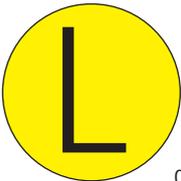


LA VARIANTE DE LA A-33 ELIMINA EL PASO DE 14.000 VEHÍCULOS/DÍA  
POR LA FONT DE LA FIGUERA

# Adiós travesía, adiós

JAVIER R. VENTOSA

La construcción de la autovía Cieza-Font de la Figuera (A-33) ha dado un paso más hacia su conclusión con la apertura de la variante de La Font de la Figuera, tramo corto en kilometraje pero con importantes beneficios para usuarios y vecinos de esta localidad de la Costera valenciana. Su puesta en servicio ha suprimido un punto de elevada siniestralidad de las carreteras valencianas y ha restaurado el sosiego de la población al eliminar la travesía urbana de miles de vehículos junto al núcleo urbano.



La variante de La Font de la Figuera, que forma parte del tramo A-31/A-35 de la autovía Cieza-Font de la Figuera (A-33) en la provincia de Valencia, fue puesta en servicio el pasado 19 de junio por el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna. Se trata de un segmento de autovía de unos 5 kilómetros de longitud, integrado en un tramo más amplio de 12,6 kilómetros cuya conclusión está prevista para 2019, que el Ministerio de Fomento ha abierto de forma anticipada al tráfico con el objetivo de adelantar en unos años los beneficios derivados de la supresión de la travesía de La Font de la Figuera, tradicional punto negro en la red viaria valenciana.

Esta travesía ha sido durante años paso obligado de la N-344, carretera con abundante tráfico de camiones y elevada siniestralidad, y uno de sus tramos más peligrosos. En esta localidad la carretera bordea el casco urbano mediante un trazado de ronda sinuoso que salva un gran desnivel en poco espacio, con fuertes pendientes y curvas cerradas, testigo de varios accidentes, que es inadecuado para el paso diario de elevados volúmenes de tráfico, sobre todo pesado. Para los vecinos, la intensa circulación junto al núcleo urbano no solo ha ralentizado sus desplazamientos diarios, sino que tam-

bién ha sido fuente constante de molestias derivadas del ruido y de las emisiones contaminantes, por lo que han reivindicado la variante cuando han tenido ocasión.

Su puesta en servicio, producto de una priorización de actuaciones en el tramo A-31/A-35, ha tenido un efecto inmediato en la localidad. El tráfico de largo recorrido que antes realizaba la travesía urbana, cifrado en unos 14.000 vehículos diarios (8.000 de ellos camiones), se ha trasvasado de forma casi automática a la nueva alternativa de alta capacidad en busca de los

### Unidades de obra

Excavación	5.300.000 m <sup>3</sup>
Terraplén	3.200.000 m <sup>3</sup>
Hormigón estructural	48.000 m <sup>3</sup>
Acero	5.270.000 kg
Estabilizado de cemento	280.000 m <sup>3</sup>
Selo cemento	210.000 m <sup>3</sup>
Mezclas bituminosas en caliente	310.000 Tn
Vigas artesas	4.100 ml
Vigas doble T	3.500 ml
Pilotes	5.000 ml

beneficios de un trazado moderno que aporta mayor seguridad, rapidez, economía y comodidad, y que además es dos kilómetros más corto. Este trasvase, que ha vaciado la otrora saturada ronda, ha elevado la seguridad vial y mejorado la calidad de vida de los 2.500 vecinos de La Font de la Figuera, con lo que el Ministerio de Fomento da por cumplido “un compromiso largamente reivindicado”, según dijo el ministro durante la inauguración de la variante.

La construcción de la variante ha requerido aproximadamente la mitad del presupuesto de obra previsto para la totalidad del tramo A-31/A-35 de la autovía A-33, cuyo importe asciende a 110,3 M€. La inversión global del mismo (sumadas las expropiaciones y las asistencias técnicas al presupuesto de obra) es de 121,6 M€. La obra del tramo, iniciada en 2008, paralizada en 2010 y reactivada en 2014, corre a cargo de la empresa Acciona Construcción, el control y vigilancia lo lleva a cabo Intecsa-Inarsa y el proyecto ha sido redactado por la ingeniería GPO.

## Características técnicas

El tramo de la A-33 que enlazará las autovías A-31 a la altura de Caudete y A-35 al nordeste de La Font de la Figuera discurre por el corredor de la carretera N-344, en su mayor parte en paralelo a la misma. Se desarrolla a lo largo de 12,6 kilómetros a través de las provincias de Albacete, Alicante y Valencia, de los que se han abierto al tráfico los 5 últimos kilómetros correspondientes a la variante, en territorio valenciano. Como parámetros geométricos, el trazado presenta un radio mínimo de 1.085 metros y pendiente máxima del 4%, siendo la velocidad de proyecto de 120 km/h.

La sección transversal de la autovía está formada por dos calzadas de 7 metros de anchura (cada una alberga dos carriles de 3,5 metros), arcenes exteriores de 2,50 metros, interiores de 1,0 o 1,50 metros en función de la velocidad y la disposición de la barrera de contención del vehículo, y mediana de 10 metros salvo en la parte final, que se reduce a 2 metros. El paquete de firmes en el tronco, colocado sobre una explanada E3, está formado por 30 centímetros de suelo cemento y 25 centímetros de mezclas bituminosas en caliente (3 cm de M-10 en capa de rodadura, 7 cm de S-20 en capa intermedia y 15 cm de G-20 y G-25 en capa base).

Con la nueva variante, se evita el paso diario de unos 8.000 camiones por la localidad

El trazado del tramo se inicia a unos 4 kilómetros de Caudete, en el límite de las comunidades de Valencia y Castilla-La Mancha, en el actual enlace con la autovía A-31, proyectándose en esta zona un nuevo enlace y la mejora del trazado de la A-31 en unos 4 kilómetros. Inicialmente discurre por terrenos suaves separado de la N-344, aunque a partir del pk 3+000 –donde se construirá un semienlace– lo hace en paralelo a la misma. Poco después gira hacia el norte y en el pk 8+000, ya en el marco de la variante, se sitúa un enlace que da acceso por el sur a La Font de la Figuera, salvando a continuación dos vías férreas. Luego, siempre en dirección norte, se separa de la N-344 y pasa al oeste del núcleo urbano, bajo la mirada del monte Capurutxo y en paralelo a una vía férrea desmantelada, para unirse de nuevo a la N-344 hacia el pk 11+000, situándose a continuación un nuevo enlace, donde finaliza la variante. En su parte final, el trazado salvará el cauce del río Canyoles antes de enlazar con la autovía A-35.

De los cuatro enlaces previstos en el tramo, se han construido los dos situados en ambos extremos de la variante. Al principio de la misma se sitúa el acceso sur a La Font de la Figuera, un enlace completo formado por una glorieta inferior de gran diámetro bajo el tron-

## Una autovía en desarrollo

*La autovía Cieza-Font de la Figuera (A-33) es una infraestructura de alta capacidad que cuando esté finalizada servirá como itinerario alternativo para comunicar Murcia y Valencia por el interior frente a los congestionados itinerarios costeros en esta zona (AP-7, N-322), acortando de hecho en 46 kilómetros el recorrido por la autopista. Su trazado de 90 kilómetros, que se construye en paralelo al de la carretera N-344 (de Alcantarilla a Valencia por Yecla), discurre en su mayor parte por la comarca del Altiplano murciano (77 kilómetros) y en su parte final por las provincias de Albacete, Alicante y Valencia, comunicando a lo largo del mismo tres importantes corredores entre el centro peninsular y Levante: las autovías A-30 (Albacete-Murcia-Cartagena), A-31 (Albacete-Alicante) y A-35 (Almansa-Xátiva).*

*La construcción de la A-33 se inició en 2008 y en 2012 se puso en servicio el primer tramo en suelo murciano, Blanca (A-30)-Jumilla (N-344), que supone un tercio del trazado total. A este tramo se ha unido en 2017 la variante de La Font de la Figuera (5 kilómetros), parte central del segmento que enlaza las autovías A-31 y A-35. En el resto del trazado está en fase avanzada de obra el tramo Jumilla (N-344)-Yecla (C-3223), de 23,4 kilómetros, que será el siguiente en abrir al tráfico, y los dos subtramos valencianos restantes del tramo entre la A-31 y la A-35, cuya finalización se ha fijado para 2019. El tramo que completará la A-33, Yecla (C-3223)-Caudete (A-31), de 23,4 kilómetros, tiene el proyecto constructivo redactado y aprobado, y su licitación se realizará en los próximos meses, según dijo el ministro de Fomento el pasado mes de junio.*

---

co de la autovía, con cuatro ramales unidireccionales de entrada y salida a la misma más los ramales bidireccionales de conexión con la carretera N-344, que permiten todos los movimientos. Al final de la variante se ha construido un enlace formado actualmente por una glorieta y dos ramales de conexión con la autovía (en el futuro incluirá una nueva glorieta al otro lado de la autovía) más un paso inferior bajo la A-33, que constituye el acceso norte a La Font de la Figuera a través de la N-344. Este segundo enlace se ha desplazado unos 500 metros al norte respecto a lo previsto en el estudio informativo debido a razones medioambientales, evitando así la afección al cerro donde se ubica la ermita de Santa Bárbara.

En total, el tramo de la A-33 requerirá la construcción de 26 estructuras (tres viaductos para los enlaces con las autovías A-31 y A-35, 10 pasos superiores y 13 pasos inferiores, además de ocho marcos de drenaje). En la variante recién estrenada destacan los dos pasos superiores construidos a la altura de la depresión de la Ho-

---

ya de Manuel para cruzar sobre dos vías de alta velocidad prácticamente consecutivas (Madrid-Valencia y Valencia-La Encina). Se trata de sendas estructuras, de 79 metros de longitud cada una, distribuidos en seis vanos, formadas por vigas prefabricadas pretensadas tipo doble T. En el capítulo de drenaje transversal, el tramo incluye la construcción de 39 obras, entre ellas ocho marcos de drenaje.

Las medidas de integración ambiental del tramo son la hidrosiembra en los taludes (677.000 m<sup>3</sup>), la plantación de 68.000 unidades de especies autóctonas, el revestimiento de taludes con geoceldas (9.500 m<sup>2</sup>), la extensión de 580.000 m<sup>3</sup> de tierra vegetal y la instalación de más de 6.000 m<sup>2</sup> de pantallas acústicas para reducir el impacto sonoro de la autovía en tres puntos del trazado, entre ellos el núcleo urbano de La Font de la Figuera y unas viviendas aisladas al norte de esta población. También se han realizado varias intervenciones arqueológicas, paleontológicas y etnológicas (excavación de 27.000 m<sup>2</sup>). ■