

La demanda de otras regiones deja a Extremadura sin ATS para sustituciones

SOFIEX obtiene la certificación de Applus+ de su sistema de gestión de la calidad

«Yo también quiero un trozo de cinta»

El ránking de la previsión aplicada al campo de la política y el protocolo lo encabezó ayer tarde el alcalde de Hinojal. Para asegurarse la instantánea, Antonio Montero se colgó de la muñeca, funda incluida, su propia cámara fotográfica. Quizás eran muchos años esperando el día de ayer.

Él fue uno de los que se llevó a casa un trozo de la cinta de las banderas de Extremadura y España que cortaron a medias Ibarra y Caldera. «No le dé vergüenza», le decía Ibarra a alguno de los que le rodeaban. Y no les dio, no. Cogieron su trozo de cinta otros cuantos más, entre ellos el consejero Luis Millán Vázquez, y la alcaldesa de Plasencia, Elia María Blanco, que no perdió la oportunidad de saludar al ministro invitado.

El acto de ayer tuvo vertiente reivindicativa. Grupos reducidos de vecinos de Cañaveral protestaron con pancartas en las que pedían alguna explicación oficial sobre el incendio que hace unos días arrasó casi dos mil hectáreas en los alrededores del municipio. Los vecinos exigen, además, algún tipo de compensación por la pérdida que ha supuesto el fuego. También los hubo de Hinojal, con pancartas en las que solicitaban un enlace sur de la autovía recién inaugurada hacia el pueblo.

de Mérida, y la variante de Fuente de Cantos) forman parte de una ruta que conecta el norte con el sur. «A nuestro lado vive gente, no somos los únicos habitantes de este mundo», dijo Ibarra, que también se refirió a una cuestión obligada al hablar de infraestructuras: los plazos.

El retraso histórico

«Esta infraestructura llega no con quince, sino con cincuenta años de retraso», afirmó el jefe del Ejecutivo autonómico. «Uno de los graves problemas de verdad de Extremadura ha sido la incomunicación», reflexionó el presidente, y si hace 23 años hubiéramos tenido las comunicaciones que tenemos ahora, las cosas habrían sido distintas».

Según Ibarra, «nos ha tocado hacer lo que otros no nos hicieron», por lo que considera que «ha llegado la hora de Extremadura».

El máximo responsable del Gobierno regional calificó a los dos tramos abiertos ayer como «los más complicados y peligrosos de la Autovía de la Plata por Extremadura», y su apertura al tráfico como «un anhelo convertido en realidad». Por ello, dio las gracias «tanto al Gobierno que empezó las obras como al que las ha terminado».



Panorámica del puente 'Arcos de Alconétar', de 400 metros de largo y 220 de alto, en el tramo Cañaveral-Hinojal. / MARISA NÚÑEZ

Y al final, el 'puente tuneado' ganó al viento

Lo dijo el presidente Rodríguez Ibarra, y lo refrendarán los técnicos. Los dos tramos inaugurados ayer son los más difíciles de la Autovía de la Plata a su paso por Extremadura. Y gran parte de la 'culpa' hay que atribuirse-la al puente sobre el río Tajo.

Su historia la han podido seguir en varios reportajes publicados en HOY, y desde ayer, cualquiera con un punto de curiosidad lo puede ver. Merece la pena. Al llegar a su inicio, en un sentido o en otro, saluda con un cartel: 'Río Tajo. Arcos de Alconétar. 400 metros'. O sea: el cauce que salva, el nombre que le han dado y su dimensiones a lo largo. Esa es su denominación oficial, la de los carteles, la que aparecerá en los mapas.

Pero ese viaducto (en realidad son dos, uno para cada sentido) tiene otro nombre. Es el 'puente tuneado'. No es un invento de literatura facilona. Los propios técnicos que han trabajado durante meses en su montaje, que han padecido en primera persona el quebradero de cabeza de su com-

plejidad, lo bautizaron así hace tiempo. Y el nombre, claro, esconden una historia.

Si por algo se distingue no es por su altura o por lo ancho del cauce que salva. Su arco de luz (la altura en su punto más elevado) es de 220 metros, una cantidad nada despreciable que le sitúa entre los primeros de Espa-

ña, pero lo que de verdad le distingue de cualquier otro es su montaje. «Pionero», lo calificó el Ministerio de Fomento desde el principio.

Sus dos arcos (uno por table-ro o sentido) se elevaron al cielo divididos en dos partes cada uno. Y fueron descendiendo hasta juntarse. Se podía ver desde uno de

los puentes de la carretera nacional 630, en una imagen ciertamente llamativa. Tanto que entre los vecinos de Hinojal, el municipio más próximo a esa infraestructura, se extendió la costumbre de «ir a ver cómo va el puente». Una vez completado el primer arco, surgió el problema: resonancias. Por uno u otro motivo, el caso es que la estructura se movía más de la cuenta. Y la opción que tomaron los especialistas fue 'tunearlo', o sea, ir soldando unos deflectores (solapas metálicas) a lo largo de todo el arco. Así se conseguía 'engañar' al aire y que no se produjese el denominado 'efecto túnel de viento', causa de la vibración excesiva.

La intrahistoria del puente tiene mil detalles que han alimentado la rumorología en Cañaveral e Hinojal. La última, que no se apagó hasta ayer por la tarde, decía que sólo se iba a abrir un tablero, porque el otro no estaba acabado. Al final, el 'puente tuneado' se impuso. Ganó él. Perdió el viento.



De derecha a izquierda, Juan A. Tovar, Manuel Amigo, Vázquez de Miguel, José María Saponi, Carmen Pereira, el ministro de Trabajo Jesús Caldera y Rodríguez Ibarra. / MARISA NÚÑEZ

LOS DATOS

Tramo Cañaveral-Hinojal:

- ▶ **Longitud:** 14,4 kilómetros.
- ▶ **Pendiente máxima:** 3,6 por ciento.
- ▶ **Viaductos:** 3.
- ▶ **Pasos inferiores (caminos y pasos de fauna):** 13.
- ▶ **Actuación más compleja:** 'Arcos de Alconétar' (el 'puente tuneado'). 400 metros de largo y 220 de alto.
- ▶ **Enlaces:** 2 (uno para acceder a Cañaveral y otro para entrar en Hinojal).
- ▶ **Inversión total:** 68 millones de euros.

Tramo Hinojal-Cáceres.

- ▶ **Longitud:** 21,4 kilómetros.

- ▶ **Pendiente máxima:** 4 por ciento.
- ▶ **Pasos inferiores:** 12.
- ▶ **Pasos superiores:** 7.
- ▶ **Enlaces:** 4 (un cambio de sentido, con acceso a Santiago del Campo; entrada a Casar de Cáceres Norte, y Casar de Cáceres Sur y enlace de Cáceres norte, junto a la glorieta situada al lado del Centro de Conservación de la Carretera, que conecta con la N-630).
- ▶ **Inversión total:** 92 millones de euros.
- ▶ **Inversión total final entre los dos tramos:** Alrededor de 170 millones de euros.

Cáceres-Madrid por Trujillo:

- ▶ **Cáceres-Trujillo:** 47 kilómetros por la carretera nacional 521.
- ▶ **Trujillo-Madrid:** 258 por la A-5 (66 hasta Navalmoral y 192 desde allí hasta la capital española).

Cáceres-Madrid por Plasencia

- ▶ **Para ir a Madrid:** Por Plasencia (opción válida desde ayer).
- ▶ **Cáceres-Plasencia:** 58 kilómetros por la A-66 (contados desde la rotonda situada justo antes del Centro de Conservación, una vez pasado el

Polígono de Las Capellanías). La autovía se acaba con el final del tramo Cañaveral-Plasencia, desde donde hay 5,3 kilómetros hasta la rotonda de Fuentidueñas, en la que se toma la EX-A1. Los 58 kilómetros del tramo Cáceres-Plasencia están divididos en tres tramos: Cáceres-Hinojal (21,4 kilómetros), Hinojal-Cañaveral (14,4) y Cañaveral-Plasencia (22,3).

- ▶ **Plasencia-Navalmoral:** 52 kilómetros por la autovía regional EX-A1, inaugurada el pasado mes de mayo.
- ▶ **Navalmoral-Madrid:** 192 por la A-5 (Autovía de Extremadura).