

Inaugurado el tramo Miajadas-Mérida de la Autovía de Extremadura

Por A. LECHA



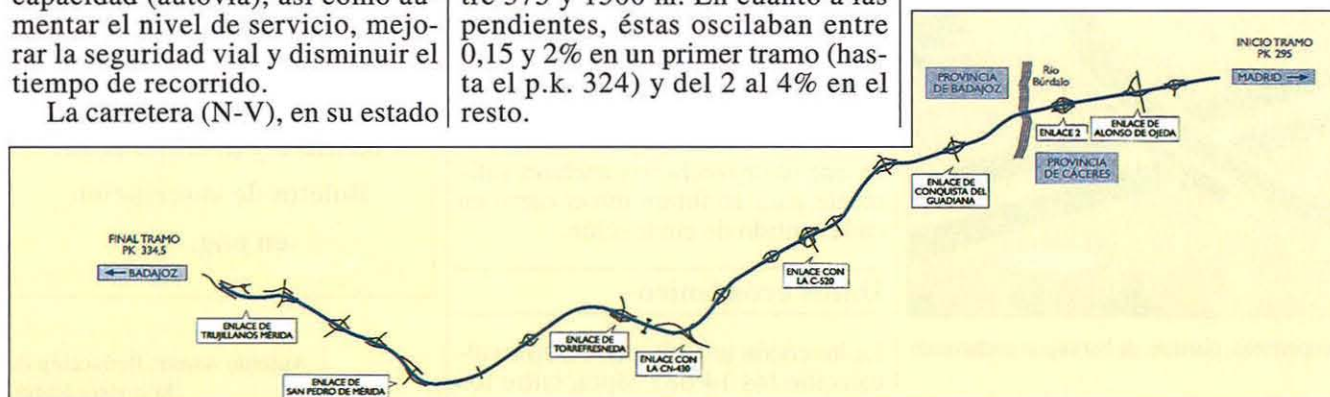
A lo largo del tramo se han dispuesto un total de 20 estructuras

Los objetivos que se perseguían con esta actuación se fijaron en completar la transformación de la parte española del corredor Madrid-Lisboa (E-90) por Badajoz, entre las dos poblaciones citadas, en una vía de alta capacidad (autovía), así como aumentar el nivel de servicio, mejorar la seguridad vial y disminuir el tiempo de recorrido.

La carretera (N-V), en su estado

inicial, presentaba una anchura de calzada de 7,00 m y arcenes variables entre 2,25 y 2,50 m totalizando 11,50 a 12,00 m. El tramo estaba constituido por largas alineaciones rectas entre las que se intercalaban curvas de radio comprendidos entre 375 y 1500 m. En cuanto a las pendientes, éstas oscilaban entre 0,15 y 2% en un primer tramo (hasta el p.k. 324) y del 2 al 4% en el resto.

El itinerario tuvo una IMD durante 1994 de 5 894 vehículos, con un 19% de pesados, en el tramo Miajadas-Intersección con la N-430, y de 9 923 desde este punto a Mérida, con igual porcentaje de pesados.



La nueva autovía

Este tramo tiene una longitud de 38,2 km de los que 27,4 corresponden a la duplicación de la N-V y 10,8 a variantes de nuevo trazado, el cual ha sido proyectado con radios mínimos en planta de 1 000 m y pendientes inferiores al 4,5%, acuerdos mínimos cóncavos de 6 000 y convexos de 12 500, lo que garantiza la seguridad del tramo para una velocidad de 120 km/h.

Enlaces

A lo largo del recorrido se han dispuesto 8 enlaces (cada 5 km) que conectan con las poblaciones de Alonso de Ojeda, Conquista de Gadiana, Don Benito (C-520), Santa Amalia (N-430), Torrefresneda, San Pedro de Mérida, Trujillanos y Mérida.

Sección transversal

Las calzadas se componen de dos carriles de 3,50 m de anchura, con arcenes interiores y exteriores de 1 y 2,50 m, respectivamente, separadas por una mediana de 11 m.



En total se han construido ocho enlaces

Firme

Éste está compuesto de 22 cm de mezclas bituminosas en 3 capas y 20 cm de suelo-cemento sobre explanada mejorada E-3. En los tramos de aprovechamiento del firme de la N-V se ha realizado un fresado y sustitución de las zonas

fisuradas; posteriormente, se ha extendido una capa de regularización con mezcla bituminosa para la obtención de un peralte único y, finalmente, se ha reforzado el firme existente con un espesor de 12 a 15 cm de mezclas bituminosas en 2 capas.

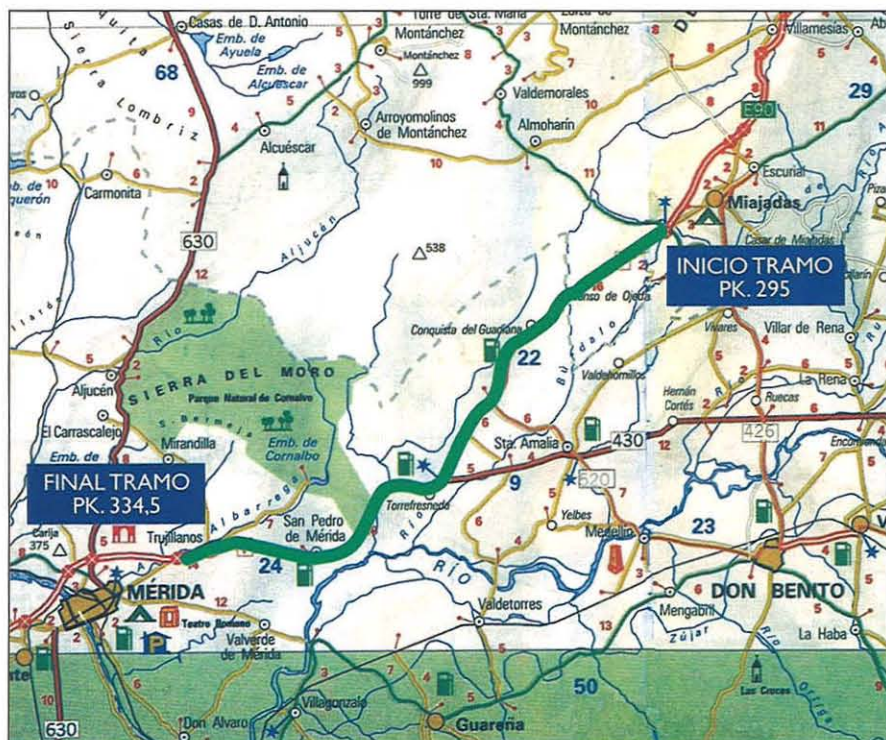
Estructuras

A lo largo del tramo inaugurado y con el fin de evitar el posible efecto barrera de autovía, se han dispuesto un total de 20 estructuras, 12 marcos grandes y 3 pórticos. De las 20 citadas, 9 son pasos superiores para enlace, 8 son pasos superiores para comunicación transversal de caminos de servicio y 1 pasarela peatonal, todas ellas construidas mediante tableros de losas postesadas *in situ*, además de 2 tableros de vigas prefabricadas sobre el río Búrdalo.

También destacaremos que, en aras de facilitar la comunicación y accesibilidad de la autovía a zonas colindantes, se ha previsto la construcción de 70 km de caminos de servicio, de los cuales, 40 son caminos agrícolas de 5 a 6 m de anchura y finalizados con zahorra natural; los restantes 30 km son vías de servicio, de 6 a 7 m de anchura y pavimentadas con aglomerado asfáltico.

Además, es de destacar que para la consecución de su integración en el entorno, se ha previsto un tratamiento medioambiental mediante hidrosiembras de taludes, plantaciones de especies arbustivas y arbóreas en mediana y enlaces, con una inversión para este capítulo de 130 Mpta.

Finalmente, el presupuesto de la obra ha ascendido a casi 9 500 Mpta con un plazo de ejecución de 27 meses. ■



Esquema del tramo inaugurado, de 38,2 km de longitud

OTRAS MAGNITUDES

Excavación tierras	1 850 000 m ³
Excavación roca	235 000 m ³
Terraplén	2 750 000 m ³
Zahorra natural	95 000 m ³
Suelo-cemento	140 000 m ³
Zahorra artificial	90 000 m ³
Mezclas bituminosas	450 000 t

A. Lecha
Redacción de la revista Rutas