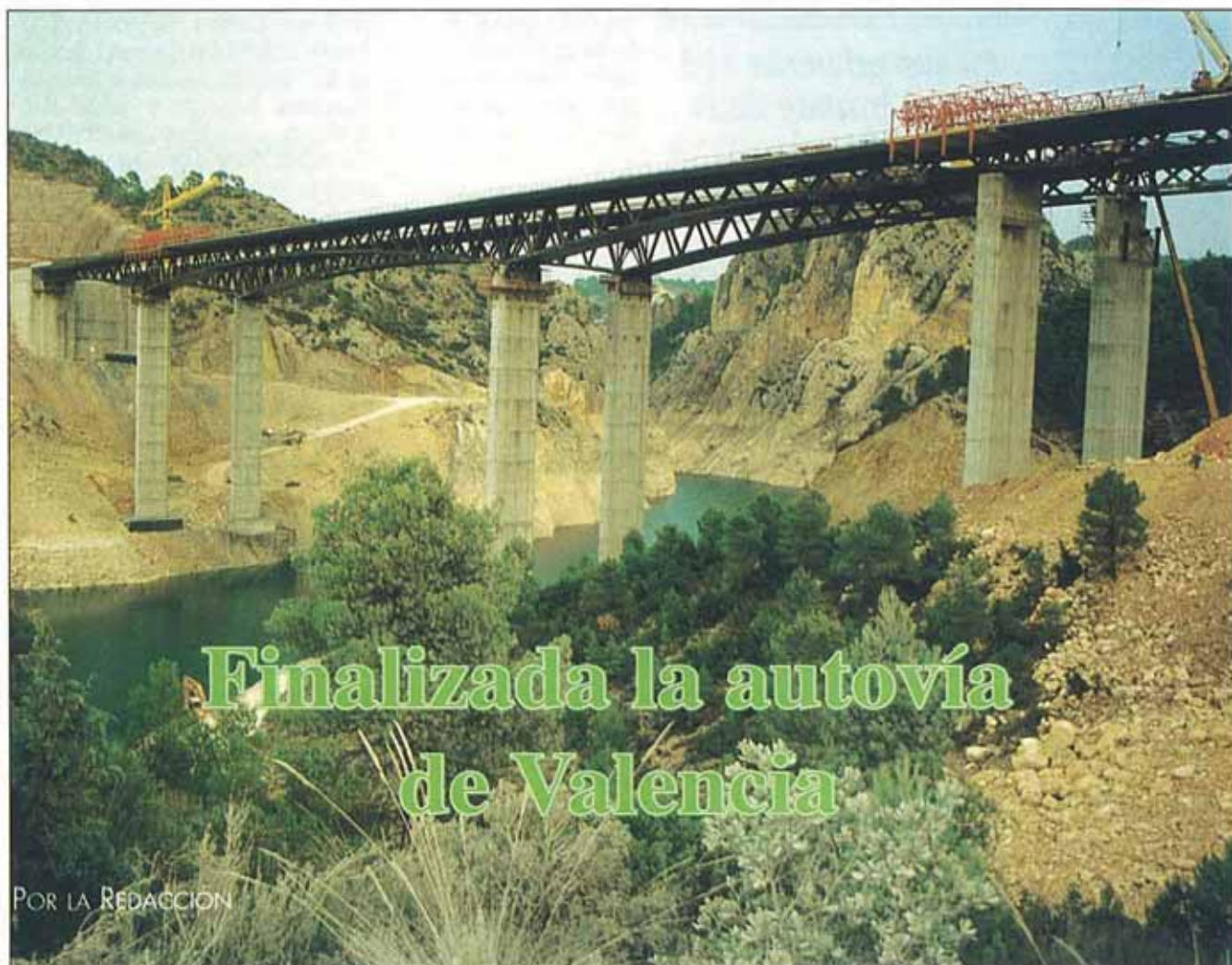




Finalizada la autovía de Valencia

POR LA REDACCIÓN

Con la inauguración de los tramos Atalaya de Cañavate - Motilla del Palancar y Minglanilla-Caudete de las Fuentes ha quedado definitivamente finalizada la autovía de Valencia, que ha supuesto una inversión aproximada de 150 000 Mpta y 10 años de construcción. De esta forma, Madrid y Valencia han quedado comunicadas por una vía de gran capacidad con control total de accesos, que dispone de, al menos, dos carriles de 3,50 m por sentido de la circulación, con arcenes exteriores de 2,5 m, interiores de 1 m y mediana variable.

Itinerario común

La autovía de Valencia comparte su recorrido con el itine-

rio Madrid-Alicante hasta la localidad de Atalaya del Cañavate, más allá de Honrubia. A partir de aquí, la autovía de Levante se dirige hacia Alicante por La Roda, mientras que la de Valencia sigue su recorrido por Motilla del Palancar.

El primero de los tramos, partiendo desde Madrid, es el denominado **Final de la A-3 - Arganda**, que entró en servicio en 1990 y supuso una inversión de 1 703 Mpta. Tiene una longitud de 10,1 km, desde el p.k. 10,5 al 20,6 de la N-III; y cuatro enlaces: Rivas Urbanización, Rivas, Rivas - Vaciamadrid y vías de servicio.

A continuación, el tramo **Arganda - Perales de Tajuña** inaugurado en noviembre de 1993. Tiene una longitud de 22,6 km y 6 enlaces: Chinchón, Arganda Oeste, Morata, Argan-

da Este, Campo Real y Tielmes. Su coste final fue de 14 470 Mpta aproximadamente.

De 14 373 Mpta fue, en cambio, la inversión realizada en el siguiente tramo: **Perales de Tajuña - Tarancón**, de 38,6 km de longitud, y que se inauguró en 1990. En él se construyeron los enlaces de Villarejo de Salvanes, Valdelaguna, Villarejo de Salvanes - Belmonte del Tajo, Villamanrique del Tajo, Fuentidueña del Tajo - Valdarecete, Fuentidueña del Tajo - Estremera, Zarza de Tajo, Estremera, Zarza de Tajo - Belinchón.

Tarancón - Honrubia, de 86,1 km, es el tramo más largo de todo el itinerario. Contó con un presupuesto de 23 419 Mpta, y está en servicio desde 1992. Tiene hasta 19 enlaces, que dan ser-

vicio a Villarrubio, Villaviejas, Cervera del Llano, La Hinojosa, La Almarcha, N-420, C. Castilla - García Muñoz, Tribaldo - Uclés, El Hito y Honrubia de Castilla. En él cabe destacar también

la construcción de un viaducto de 175 m sobre el río Cigüela y 20 estructuras con losas postensadas.

A partir de aquí siguen unos 13 km comunes con el tramo **Honrubia - La Roda** de la autovía de Levante. Luego su trazado cambia de dirección y continúa con un recorrido independiente, llegando a Atalaya del Cañavate, donde se inicia uno de los nuevos tramos inaugurados a primeros de diciembre del presente año.

Atalaya del Cañavate - Motilla del Palancar

Este primer tramo del nuevo itinerario, de 35 km de longitud, ha contado con un presupuesto de

En sus primeros 175 km el trazado de la autovía de Valencia es común al de la autovía de Levante

Picazo - Rubielos y Pozo Seco, y seis viaductos de distintas dimensiones. Sus obras comenzaron en octubre de 1996.

Motilla del Palancar - Minglanilla

Este tramo, cuyos 27,3 km de longitud transcurren totalmente por la provincia de Cuenca, se inauguró en julio de 1997. Supuso una inversión total de 6 947 Mpta, con la que también se construyeron 12,2 km de ramales de sentido único y 4,7 km de sentido doble de circulación.

Su trazado nace en la margen izquierda del arroyo de Valdemembra y discurre por el este,

18 233 Mpta. A lo largo de su trazado, como ya informamos en el artículo dedicado a su inauguración, se han dispuesto enlaces para dar servicio a los núcleos urbanos de Atalaya, Tébar, El

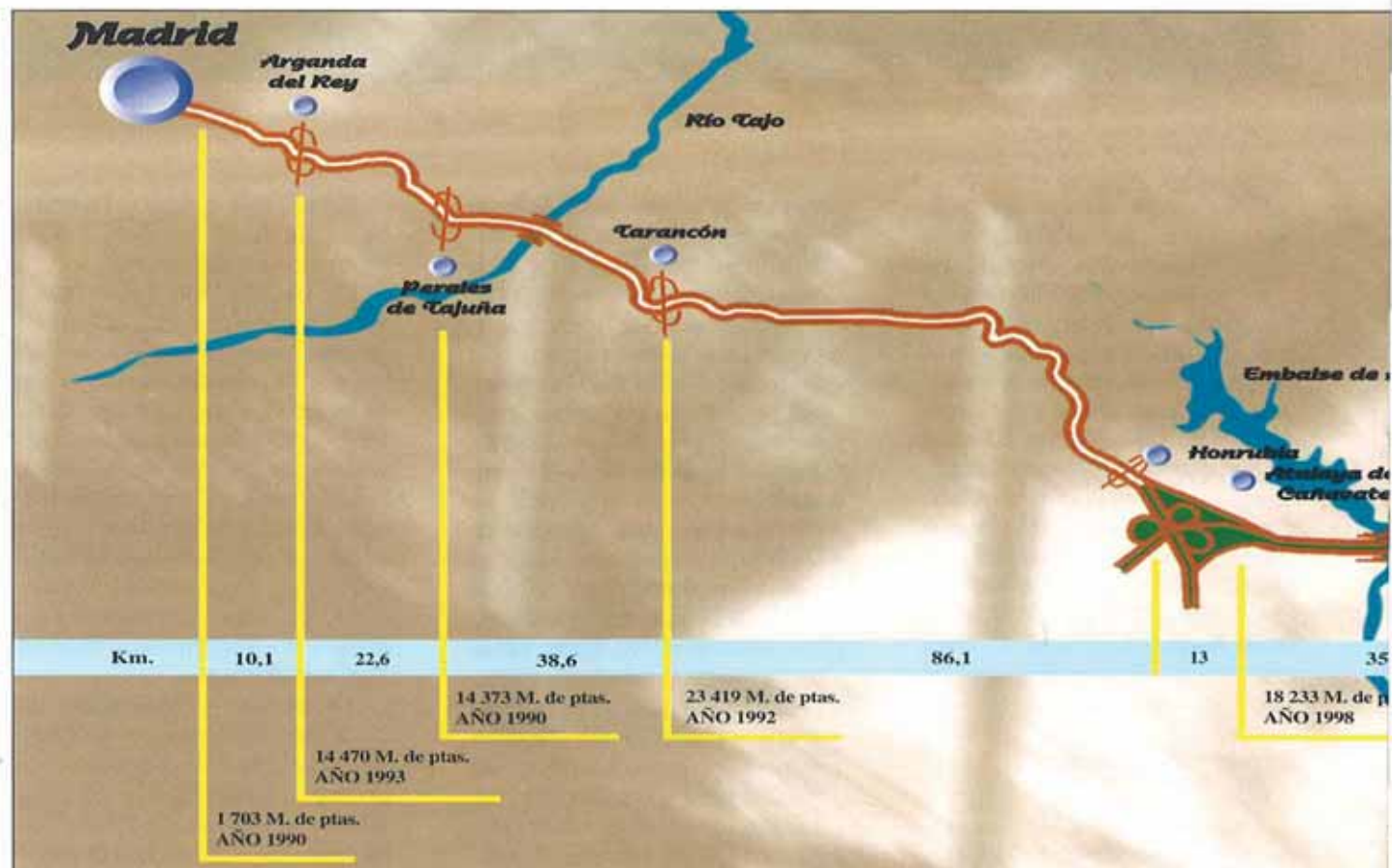
atravesando las carreteras CU-8120, CU-814 y Camino de Castillejo - Iniesta, así como diversos caminos. Termina a medio kilómetro después de su cruce con la CU-814, donde enlaza con el siguiente tramo de la autovía.

A lo largo de su trazado se han dispuesto cuatro enlaces, que se comunican con la N-320 en Motilla del Palancar; la CU-8120, de Graja a Iniesta; Camino de Castillejo - Iniesta, en Castillejo; y con la CU-814, de Minglanilla a Villalpando en Minglanilla.

En cuanto a sus estructuras, se han construido un total de 19 (6 viaductos, 10 pasos superiores y 3 inferiores).

Minglanilla - Caudete de las Fuentes

En total tiene 29,8 km de longitud, con un presupuesto de 18 141 Mpta. Se ha dividido en dos subtramos: uno de algo más de 20 km, que se inauguró en julio de 1997; y el otro de 10 km aproximadamente, uno de los últimos en inaugurarse.



Del primer subtramo, 5,2 km corresponden al tramo de conexión que desde Minglanilla enlaza en el p.k. 231 con la N-III; y los restantes son los comprendidos entre el p.k. 239 de la N-III, hasta enlazar con la autovía de Caudete a Requena.

Se han construido un total de tres enlaces para dar servicio a las poblaciones de Villargordo del Cabriel, Jaraguas, Venta del Moro; y un semienlace en Minglanilla.

En cuanto al subtramo recién inaugurado, ha sido uno en donde las dificultades técnicas han sido mayores, tanto generales como específicas, y uno de los más polémicos en cuanto a protección del medio ambiente. De él hemos dado cumplida información en el artículo que se dedica a su inauguración. Hay que des-



En la foto, vista parcial del tramo Atalaya de Cañavate - Motilla del Palancar, de 35 km de longitud.

tacar, como estructuras más importantes, los viaductos y los túneles gemelos.

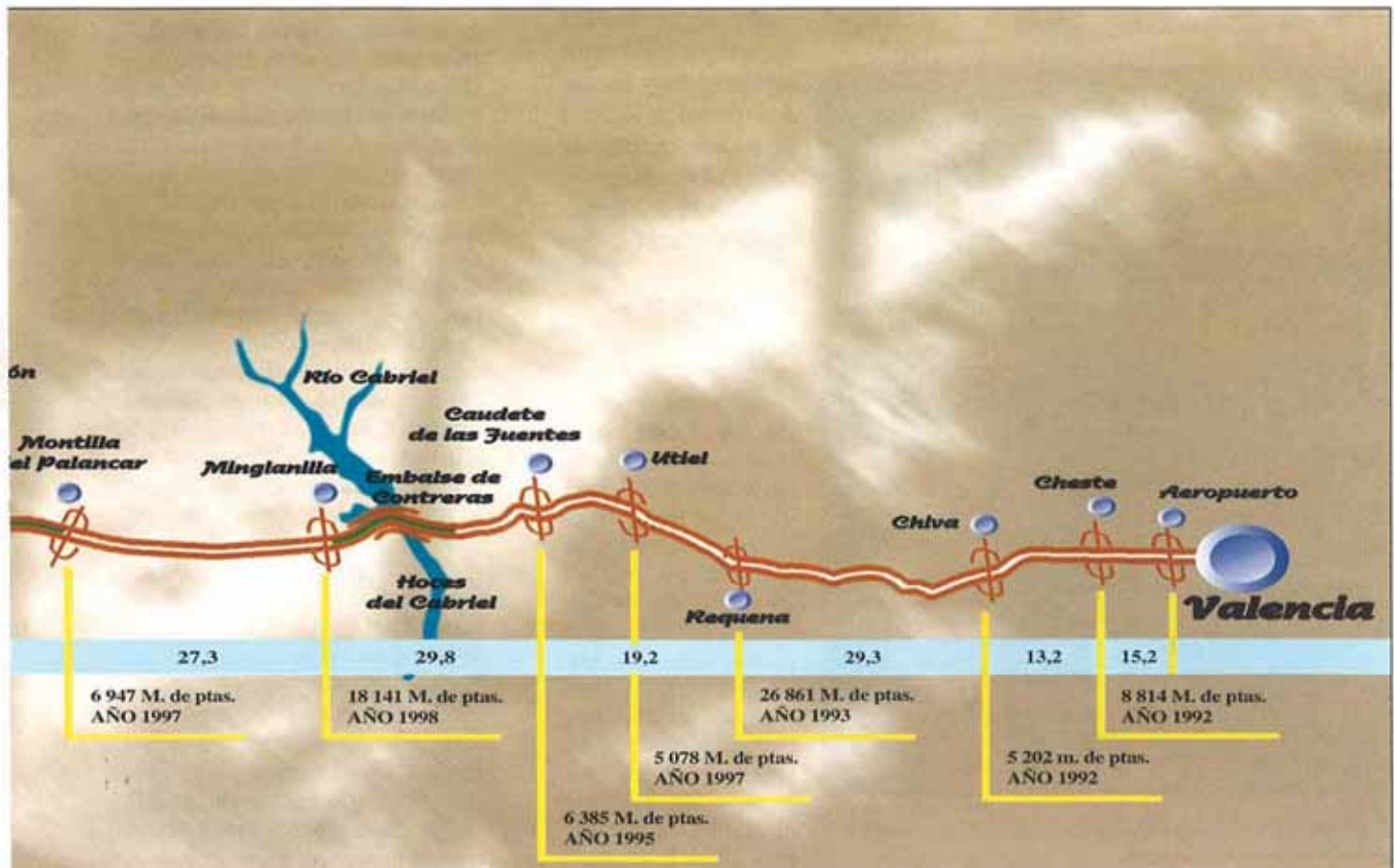
Caudete de las Fuentes - Requena

Este tramo de 19,2 km de longitud se dividió también en tres subtramos, dos de los cuales fueron inaugurados en el mes de ju-

lio de 1995 y un tercero que se inauguró en 1997. Consiste en sendas variantes: la primera evita la travesía de Caudete de las Fuentes, la segunda evita las travesías de San Antonio y de Requena, quedando entre ambas la variante de Utiel, que supuso un proyecto aparte y que comentamos más adelante. En total, se han construido 5 enlaces: Caudete de las Fuentes, San Antonio, Polígono industrial, y

Requena Norte y Este. La inversión realizada en los dos primeros subtramos alcanzó los 6 385 Mpta.

El trazado comienza en el kilómetro 253 de la N-III y termina en el p.k. 280, en la localidad de Requena. Consta de 17 estructuras: 7 superiores de losas postensadas de cuatro vanos 15,5-23-23-15,5 y ancho de



Tramo	km	Inversión aproximada	Empresa constructora	Año en servicio
Fin A-3-Arganda	10,1	1 703 Mpta	Lain, S.A.	1990
Vtes.Arganda y Perales	22,6	14 470 Mpta	Corviam, S.A.	1993
Perales -Tarancón	38,6	14 373 Mpta	Auxini, S.A.	1990
Tarancón - Honrubia	86,1	23 419 Mpta	Auxini, S.A.	1992
Honrubia-Atalaya	13 (aprox)	(incluido en Honrubia-La Roda)	Entrecanales y Tavora	1992
Atalaya- Motilla	35	18 233 Mpta	UTE Atalaya (Ferroviario-Necso)	1998
Motilla - Minglanilla	29,8	6 947 Mpta		1997
Minglanilla - Caudete	19,2	18 141 Mpta	UTE Autovía N-III (ACS-Firmecivil)	1998
Caudete - Requena	24,8	11 463 Mpta	FCC.	1995-97
Requena - Chiva	29,3	26 861 Mpta	FCC.	1993
Chiva - Cheste	13,2	5 202 Mpta		1992
Cheste - Aeropuerto	15,2	8 814 Mpta	Lain, S.A.	1992

10,5 m; 8 inferiores entre 18 y 31 m de luz; y 2 viaductos de vigas, formado uno por cuatro vanos de 23 m y, el otro, por tres vanos de 27 m de luz.

Por lo que se refiere a la variante de Utiel, ésta tiene 7 km de longitud, un coste de 5 078

Mpta y fue inaugurada a mediados de 1997.

Consta de tres enlaces que comunican Utiel con otras limitrofes en dirección a Madrid y Valencia, así como con la carretera N-330, de Alicante a Francia.

Cuenta también con dos pasos superiores de losa postensada y un paso inferior, a los que se suman un puente sobre el río Magro y otro sobre el barranco de Estenas.

Requena - Chiva

Con una longitud de 29,3 km, este tramo, en el que se invirtieron 26 861 Mpta, se inauguró a finales de 1993. Comienza en el km 280, a 4 km de Requena en dirección a Valencia, y se puede dividir en 3 subtramos. El primero transcurre en sus 10 primeros kilómetros a través del llamado altiplano de Requena - Utiel. El trazado

de la antigua carretera estaba constituido por una recta excepto a su paso por el barranco de El Rubio. La autovía se proyectó como una mera duplicación de calzada aunque, debido a la mejora del trazado, se cambia de mano cinco veces, lo que obliga a los correspondientes desvíos y entronques. En este subtramo se ubica el enlace de El Rebollar, que comunica la localidad de este nombre con la estación de ferrocarril.

El subtramo siguiente, de mayor complicación, transcurre desde el kilómetro 10 hasta el 24, donde termina el Viaducto de Buñol, la obra más representativa de todo el tramo Requena - Chiva. Este viaducto suaviza el anterior trazado, por el cual, en apenas 4 km, se bajaban más de 200 m con pendientes del 6% y multitud de curvas. El Viaducto de Buñol, con tres carriles por sentido, tiene una rasante media de 35 m y máxima de 54 m sobre el terreno, salvando un desnivel de 100 m. Consta de 46 vanos y se apoya sobre 45 pódicos.

En el tercer subtramo, de 6 km, se ubica el terraplén más alto de todo el trazado, con 38 m de altura, y el enlace de Buñol.

Se dispuso un tercer carril donde la rampa fuera mayor del



Foto retrospectiva del viaducto de Buñol en los días previos a su inauguración.

3% y en las estructuras del recorrido.

Chiva - Cheste

Por lo que se refiere a este tramo, se encuentra en servicio desde 1992, tiene una longitud de 13,2 km y supuso una inversión de 5 202 Mpta.

Cheste - Aeropuerto de Valencia

Este tramo fue inaugurado a finales de 1992. De 15,2 km de longitud, supuso una inversión de 8 814 Mpta. Su trazado consistió fundamentalmente en la construcción de la conexión de la Autovía de Penetración Oeste a Valencia con la V-611 y el acceso al aeropuerto de Manises. Además, la construcción de una variante de la carretera VP-6116 de Manises a Ribarroja y Villamarxant, con la supresión de un paso a nivel con el



Variante de Utiel.

ferrocarril de Valencia a Ribarroja.

De esta forma se completa una autovía largamente deseada

y que significará una importante mejora de la seguridad y de la comodidad de la conducción. ■



REDUCCIÓN DE LOS DESASTRES NATURALES EN LAS CARRETERAS

**Seminario Internacional Latinoamericano
Cartagena de Indias (Colombia) 14-16 Abril 1999**



El Seminario se dedicará a analizar los Desastres Naturales más activos en la región latinoamericana: huracanes, terremotos, deslizamientos de laderas, inundaciones, volcanes,... Este Seminario facilitará la oportunidad a los expertos y gestores del área Latinoamericana de intercambiar la información y la experiencia de cada país en relación con:

- La evaluación y predicción de los riesgos naturales
- Las medidas y acciones preventivas
- La preparación ante los desastres
- Las leyes y regulaciones
- La planificación de las emergencias y la gestión de las crisis
- El diseño y las actuaciones para reparar las infraestructuras
- Las medidas posteriores a los desastres naturales

Para más información:

En Colombia:

- Dr. Darío Londoño Gómez: (Secretario Gral. Técnico).
- Dr. José Ricardo Villadiego (Jefe Of. Prevención de Riesgos y Actuaciones de Emergencia).
INVIAS. Santa Fé de Bogotá.
Tlf.: 571 222 22 57/315 41 57. Fax: 571 221 24 03.

En España:

- Dr. Ricardo Díaz Zoido (Director Técnico de Programación de Cooperación Internacional).
CEDEX. Alfonso XII, 3 y 528014-MADRID (España) • Tlf.: 34 91 335 72 93. Fax: 34 91 335 73 22.
e-mail: rdiaz@cedex.es