

Puesta en servicio del tramo Argamasilla de Alba-Tomelloso de la autovía A-43, de Extremadura a la Comunidad Valenciana

José M. Barrena de Valenciano, ICCP,
Director de las obras.

En octubre de 2005 se ha puesto en servicio el tramo mencionado, cuya obra ha consistido en la duplicación de su calzada para la conversión en autovía de la antigua variante de las poblaciones de Argamasilla de Alba y Tomelloso (Ciudad Real), de la carretera N-310, con una longitud troncal de 16,2 km, a los que se le añaden 2 vías de servicio de 3,4 km de longitud y la continuidad de los caminos existentes.

Proceso constructivo

El mayor problema para la ejecución de la obra han sido los numerosos desvíos que se han tenido que realizar –ya que era obligatorio el mantenimiento del tráfico existente con condiciones de seguridad y comodidad– y el tráfico muy elevado (IMD de 7 000 veh./día), con un porcentaje de vehículos pesados muy elevado (40%).

El proceso constructivo se ha realizado con las siguientes fases:

- Mantenimiento de tráfico de doble sentido por la calzada existente (en la situación definitiva, calzada derecha) y construcción, con características de autovía, de la calzada izquierda, excepto la capa de rodadura, que se ejecuta en la última fase para seguir permitiendo la circulación del tráfico.

- Tráfico pasando por la calzada izquierda en doble sentido de la circulación, y adaptación de la calzada



El tramo puesto en servicio discurre desde el oeste de Argamasilla de Alba y el este de Tomelloso (Ciudad Real).

Autovías del Estado

antigua para cumplir con los parámetros de autovía (ensanche de la plataforma, cambio de la pendiente transversal, eliminación de bombeo, mejora de la rasante longitudinal y refuerzo del firme), quedando totalmente terminada.

La ejecución de las obras del tramo Argamasilla de Alba-Tomelloso ha supuesto una inversión de 26,8 millones de euros para sus 16,2 km de longitud

■ La calzada derecha se pone en servicio en septiembre de 2005 con la circulación definitiva en sentido Manzanares a Villarrobledo; y el tráfico inverso se desvía a partir del entronque por la N-310a, procediéndose a la extensión de la capa de rodadura de la calzada izquierda. Esta calzada, Villarrobledo-Manzanares, es la que se ha puesto en servicio en octubre de 2005.

Características del tramo

Por lo que se refiere a sus características, hay que resaltar que la velocidad de proyecto es de 120 km/h, el radio mínimo en planta es de 1 000 m y la pendiente máxima del 2,21%. En cuanto al firme, se ha extendido una capa de rodadura drenante para una mayor comodidad y seguridad de los usuarios.



La calzada es la característica de autovía, con mediana de 10 m de anchura y bermas de 1 m.

Sección transversal

Esta consta de dos calzadas con dos carriles de 3,50 m cada uno, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1 m. La mediana es de 10 m de anchura y las bermas de 1 m.

El tramo dispone de una vía colectora para evitar tramos de trenzado en su conexión con otras carreteras y con

los accesos a las poblaciones de Tomelloso y Argamasilla de Alba.

Con su puesta en servicio, se consigue mejorar la seguridad vial y la fluidez del tráfico.

Estructuras

Dado que la variante ya en su día previó su duplicación de calzada, ade-



La adecuada permeabilidad transversal de la autovía evita el efecto barrera que una obra de este tipo pudiera llegar a crear.

más de las estructuras existentes, se han ejecutado 3 pasos superiores y 6 inferiores (3 de vigas prefabricadas y 3 con marcos prefabricados).

Como estructura más relevante, hay que destacar la que se ha dispuesto sobre el río Guadiana, de 3 vanos, con luces de 14,10 m; 21,90 m; y 14 m.

Para la ejecución de las cimentaciones de estas estructuras, ha sido necesario sostener los terraplenes de la calzada existente con paramento vertical mediante la técnica de soil-nailing.

Ordenación ecológica y paisajística

La integración ambiental de la autovía se fundamenta, entre otras medidas, en la reutilización de tierra vegetal, la revegetación y el tratamiento paisajístico de la mediana y recintos de las isletas en los enlaces. Así mismo, se incluye el tratamiento de ta-

ludes, la hidrosiembra, las plantaciones y los pasos de fauna.

Presupuesto

Entre las magnitudes que hay que destacar en la construcción del tramo de autovía, se consideran los 26,8 millones de euros destinados a la ejecución de la obra, los 0,75 millones en expropiaciones y los 0,91 millones destinados a control y vigilancia.

Finalmente, tan sólo queda por

añadir que esta obra ha sido cofinanciada por el Estado y los fondos FEDER de la Unión Europea. ■

Ficha Técnica

Titular:

Ministerio de Fomento.
Demarcación de Carreteras
del Estado en Castilla-La Mancha.

Dirección de obra:

D. José Manuel Barrena de
Valenciano, ICCP, y D. José Luis
Guerrero Estebáñez, ITOP.

Empresa adjudicataria:

Corsán-Corviam (Grupo
Isolux-Corsan).

Delegado:

D. Javier O'Connor.

Jefe de obra:

D. Víctor Cuadrado Bernardino,
ICCP.

Asistencia técnica:

GTT Ingeniería.

Jefe de unidad:

D. Miguel Ángel Bello Fernández,
ICCP.

Unidades

Longitud total:

16,2 km

Terraplenes:

1 000 000 m³

Mezclas bituminosas:

193 000 t

Zahorra artificial:

140 000 m³