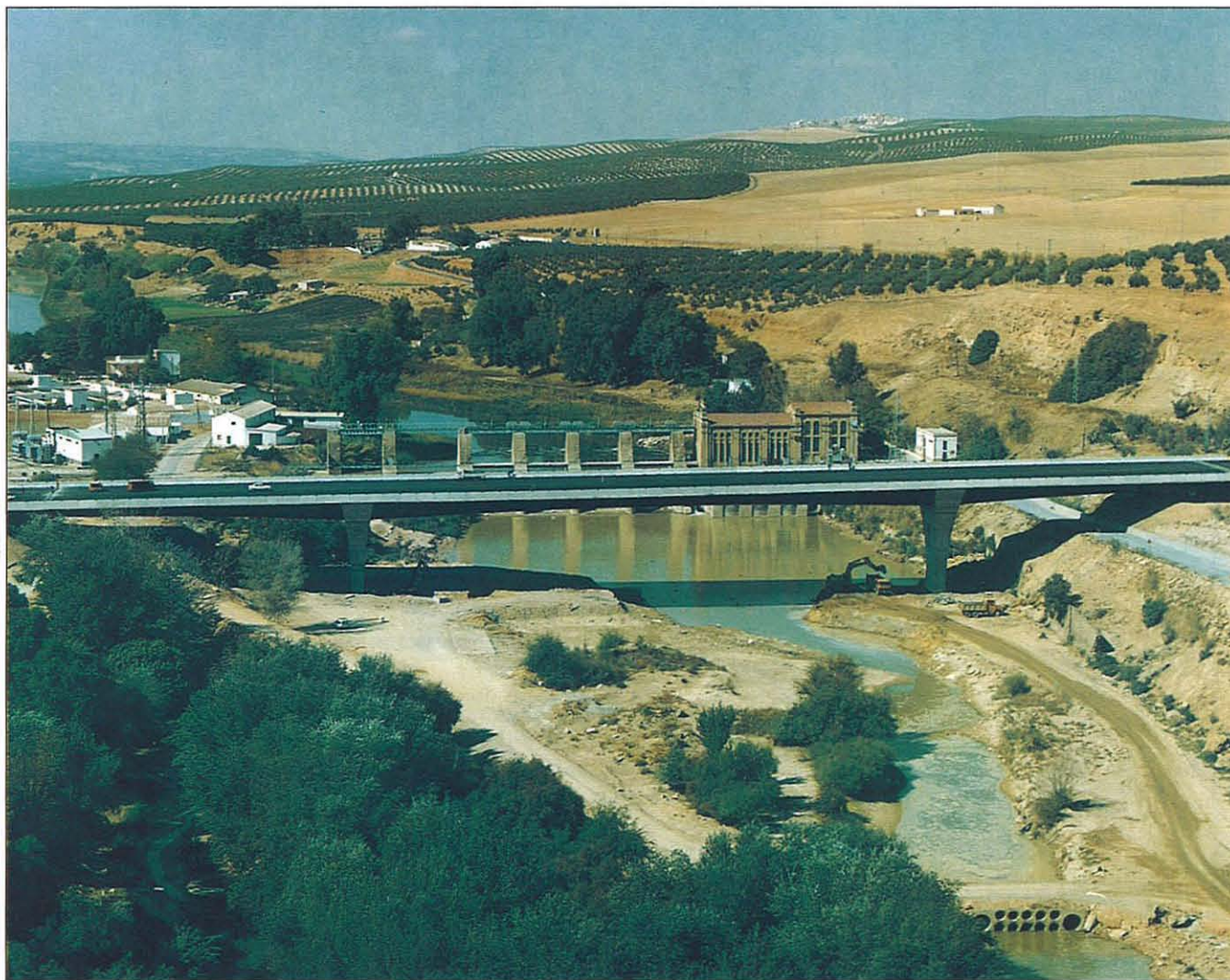


Inaugurado el tramo Bailén-Jaén (Norte) de la Autovía de Granada

Por ANTONIO AZNAR



El puente mixto sobre el río Guadalquivir, preparado para una posible posterior ampliación, está formado por dos vanos laterales de 55 m de longitud y otro central de 110 m. El canto del dintel varía desde 3 m en arranque de estribo, hasta 5,5 m en las pilas

El pasado 29 de octubre y en un acto presidido por José Borrell, Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y por Manuel Chaves, Presidente de la Junta de Andalucía, quedó inaugurado este tramo de autovía, que supone un paso fundamental para poner fin a muchos problemas de comunicación para Andalucía Oriental y para potenciar el desarrollo de las provincias de Granada y Almería. Igualmente, es la primera fase de la vía de gran capacidad que comunicará las cuatro provincias orientales de Andalucía con

el centro de la península, a través de su conexión con la N-IV.

José Borrell, en su intervención, subrayó que se trataba de un "día histórico para Jaén y Andalucía", añadiendo que "esta época se recordará en la historia de Andalucía como la más fructífera e importante en equipamiento del territorio". Según Borrell, el total de esta autovía estará terminada en la primavera de 1996, aunque el último de sus tramos Noalejo-Granada se abrirá en 1 mes, aproximadamente, quedando el tramo intermedio para la fecha mencionada.

Manuel Chaves, por su parte, subrayó que con estas realizaciones se "ha resuelto uno de los cuellos de botella que dificultaba su desarrollo", destacando que en 1985 sólo había 94 km de autovía en la región, mientras que en 1995 esta cifra se eleva a 1 300 km.

Descripción del tramo inaugurado

Este tramo de la autovía Bailén-Motril, comprendido entre la primera localidad citada y el acceso Norte



Trazado del tramo inaugurado

a Jaén (capital); se inicia completando el enlace tipo trompeta parcialmente construido para acceso por el este a Bailén, desde la Autovía de Andalucía, y termina conectando con el segundo tramo de esta autovía, Jaén (Norte)-La Guardia, de próxima construcción, y con la actual N-323 en su tramo de acceso a Jaén por el norte.



A lo largo del tramo se han dispuesto un total de siete enlaces: Bailén, N-322; CP-3001 a Jab

El tronco de la autovía, que tiene su origen una vez pasado el enlace de Bailén, tiene una longitud de 36,8 km, a los que se les suman 22,5 km de ramales unidireccionales, 2,5 km de ramales bidireccionales y 7,1 km de carreteras acondicionadas y de las conexiones en Bailén y Jaén. A éstos, se les añade la restitución de 34,2 km de caminos agrícolas. El radio mínimo es de 1000 m, con una pendiente máxima del 5%.

Sección transversal

La sección de cada una de las calzadas es de 7,00 m de anchura, con arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1 m, con bermas de 0,50 m y mediana de 10,50 m.

Enlaces

Para acceso a los pueblos limítrofes, y enlace con la N-323 que mantendrá su continuidad sin que, en ningún momento, sea aprovechada como una calzada de la autovía, se han proyectado un total de 7 enlaces: Bailén, N-

322, CP-3001 a Jabalquinto, Norte de Mengibar, Las Infantas y Norte de Jaén.



A lo largo del tramo se han dispues



quinto, Norte de Mengíbar, Las Infantas y Norte de Jaén

Firmes y pavimentos

El firme proyectado para la calzada



21 pasos superiores, puentes de hormigón pretensado



La sección de cada una de las calzadas es de 7,00 m de anchura, con arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1 m.

principal se compone de 4 cm de P-12 para la capa de rodadura (mezcla bituminosa drenante), de 6 cm de S-20 como capa intermedia, 12 cm de G-25 como base asfáltica y 20 cm de subbase de suelo cemento.

Estructuras

En cuanto a éstas, a lo largo del tramo se han dispuesto 21 pasos superiores (puentes de hormigón pretensado); puente sobre el río Guadil; 3 pasos de la autovía sobre F.C., 3 pasos de ramales, también sobre ferrocarril, 5 pasos inferiores (tableros de vigas todos ellos) y 16 pasos inferiores (marcos).

Es de destacar la estructura proyectada para salvar el río Guadalquivir, que es un puente mixto (hormigón y acero), formado por dos vanos laterales de 55 m de longitud y otro central de 110 m. El canto del dintel varía desde 3 m en arranque de estribo hasta 5,5 m en las pilas, siendo de 3,5 m en el centro del vano de mayor luz. Transversalmente está constituido por un único cajón de 18,8 m de ancho de cabeza y 12,8 m en base, con voladizos de 4,6 m, totalizando 28 m. Al ser una estructura singular, es la única que se proyecta con anchura suficiente para un futuro tercer carril en cada sentido de circulación.

Datos económicos

La inversión total de este tramo ha alcanzado los 14 681 Mpta, entre los

que se incluyen 1 401 Mpta en expropiaciones y 460 en inversión para medio ambiente, con un coste de 399 Mpta por kilómetro. También destacaremos que, gracias a este tramo, la disminución del tiempo de recorrido será de unos 14 minutos y que el ahorro en coste de funcionamiento se ha calculado en 7 900 Mpta anuales. Finalmente, el proyecto de este tramo ha sido cofinanciado por el Fondo de Cohesión de la Unión Europea. ■

OTRAS MAGNITUDES

Desmante	6 300 000 m ³
Terraplén	6 600 000 m ³
Mezclas bituminosas	420 000 t
Mezcla drenante	80 000 t
Estructuras pretensadas	13 500 m ²
Estructuras de vigas	17 500 m ²
Estructura mixta	6 200 m ²

**Suscríbase a la revista
"RUTAS"**

**la mejor revista para
técnicos y profesionales.**

**Boletín de suscripción
en pág. 109**

Antonio Aznar. Redacción de
la revista Rutas.