

Márquez de Prado: «La Junta no tiene tanta prisa como el Estado en asumir Justicia»

UGT pide la jubilación de los obreros de la construcción a los 60 años



Don Benito dispone de los accesos 'Centro' y 'Oeste' y Villanueva, del acceso Norte. / RAÚL HABA

gen a los accesos Don Benito Centro y Don Benito Oeste. Tras salvar dicho acceso viene el de Villanueva de la Serena (P.K.22,300) y el enlace fin de obra en la conexión Ex-206, donde esta autovía acaba transformándose en una carretera de un carril para cada sentido antes de la glorieta de acceso de las cercanías del hospital.

### En 37 meses

Esta vía de gran capacidad ha sido construida por la unión temporal de empresas 'Autovía Vegas Altas' (Joca, Gévora, Exconsa y FCC Construcción) con una inversión de 101.290.826 euros en un plazo aproximado de 37 meses. La asistencia técnica ha corrido a cargo de la UTE Exing, Prodiex y Expeyco.

La autovía Miajadas-Vegas Altas comenzó a construirse en marzo de 2003 y se ha inaugurado en abril de 2006, más de un año antes del plazo inicialmente previsto. La dirección y coordinación de la obra ha correspondido a Antonio Gómez Gutiérrez, Antonio Laserna Escudero, José Luis López Izquierdo y Emilio Arévalo

Hernández.

Gracias a la construcción de esta nueva infraestructura se han habilitado dos nuevos accesos, Villanueva Norte y Don Benito Oeste. Ambos accesos ofrecen nuevas perspectivas de visión de estas dos ciudades, así como nuevas perspectivas de desarrollo. Además se ha acondicionado el acceso denominado Don Benito Centro, adecentando la vieja carretera con mayor anchura y nuevas glorietas.

La conexión de Don Benito y Villanueva de la Serena por autovía con la A-5 y por consiguiente con el resto de España y Europa supone un hecho histórico para estas dos poblaciones de las Vegas Altas.

### Producto del esfuerzo

El presidente de la Junta, Juan Carlos Rodríguez Ibarra, indicó que esta autovía «es producto del esfuerzo de estas comarcas. Si estos pueblos no hubieran sido capaces de mantener este impulso económico que han hecho a lo largo de estos años, no estaríamos inaugurando esta autovía».

Abundando en ese argumento,

Rodríguez Ibarra quiso dejar claro que «ha sido la actividad económica de la gente de estas comarcas la que ha traído la autovía, la que ha llamado a las administraciones para tener un canal de desarrollo más importante que el que tenían antes».

Para el presidente de la Junta, «estas autovías son para que la gente no se mueva, que es lo contrario de lo que se piensa, es decir, para que la gente no tenga que marcharse de zonas rurales a zonas urbanas, porque el objetivo es que la gente se mantenga en sus pueblos».

Por tanto, y según añadió Ibarra, «estas autovías no están hechas para comunicar pueblos y comunicar personas, sino para fomentar la actividad económica, incluida el turismo; pues para comunicar personas servía lo que había. Aquellos que piensan -subrayó- que las autovías hay que hacerlas para comunicar poblaciones están equivocados desde el punto de vista de planificación económica de la región; están hechas para lograr un impulso económico mayor».

# En tiempo récord

A. C. BADAJOZ



Presentación.

El 11 de septiembre del 2002 el Diario HOY abría su sección de Región con la noticia: 'Adjudican las obras de las autovías Miajadas a Vegas Altas y Navalmoral a Plasencia'. A este titular la acompañaba el apoyo: 'Deben estar terminadas a mediados de 2007 y costarán 223,6 millones de euros'. La noticia daba cuenta de la resolución aprobada el día anterior por el Consejo de Gobierno de la Junta de Extremadura por la que se adjudicaban las obras de construcción de las primeras autovías regionales: la de Miajadas-Vegas Altas, de 24 kilómetros, y la de Navalmoral-Plasencia, de 52 kilómetros.

En los tres casos (la de Navalmoral-Plasencia se contrató como se sabe en dos tramos y a empresas distintas) se adjudicó la redacción del proyecto de ejecución, que debería estar hecho antes de finales del 2002, y la obra, la cual tendría que inaugurarse un plazo máximo de 54 meses. Según el consejero de Obras Públicas del anterior gobierno regional, Eduardo Alvarado, los trabajos debían empezar en enero de 2003, para que las dos autovías estuvieran en funcionamiento y abiertas al tráfico a mediados de 2007.



Las primeras piedras.

Fue en realidad el 28 de marzo cuando se colocó la primera piedra de las dos autovías, por lo que el plazo empezó a contar entonces. El presidente de la Junta, Juan Carlos Rodríguez Ibarra, anunció entonces un plan de autovías regionales, un ambicioso proyecto en el que se iba a embarcar la Junta de Extremadura una vez terminado el plan de carreteras.

Fue aquí cuando se anunció la continuación de la nueva autovía Navalmoral-Plasencia hasta la frontera portuguesa, cuya redacción de proyecto acaba de salir ahora a concurso.

El 17 de noviembre de 2003, ya con el nuevo gobierno regio-

nal salido de as urnas, la entonces consejera de Fomento, María Antonia Trujillo, dijo que las autovías de la Junta son ejemplo de celeridad. Trujillo defendió la rapidez con la que el Ejecutivo autonómico ejecuta las obras asegurando que éstas son un «ejemplo de rapidez» en toda España.



Modelo nacional.

La consejera explicó que desde que el Consejo de Gobierno aprobó la construcción de las autovías Plasencia-Navalmoral de la Mata y Miajadas-Vegas Altas, hasta que empezaron las obras pasaron solo dos años cuando, comparó, en la Autovía de la Plata o en cualquier otra obra del Ministerio de Fomento el tiempo de espera era de unos 7 años «y en algunos tramos de 11 a 14 años».

Eran otros tiempos y en Madrid gobernaba el PP. De hecho, Fomento lo dirigía Francisco Álvarez Cascos.



La de Plasencia en 2005.

El 20 de julio de 2005 se abrió al tráfico con dos años de antelación el primer tramo de la autovía regional Navalmoral y Plasencia. Se trata de los casi 23 kilómetros del que es, en realidad, el segundo tramo de la EX-A1 (Navalmoral de la Mata-Plasencia), que une el río Tiétar con la N-630. Aquí ya se anunció para el marzo o abril de este año la apertura de la segunda autovía, la de Miajadas-Vegas Altas; y la celeridad con que se estaban llevando a cabo las obras del otro tramo restante de la EX-A1 hasta Plasencia.

A primeros de mayo está previsto que concluyan los trabajos de construcción de este tramo, los 29,4 kilómetros que discurren entre la antigua Nacional V y el río Tiétar, incluido el viaducto. Será otra apertura para este año y la última en lo que se refiere a autovías regionales.

No obstante, después le llegará el turno al Ministerio de Fomento que tiene previsto abrir este año 7 tramos de la famosa Autovía de la Plata.

## R. Ibarra: «La nueva autovía es una obra para Extremadura y para España»

R. H. DON BENITO

Haciéndose eco de lo dicho momentos antes por el alcalde de Miajadas, Antonio Díaz, el presidente de la Junta también manifestó que la nueva autovía «es una obra para Extremadura y para España; para que podamos sentirnos orgullosos de ser extremeños y de ser españoles; sirve para hacer región, que parece como una antigualla en la España que vivimos, porque

lo que habría que hacer son hechos nacionales».

En este sentido, y en alusión a los nacionalistas, Ibarra añadió que «hay que hacer una región española dentro de la indisoluble unidad de la patria que se llama España y eso es lo que hacemos con actos como este: hacer una región española».

En el mismo contexto, el jefe del ejecutivo regional explicó que «teníamos tantas ganas los extremeños de poder ser espa-

ñoles de primera división que ahora nos parece una estafa y un atraco que haya gente que intente destruir esa idea por la que tanto suspirábamos cuando ellos tenían privilegios como españoles y nosotros estábamos en la marginación sistemática».

«Así que no corran tanto, -puntualizó- el máximo dirigente regional- que no vayan tan deprisa y que no inventen formulas porque este es un gran país y Extremadura quiere ayudar a que España sea un gran país».