7 finaliza por ahora su recorrido al final del segundo cinturón, por lo que los automovilistas deben continuar viaje hacia Barcelona por la N-340, carretera que poco antes de rebasar el límite provincial abandona el litoral y se adentra en el interior. El Ministerio de Fomento estudia actualmente la extensión de la A-7 entre Torredembarra y Abrera. Aquí enlazará con la autovía A-2 que se dirige a la Ciudad Condal y tendrá continuidad hacia el norte con la futura autovía orbital de Barcelona (B-40) que rodeará la capital catalana, ya en fase de construcción. ■

LA A-7 EN TARRAGONA

Tramo	Longitud (km)	Presupuesto (M€)	Estado
Vandellós-L'Hospitalet de l'Infant	7,6	38,4	En ejecución
L'Hospitalet de l'Infant-Mont-roig del Camp	8,9	46,7	En servicio
Mont-roig del Camp-Cambrils	4,9	35,1	En servicio
Cambrils-Variante de Vila-seca	9,1	79,7	En servicio
Variante de Vila-seca (tramos I y II)	8,4	34,4	En servicio
Segundo cinturón de Tarragona	9,3	42,7	En servicio

Fuente: DCE Cataluña