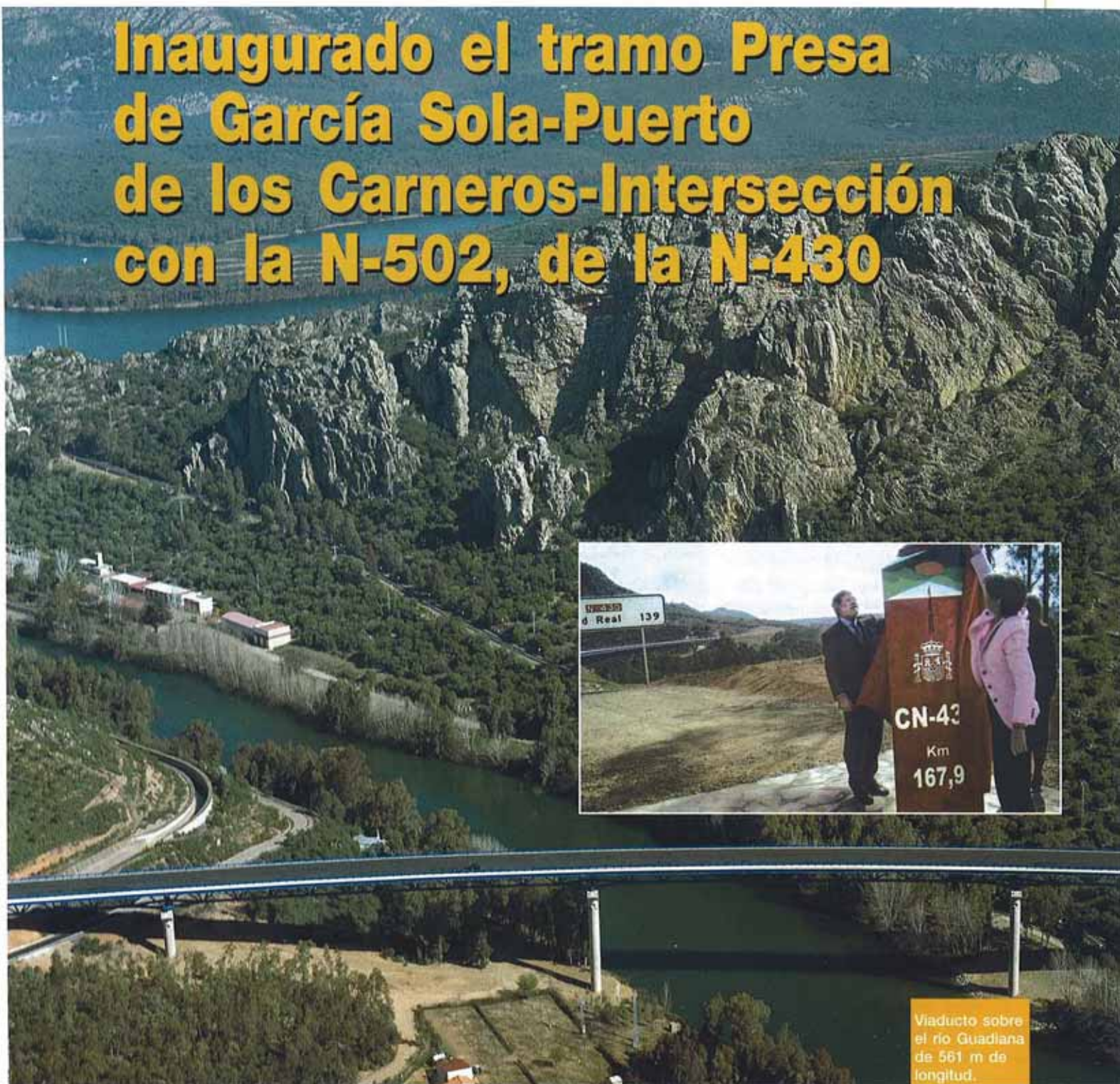


Inaugurado el tramo Presa de García Sola-Puerto de los Carneros-Intersección con la N-502, de la N-430



Viaducto sobre el río Guadiana de 561 m de longitud.

El pasado 14 de marzo de 2005, la *Ministra de Fomento, Dña. Magdalena Álvarez Arza*, acompañada por el *Presidente de la Junta de Extremadura, D. Juan Carlos Rodríguez Ibarra*, inauguró el tramo mencionado de la N-430, solucionando –según las propias palabras de la Ministra– “un despropósito histórico” y que abre un desarrollo

turístico impresionante, según las palabras del Presidente de la Junta, quien, al hablar de esta carretera, la definía como “inédita, única en España, no iba a ninguna parte y te volvías loco cuando pasabas por ella; y para retomarla, no sabías por dónde”.

La antigua carretera obligaba a los conductores a improvisar atajos por

vías comarcales; cuando en su origen se diseñó, entre otras finalidades, para dar salida hacia Levante de la producción de la huerta extremeña (Plan Badajoz).

La realidad era que la primera parte del tramo, hasta el puerto de los Carneros, no existía; y la segunda sustituye al pésimo trayecto que había entre el puerto y la N-502.

La carretera N-430, de Badajoz a Valencia por Almansa, constituye un eje transversal básico de la Red de Carreteras del Estado, definido por el corredor que une Lisboa y Extremadura con el Centro y el Levante españoles, pasando por Almansa.

La construcción de este tramo de carretera supone la definitiva eliminación de su falta de continuidad, ya que dicho itinerario se encontraba ancestralmente interrumpido al este de la provincia de Badajoz. La intensidad media diaria actual es de 1 100 vehículos, de los que un 21% son pesados.

La primera piedra del nuevo tramo, de 25,3 km de longitud y que supondrá un ahorro de tiempo en su recorrido de 40 minutos, se instaló en el año 2002; y 36 meses después, y con una inversión de casi 46 millones de euros, ya es una realidad.

El tramo Presa de García de Sola-Puerto de los Carneros-Intersección con la N-502, se ha construido con características geométricas compatibles con una primera calzada de autovía, la futura A-43, que unirá las comunidades autónomas de Extremadura y Valencia. Además, se ha dispuesto un tramo de 3 km con carril para vehículos lentos y se han construido o repuesto más de 25,2 km de caminos.

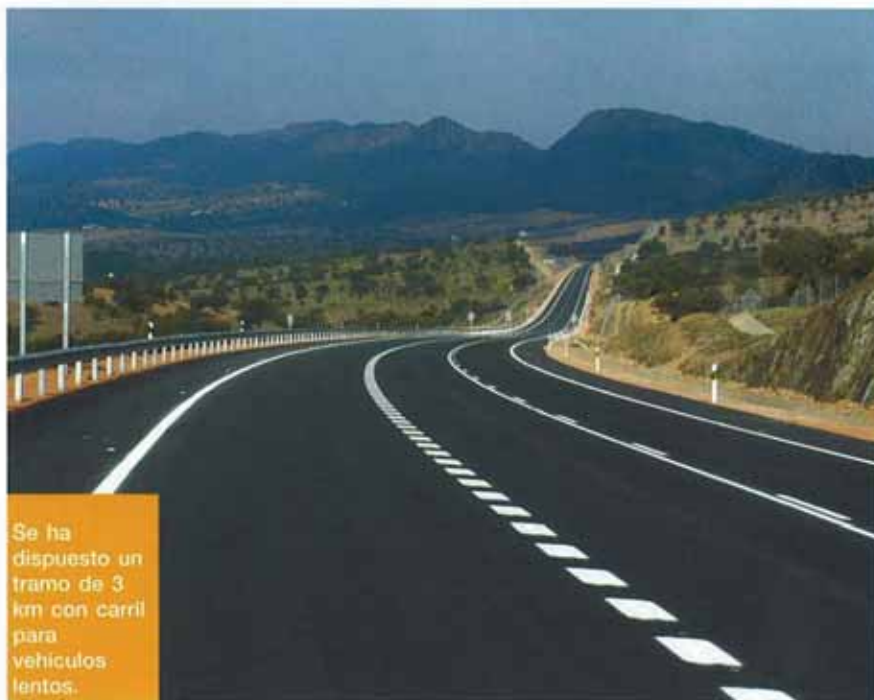
Descripción y características del trazado

La traza discurre entre los pp.kk. 167 y 193 de la N-430, comprendidos inicialmente entre la presa de García Sola y el puerto de los Carneros (tramo hasta ahora inexistente), y continuando hasta la intersección con la N-502, recorriendo los términos municipales de Talarubias, Puebla de Alcocer, Garbayuela y Fuenlabrada de los Montes. El uso del suelo es eminentemente agrícola de secano, dedicado a la labor, olivar, pastos, monte maderable y bajo, y encinar con cabañas locales de ganado bovino y vacuno.

Entre sus características geomé-



El nuevo trazado tiene una longitud de 25,3 km.



Se ha dispuesto un tramo de 3 km con carril para vehículos lentos.

**El itinerario
inaugurado
se encontraba
ancestralmente
interrumpido al
este de la
provincia de
Badajoz**

tricas, destaca que se ha diseñado con radios mínimos de 700 m, pendientes inferiores al 4,8%, acuerdos mínimos cóncavos de 7 000 m y convexos de 15 000 m, lo que incrementará sensiblemente la seguridad vial a la velocidad legalmente establecida de 100 km/h.

Secciones transversal y del firme

La sección transversal adoptada consta de una calzada de 15 m, con dos carriles de 3,5 m de anchura, ar-

cenes de 2,5 m y bermas de 1,5 m.

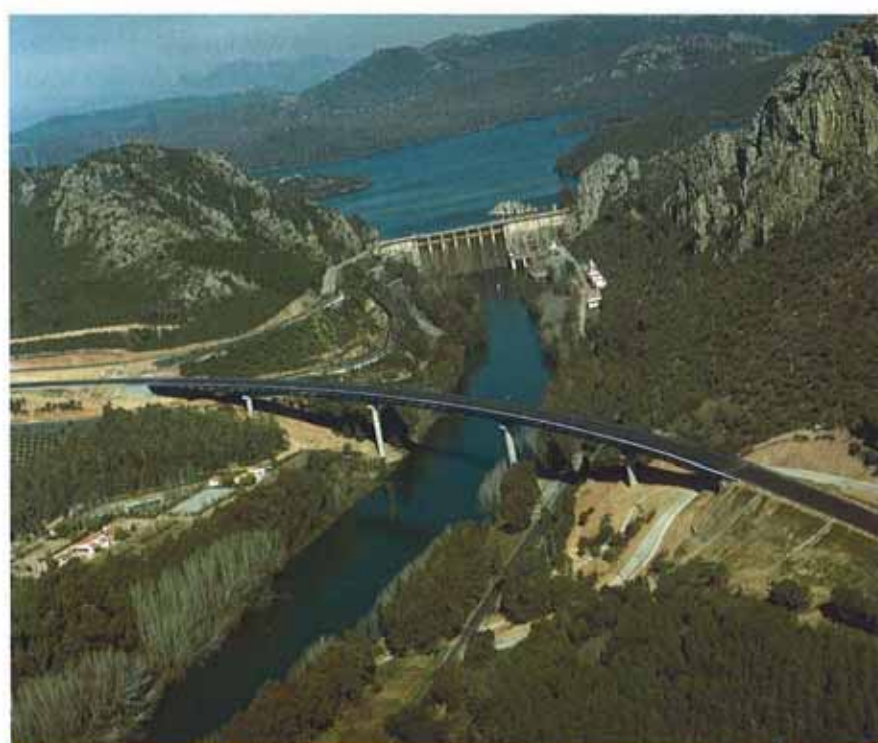
El firme dispuesto se compone de 15 cm de mezclas bituminosas en caliente, repartidos en tres capas, siendo la de rodadura (3 cm) del tipo F-10, con características drenantes, apoyadas sobre 20 cm de suelo cemento y sobre una explanada de 30 cm estabilizada con cemento.

Enlaces y estructuras

Para la adecuada funcionalidad de la carretera, se han previsto 3 enlaces completos, que la conectarán con



Las pendientes máximas del trazado son inferiores al 5%.



Viaducto sobre el río Guadiana en las inmediaciones de la presa de García Sola.

A lo largo de la obra se han dispuesto 3 enlaces: N-502, EX-103 y con la BA-135.

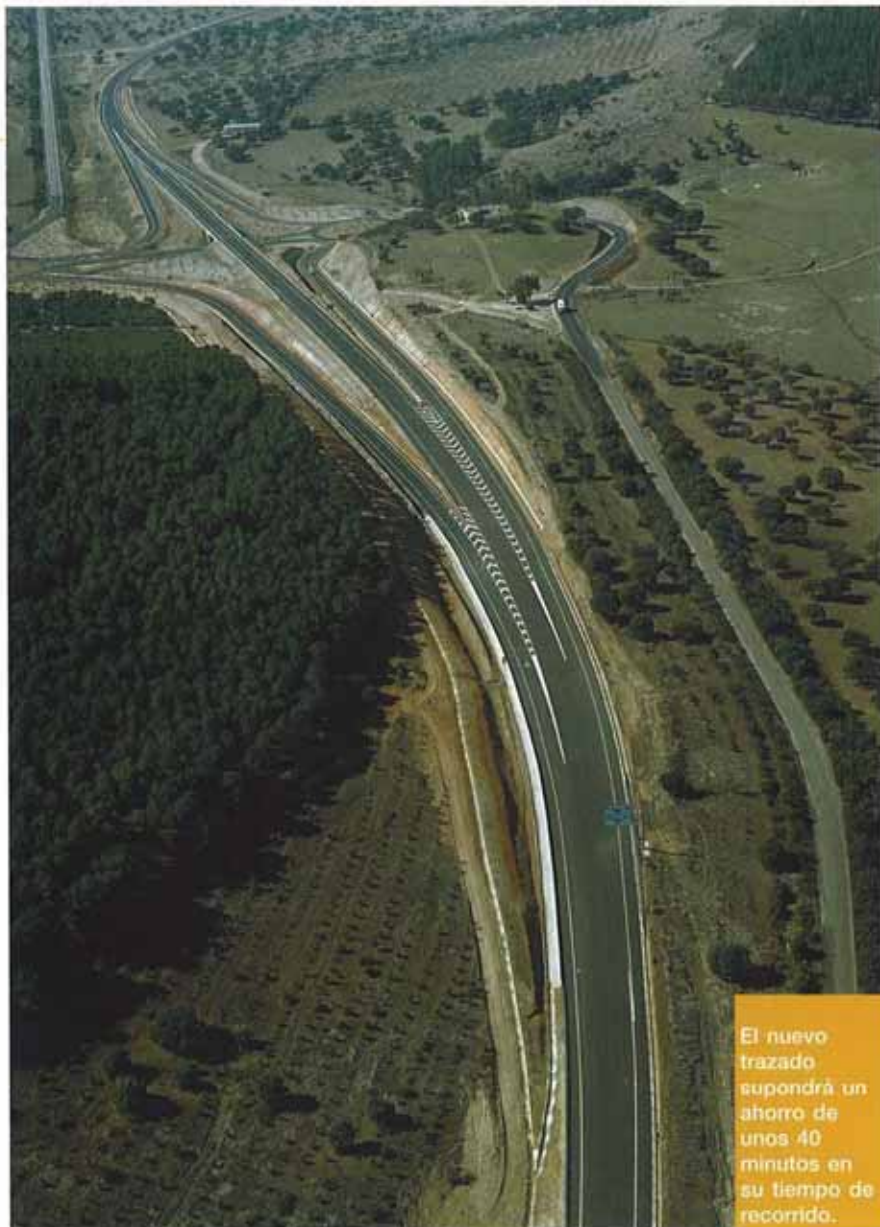
las zonas y localidades colindantes, así como con las N-502, EX-103 (autonómica) y BA-135 (provincial).

Como estructura singular hay que destacar el viaducto sobre el río Guadiana, en las inmediaciones de la presa de García Sola, —espectacular y estéticamente arriesgado, según algunos de los asistentes— formado por un dintel continuo de estructura mixta con una viga en celosía triangular de casi 8 m de canto compuesta por elementos tubulares soldados en los nudos, definida por cinco vanos, de 561 m de longitud en total y 132 m de luz en su vano mayor, con planta en curva de 1 000 m de radio y una pendiente uniforme del 0,6%.

Infraestructuras

El tablero lo forman vigas metálicas sobre las que se dispone una losa de hormigón armado, y todo ello se apoya a su vez en 4 pilas de hormigón armado con fuste único, de sección elíptica hueca y 42 m de altura máxima, así como en estribos de hormigón armado. El procedimiento constructivo empleado ha minimizado extraordinariamente el impacto sobre el entorno, y ha consistido en el montaje –por tramos– en parque exterior (5 fases), y su posterior empuje, deslizándose con gran precisión hasta su ubicación definitiva, tanto sobre los capiteles de las pilas como sobre los apoyos provisionales dispuestos entre vanos, lo que ha permitido minimizar sustancialmente el impacto sobre el entorno de Puerto Peña y sobre el "camping" existente, en comparación con cualquier otro procedimiento posible.

Para obtener una adecuada permeabilidad transversal de la carretera y paliar el posible efecto barrera, se han dispuesto 21 estructuras de distintos tipos, consistentes en 2 pa-



El nuevo trazado supondrá un ahorro de unos 40 minutos en su tiempo de recorrido.

Ficha Técnica

Titular:

Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura.

Ministerio de Fomento.

Dirección de obra:

D. Miguel Bruno Romero, ICCP

D. José Ignacio Seller Bermejo,

ITOP.

Empresa adjudicataria:

Sacyr, S.A.U.

Jefe de obra:

D. Roberto Gómez Blanco, ICCP.

Asistencia técnica

Intemac.

Unidades

Desmante:

2 160 000 m³

Terraplén:

2 040 000 m³

Explanada estabilizada:

116 500 m³

Mezclas bituminosas:

119 000 t

Suelocemento:

75 000 m³

Drenaje transversal:

99 unidades

sos superiores, 17 pasos inferiores y 2 pasos específicos de fauna. Además, se han construido 99 obras de drenaje transversal, de las que 13 son marcos de hormigón armado que incrementarán la mencionada permeabilidad.

Impacto ambiental

Para conseguir la integración de la obra en el entorno, se han adoptado importantes medidas encaminadas a paliar los impactos producidos tanto por las instalaciones auxiliares de la obra, como por los propios elementos funcionales de la carretera, apoyados en un programa de vigilancia ambiental en fase de obra, que continuará en los 5 primeros años de servicio.

Así mismo, se han instalado dos pasos específicos de fauna, múltiples dispositivos de escape de animales

adaptados a los cerramientos, envejecimiento de los taludes de desmonte en roca por medios químicos y biológicos, recuperación de 920 olivos afectados por la traza (y traslado de 2 100 ejemplares más a otras obras deficitarias para evitar su pérdida), así como la revegetación selectiva del entorno, recuperando la tierra vegetal y realizando tratamientos en taludes mediante hidrosiembra y plantaciones autóctonas tendentes a conseguir la recuperación vegetal y la reinstauración de los hábitats afectados, con especial atención a las márgenes del río Guadiana.

Finalmente, tan sólo queda decir que la obra ha sido dirigida por los técnicos de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura y realizada por la empresa Sacyr, S.A.U., siendo Intemac la firma encargada de la supervisión del aseguramiento de la calidad. ■