

nivel de tráfico en la ciudad.

Otro de los aspectos que quiso destacar fue que con ella se dará «mucha más vida, mucho más atractivo, mucha más competitividad al turismo de la Sierra» al entender que el contar con un acceso directo a la Serranía sin tener que pasar por la ciudad repercutirá en «un desarrollo turístico mayor».

El consejero de Obras Públicas quiso también subrayar que «la Variante Noroeste de Cuenca es pionera en la seguridad vial de los motoristas ya que «en las biondas o quitamiedos de la variante se han colocado vallas protectoras para proteger a los motoristas, uno de los colectivos que precisa mayores actuaciones en esta materia por la escasa protección en caso de accidente de tráfico».

La Variante Noroeste ha sido uno de los proyectos más demandados por los ciudadanos de la capital y de los pueblos de la Serranía. Las obras comenzaron en febrero del 2002

## Obra demandada

La Variante Noroeste ha sido uno de los proyectos más demandados por los ciudadanos de la capital conquense y de los pueblos de la Serranía.

Ya en mayo de 1998, la Agrupación Local del PSOE propuso a la por entonces consejera de Obras Públicas, Araceli Muñoz, la inclusión de la Variante Noroeste en el II Plan Regional de Carreteras (1998-2007) que debería debatirse en las Cortes regionales tras el verano de ese mismo año.

En 1999, la Consejería de Obras Públicas comenzó los estudios, centrados en elegir el lugar más conveniente para la conexión de la variante proyectada con la CM-2105, la carretera de Villalba de la Sierra.

Por entonces, se barajaban tres posibles alternativas. Todas ellas partían de la actual rotonda ubicada bajo la salida de Cuenca por la futura autovía hacia Madrid. Desde allí, los tres trazados se dirigían por detrás del cementerio del Santísimo Cristo del Perdón hasta un punto intermedio entre los parajes conocidos como Hoya del Palo y Los Hornillos, donde se

dividían. La *Alternativa 1* se dirigía hacia el este por el norte de la Dehesa de Santiago para desembocar en la CM-2105 más arriba del puente de Valdecabras. La *Alternativa 2* recorría otro tramo en paralelo a la *1* y después tomaba dirección norte para, atravesando la Dehesa de Embid, acabar en un punto intermedio entre El Chantre y el Caserío de Embid; mientras que, la *Alternativa 3*, se desplazaba al oeste de los dos anteriores y discurría en paralelo a la *Alternativa 2*, a la que se une en su último tercio, finalizando en el mismo punto entre 'El Chantre' y el Caserío de Embid.

El presupuesto que barajaba en aquellas fechas el Gobierno de Castilla-La Mancha para la construc-



Arriba, uno de los tramos de la nueva vía con la Serranía conquense. Abajo, Alejandro Gil y José Manuel Martínez Cenzano comentan sobre el plano el trazado de la carretera.

ción de la Variante Noroeste oscilaba entre los 800 y 1.000 millones de pesetas dependiendo de si la conexión con la CM-2105 se realizaba junto al Puente de Valdecabras o cerca de 'El Chantre'.

Entre marzo y abril del año 2000 estas tres alternativas se sometieron a un periodo de información pública tras el cual la Consejería de Obras Públicas optó por la *Alternativa 3*, la misma por la que se posicionó el Ayuntamiento y, según el estudio de Impacto Medioambiental, la que «menos

efectos negativos tiene sobre el medio». El ya consejero de Obras Públicas, Alejandro Gil, manifestó entonces que el trazado elegido es el «que consideramos mejor desde el punto de vista técnico, es decir, la que menos radios de curva tiene y ase adapta mejor a la seguridad vial y a las condiciones de conducción».

En el año 2001 se comenzaron a dar los primeros pasos para su construcción, siendo en agosto de ese año cuando la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha aprueba la ex-