

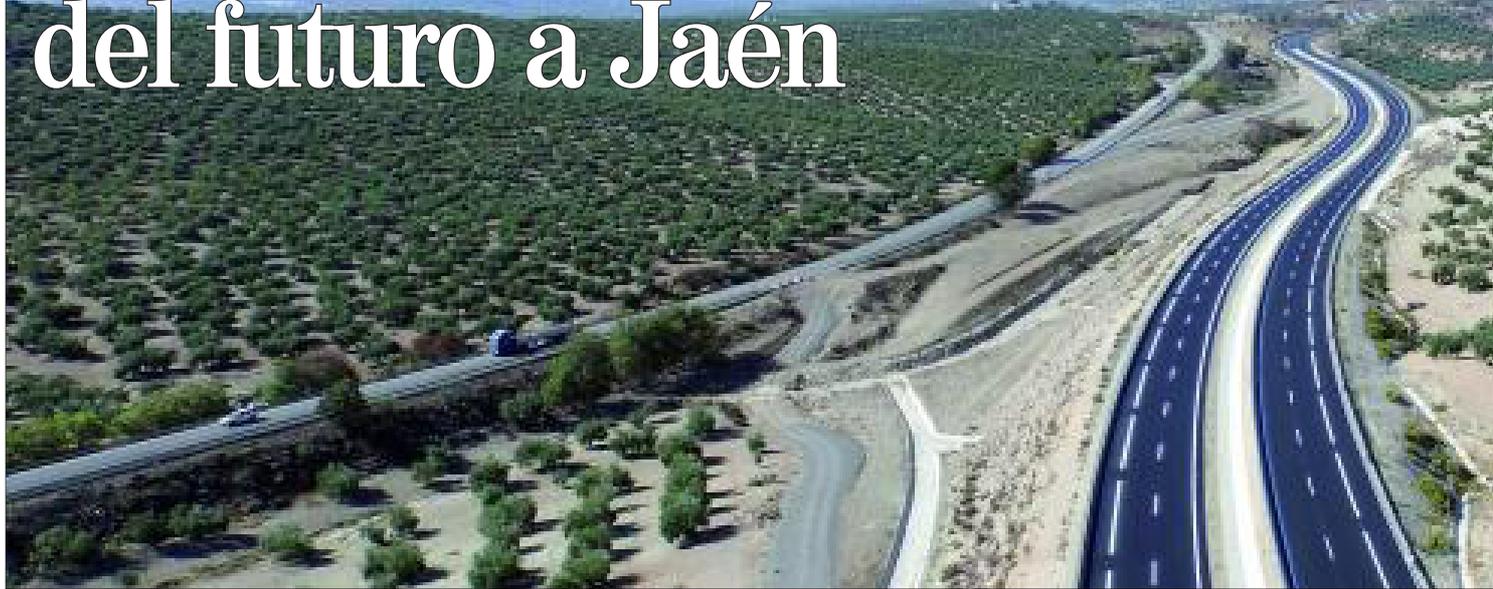


# AUTOVÍA DEL OLIVAR LANZADERA HACIA EL FUTURO

31 de diciembre de 2015



# La infraestructura que abre la puerta del futuro a Jaén



CARMEN LÓPEZ

**T**odos, los noventa y siete municipios de la provincia jiennense, se verán beneficiados por la puesta en marcha de esta gran infraestructura. La Autovía del Olivar supone, para el mar de olivos, una oportunidad de futuro, que aumenta las posibilidades de desarrollo social y económico en el interior de la comunidad autónoma, y potencia la oferta turística, cultural y natural de la provincia de Jaén.

La Autovía del Olivar (Úbeda - Estepa) constituye el principal eje viario de gran capacidad en construcción por parte de la Junta de Andalucía. La inversión global prevista se sitúa en más de 900 millones de euros y su trazado total es de 170 kilómetros de longitud, en las provincias de Jaén, Córdoba y Sevilla. De ellos, 95 se sitúan en tierras jiennenses (un 56% del total). El resto, fundamentalmente por la provincia de Córdoba (donde hay un tramo de 10 kilómetros en servicio entre Lucena y Cabra), y en menor medida por la provincia de Sevilla, en concreto entre Estepa y Herrera.

Gracias a la declaración de gran proyecto por parte de la Unión Europea, en septiembre de 2013, y al esfuerzo presupuestario de la Junta de Andalucía en los años 2014 y 2015, se han podido reactivar las obras de cinco tramos de la autovía que se encontraban paralizadas por falta

de disponibilidad presupuestaria. De esta forma, en el año 2015 se ha dado continuidad a 76,4 kilómetros de recorrido de autovía desde el punto kilométrico 0 en Úbeda hasta Martos, lo que supone el 80% de la autovía en la provincia de Jaén. El resto de Martos a la intersección con la

N-432 en Alcaudete se encuentra en proyecto. La nueva infraestructura viaria que atraviesa el interior de la provincia de Jaén y une los municipios de Úbeda y Baeza con la capital constituye una oportunidad para el desarrollo socioeconómico de las ciudades medias ubicadas en la traza y para

el entorno rural del "paraíso interior". La continuidad por autovía entre los más de 75 kilómetros que discurren entre Úbeda y Martos beneficia directamente a un total de 240.000 habitantes y acorta los tiempos de recorrido en un 40%, casi la mitad. La distancia entre Úbeda y la capital se

hace en la actualidad en 28 minutos. Esto se debe a que el nuevo trazado mejora en su conexión con Jaén y reduce 2,5 kilómetros el recorrido que hacía la carretera convencional A-316. Pero sobre todo, se mejora sustancialmente la velocidad media con respecto a la carretera anterior y se favorece de manera decisiva las condiciones de seguridad vial en la ruta.

Una infraestructura de gran capacidad, con una calzada para cada sentido, reduce sustancialmente las posibilidades de accidente de tráfico, que se producen en la mayoría de los casos en carreteras secundarias y con motivo de adelantamientos mal efectuados. Además, se ha medido la regularidad del firme de carretera y los parámetros de comodidad en la conducción arrojan una puntuación muy por encima de la media nacional.

Entre los beneficios que aporta la nueva infraestructura, mejora la movilidad de las personas y acerca las comarcas de La Loma y Mágina al área metropolitana, el entorno de la capital, lo que repercute de una manera muy positiva en el desarrollo económico y social de la provincia jiennense. El transporte de mercancías mejora en la ruta que proviene de la Costa del Sol y Costa de Granada y se dirige hacia el Levante por Jaén. Los principales centros industriales de Martos y Mancha Real también salen beneficiados por la puesta en marcha de esta infraestructura. En los



La Autovía del Olivar, que beneficia en la provincia a más de 240.000 habitantes, supone una oportunidad para el desarrollo social, turístico y económico del mar de olivos



### Cifras de una autovía clave para la provincia

**75**

kilómetros son los que discurren de Autovía del Olivar entre la ciudad de Úbeda y el municipio de Martos. Hasta Estepa, final del trayecto, habría 170 kilómetros.

**240.000**

habitantes se ven beneficiados en la provincia jiennense con la puesta en marcha de los nuevos tramos de la Autovía del Olivar, 900.000 serán cuando esté acabada.

**28**

minutos es el tiempo que se tarda actualmente en recorrer la distancia entre Úbeda y la capital, lo que supone un 40% menos.

**900**

La Autovía del Olivar (Úbeda – Estepa) constituye el principal eje viario. La inversión global prevista se sitúa en más de 900 millones.

**95**

De los 170 kilómetros de longitud de la Autovía del Olivar, 95 kilómetros se sitúan en la provincia de Jaén (un 56% del total).

**293,4**

La inversión final en la provincia de Jaén de la Autovía del Olivar asciende a 293,4 millones de euros desde Úbeda a Martos.

**6.000**

La Autovía A-316 de Úbeda a Jaén mantiene unas intensidades de tráfico superiores a los 6.000 vehículos diarios y cerca de la capital, más de 10.000 vehículos/día.

**5**

Gracias a la Declaración de Gran proyecto por parte de la Unión Europea, se han podido abrir en 2015 cinco tramos de la autovía que se encontraban paralizados.

polígonos citados se materializa una actividad vinculada con la producción del aceite, conectada al transporte de mercancías y al desarrollo de las infraestructuras. No se puede olvidar que en el polígono industrial de Martos hay otro tipo de actividades industriales que también resultan beneficiadas.

El polígono industrial de Mancha Real también resulta beneficiado con la vía A-316. En este polígono la actividad económica está muy repartida, ya que hay actividades relacionadas con al olivicultura y la industria oleícola, muy desarrolladas; la industria del mueble de madera, en fuerte crecimiento, la industria de aperos y maquinaria agrícola y la fabricación de ordenadores que, en su conjunto, hacen de este municipio uno de los más dinámicos de Jaén.

También cabe destacar el desarrollo social y turístico de la provincia jiennense que posibilita. Se incrementa de manera exponencial con la puesta en servicio de esta nueva infraestructura viaria impulsada por la Junta de Andalucía. Con el trayecto que cubre se favorece un nuevo paquete turístico que ofrece la posibilidad de conectar los cascos históricos de Úbeda y Baeza con la Catedral de Jaén. Además, no puede olvidarse el Parque Natural de la Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas se acerca sustancialmente a la capital; y el Parque Natural de Sierra Mágina encuentra varias vías de entrada desde la nueva infraestructura.



# Los “cinco empujes” definitivos

La apertura de los nuevos tramos permite conectar Úbeda con Jaén capital

**L**os malos años se llevaron consigo no solo muchos empleos, también las grandes inversiones. La Autovía del Olivar, la infraestructura “estrella” de la Junta de Andalucía, quedó paralizada. Eran tiempos difíciles, sobre todo, un período en el que primar las políticas sociales y ayudar a las familias. Quién imaginaría que años después y tras muchos largos meses de obras paralizadas, la Unión Europea “echaría un cable” para conectar el mar de olivos. Corría el año 2013 cuando se confirmó el apoyo financiero que vino gracias a la declaración de “gran proyecto” de la Autovía del Olivar. Resultó vital para la reactivación de la infraestructura. Esencial y definitivo fue el empuje que acabó con la apertura progresiva durante este 2015 de cinco tramos, todos ellos en la provincia de Jaén.

Treinta cuatro kilómetros de nuevo trayecto, cerca de trescientos millones de euros, alrededor de seiscientos puestos de trabajo, empresas de la construcción que encontraron en esta inversión el sustento para aliviar el “mal trago” que vivía el sector... Muchos son los datos que dejan la apertura y puesta en servicio de los cinco enlaces que permiten así dar continuidad a setenta y siete kilómetros de Autovía del Olivar. Un paseo de cincuenta minutos que reduce en un 40% el tiempo de recorrido entre Úbeda y Jaén y aumenta las condiciones de seguridad vial y comodidad en la conducción en este itinerario que une las ciudades patrimoniales de Úbeda y Baeza con la capital de la provincia hasta llegar a la ciudad de la Peña.

Los cinco nuevos trayectos se corresponden con la variante de Baeza, el tramo entre el enlace Oeste de Baeza y el enlace Norte de Puente del Obispo; el tramo comprendido entre el enlace Norte y el enlace Sur de Puente del Obispo; el que discurre entre el enlace sur Puente del Obispo y la intersección con la A-6000; y la variante Norte de Mancha Real. La ejecución de estos cinco tramos ha supuesto la generación de 310 empleos directos.



AGUSTIN MUNOZ

## VARIANTE DE BAEZA

Este tramo consta de una longitud de 6,8 kilómetros y una inversión de 28,5 millones de euros. Por un lado, se llevó a cabo el desdoblamiento de la A-316 a su paso por Baeza, y por otro lado, se conectó la Autovía del Olivar con la N-322, futura autovía A-32.

## OESTE DE BAEZA-NORTE P. DEL OBISPO

La llamada “Cuesta de Baeza” cuenta con una longitud de 4,7 kilómetros y conecta la variante de Baeza con Jaén capital y, a su vez, Martos. Discurre por los municipios de Baeza y de Begíjar. El tramo ha supuesto una inversión superior a los treinta millones de euros.

## NORTE - SUR DE PUENTE DEL OBISPO

Este enlace está compuesto de una longitud de 5,7 kilómetros y ha supuesto una inversión de 37,7 millones de euros. Asimismo, el tramo alberga la infraestructura más singular de la autovía, un viaducto de 210 metros de longitud para salvaguardar el “Guadaquivir”.

## SUR P. DEL OBISPO-INTESECCIÓN A-6000

Un total de 6,7 kilómetros comprenden este tramo de la Autovía del Olivar, donde la Junta de Andalucía invirtió 22,4 millones de euros. Entre los datos que destacan está el empleo de 271 personas durante la construcción de este enlace que conecta con Torrequebradilla.

## VARIANTE NORTE DE MANCHA REAL

La presidenta de la Junta, Susana Díaz, fue la encargada de inaugurar este tramo, dotado con 8,4 kilómetros y una inversión de 35,6 millones de euros. Entre los beneficios traerá consigo la descongestión del tráfico que sufría el municipio de Mancha Real.

**FELIPE  
LÓPEZ  
GARCÍA**



El consejero de Fomento y Vivienda manifiesta su satisfacción por la apertura de los cinco tramos de la Autovía del Olivar previstos para este 2015. Asegura que la nueva infraestructura es fruto del esfuerzo realizado por la Junta y afirma que tendrá un papel clave para el desarrollo económico, social y turístico de la provincia jiennense

CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

## “Será un motor de avance”

C. L.

—La Autovía del Olivar es el proyecto estrella de su Consejería en la provincia. Ya están terminados y en servicio los cinco tramos previstos para este año. ¿Alivio, satisfacción u orgullo? —Sobre todo satisfacción por el cumplimiento del compromiso adquirido por la Junta para la culminación en plazo de estas obras reactivadas que nos permiten poner al servicio de la provincia una infraestructura fundamental para su desarrollo, una satisfacción compartida con mis antecesores al frente de este departamento al ser un proyecto del Gobierno andaluz en su conjunto. La apertura de esta autovía bajo mi mandato no deja de ser algo anecdótico, ya que es fruto del esfuerzo realizado con anterioridad para impulsar una infraestructura que va a ser un motor importantísimo para el avance y el progreso de Jaén. Los cinco tramos ya en servicio suman casi 34 kilómetros de recorrido y permitirán dar continuidad a 76,8 kilómetros de esta autovía en la provincia conectando Martos y la capital con Mancha Real, Baeza y Úbeda.

—¿La declaración de Gran Proyecto por parte de la UE en septiembre de 2013 fue vital para que las obras hayan podido reactivarse?

—Sí, ha sido todo un espaldarazo esta declaración por parte de la UE para retomar estos trabajos y finalizar la mayor parte del trazado de esta autovía en la provincia de Jaén. El apoyo financiero recibido con los recursos procedentes de los Fondos Feder ha sido clave para hacer realidad este proyecto, pero igualmente importante ha sido también el esfuerzo presupuestario que la Junta ha venido realizando en paralelo durante los últimos dos años, el mayor esfuerzo inversor realizado por la Junta en los últimos tiempos en materia de infraestructuras viarias. Y todo ello en una situación de restricciones presupuestarias debido a la injusta distribución en el cumplimiento del déficit público impuesta por el Estado, que hace recaer la mayor parte de los sacrificios sobre las comunidades autónomas cuando, precisamente, son las responsables de la prestación de los servicios más esenciales, como la educación, la salud o las políticas sociales.

—¿Cómo influirá la Autovía del Olivar en el paisaje económico de la provincia? ¿Y en su desa-



JIENNENSE. El consejero de Fomento y Vivienda, Felipe López.

rollo turístico?

—Esta autovía no va a resolver, por sí sola, las limitaciones al progreso económico, pero es una potente palanca que abre muchas y nuevas oportunidades que sí pueden contribuir a transformar el paisaje económico de la provincia, acercando territorios, personas, bienes y servicios que permitan dinamizar y fortalecer el tejido productivo. Esta autovía va a ser también un gran propulsor para el turismo en la provincia y, especialmente, para varios enclaves estratégicos que se van a beneficiar directamente de este nuevo camino que se abre a los visitantes de Jaén, como son las dos ciudades Patrimonio de la Humanidad de la provincia, Úbeda y Baeza, y también los cercanos parques naturales de las sierras de Cazorla, Segura y Las Villas y Sierra Mágina, destinos de referencia que esta autovía nos va a permitir conjugar con el atractivo de la capital y mejorar de esta forma la rica y diversa oferta tu-

rística de toda la provincia. Esta si-nergía, cercanía y accesibilidad de estos indiscutibles polos de atracción de visitantes van a mejorar la marca y la calidad turística de Jaén. Además, estamos ultimando la colocación de señales turísticas a lo largo del trazado para resaltar el valor monumental y medioambiental de estos municipios y espacios protegidos a los que nos acerca la autovía.

—¿Qué ha supuesto en generación de empleo y actividad económica el desarrollo de las obras ejecutadas?

—La inversión global de la Autovía del Olivar se aproxima a los 300 millones de euros y, en concreto, la construcción de los nuevos tramos puestos en servicio este año en la provincia ha contado con una inversión de 158 millones de euros. Las obras han supuesto la generación de un importante volumen de actividad en el sector de la construcción, uno de los más

mercados por la crisis durante los últimos años. Además, han permitido la generación de una media de 400 empleos, tanto directos como indirectos, con periodos pico de actividad que han alcanzado hasta los 600 puestos de trabajo generados.

—Las obras de esta autovía se han caracterizado por integrar en su ejecución técnicas sostenibles y respetuosas con el medio ambiente. ¿Cuáles son?

—Esta autovía ha sido todo un paradigma en términos de sostenibilidad y se ha situado a la vanguardia en la aplicación de técnicas basadas en el respeto al medio ambiente, apoyándose además en los valores que aportan los proyectos I+D+I por los que estamos apostando en la construcción de infraestructuras. De entre estas novedosas medidas de sostenibilidad ambiental destacan el empleo de polvo de caucho de neumáticos fuera de uso como compuesto en la capa de rodadura de la autovía. Esta técnica nos ha permitido reutilizar y reciclar un material residual que, además, se ha obtenido en una planta de Espelúy, fijando los beneficios económicos y ambientales en el mismo territorio. Esta práctica se ha aplicado en 17 kilómetros de la autovía con el aprovechamiento de 180 toneladas de polvo de caucho, es decir, más 36.000 neumáticos. Otra de estas técnicas sostenibles ha sido la construcción y estabilización de taludes con lodos procedentes de las depuradoras de aguas residuales y con cenizas provenientes de las centrales de biomasa de Linares, con lo que se ha conseguido dar un nuevo uso a los desechos de la actividad vinculada al olivar. La sostenibilidad y el factor medioambiental son ejes estratégicos dentro del Plan de Infraestructuras de Andalucía, que vamos a desarrollar para hacer que nuestras carreteras, modos de transportes y viviendas sean cada vez más sostenibles al objetivo de minimizar sus impactos negativos y garantizar la calidad ambiental de Andalucía.

—Quieren que en el 70% del nuevo trazado abierto desde Mancha Real a Úbeda se pueda circular a 120 kilómetros por hora.

—Queremos que sea lo antes posible y estamos en coordinación con la Dirección General de Tráfico para llevar a la práctica este aumento del límite de velocidad en los tramos en los que sea posible, pero siempre respetando los criterios de seguridad vial exigidos para este tipo de vías y para su trazado. Con esta mejora de la velocidad queremos

reducir en un 40% el tiempo de recorrido entre Úbeda, Baeza y Jaén, trayecto que será posible realizar en unos 40 minutos y además garantizando al mismo tiempo las condiciones de seguridad vial y comodidad en la conducción.

—¿Cree necesario impulsar la Autovía del Olivar para avanzar en la construcción del tramo Martos-Alcaudete y cumplir el objetivo de unir Úbeda con Estepa?

—Por supuesto, es un proyecto necesario e importantísimo para el desarrollo del interior de Andalucía, en especial para las provincias de Córdoba y Jaén, y una infraestructura esencial para su vertebración social y económica. Por tanto, es un proyecto al que no renunciamos, aunque tenemos que avanzar desde el realismo y la racionalidad, acompañando su desarrollo al panorama presupuestario del momento. Actualmente, hemos de priorizar los recursos y destinarlos principalmente a lo urgente y a lo más coherente, como es la culminación de aquellas obras que se habían paralizado por la crisis y que, sin embargo, presentan un alto nivel de ejecución y tienen una gran incidencia territorial, económica y social. Ese fue el criterio que nos llevó a poner en marcha los tramos de la autovía del olivar ahora en servicio.

—Cambiando de tercio, entre otro de los asuntos pendientes que tiene la Junta es que el Gobierno andaluz está dispuesto a considerar el carácter metropolitano del tranvía si esto sirve para aliviar la carga financiera al Ayuntamiento de Jaén. ¿Cree que habrá alguna solución?

—Estoy convencido de que será posible y ese es mi empeño como consejero porque el tranvía aporta múltiples e innegables beneficios a la ciudad, más allá de la necesidad de rentabilizar una gran inversión ya realizada y que nadie entiende que esté parada. Creo en el diálogo que hemos abierto con el Ayuntamiento para alcanzar un acuerdo y ese objetivo es el que nos ha llevado a realizar una propuesta razonable desde la Junta para asumir una compensación económica equivalente al 40% del déficit de explotación final por el componente metropolitano de la demanda. Creo que con ello contribuiremos a minimizar la carga financiera del Ayuntamiento. El tranvía es, sin duda, una infraestructura moderna, potente, limpia y respetuosa con el medio ambiente.

# Una magnífica oportunidad de futuro para Jaén

**E**stamos ante una oportunidad histórica, sin duda alguna. La nueva infraestructura viaria que atraviesa el interior de la provincia de Jaén y une la capital con Úbeda y Baeza constituye una oportunidad para el desarrollo socioeconómico de las ciudades medias ubicadas en el trazado y también para el entorno rural de la provincia. Transitar por autovía entre los más de 75 kilómetros que van desde Martos a Úbeda beneficia directamente a un total de 240.000 habitantes y acorta los tiempos de recorrido en un 40%, casi la mitad de hace solo escaso tiempo: 28 minutos ir desde Jaén a Úbeda, por dar una cifra exacta. Esto se debe a que el nuevo trazado mejora en su conexión y reduce 2,5 kilómetros el recorrido que hacía la carretera convencional A-316. Pero, sobre todo, se mejora sustancialmente la velocidad media con respecto a la carretera anterior y se favorece de manera decisiva las condiciones de seguridad vial para los conductores.

Estamos hablando de una infraestructura de gran capacidad, con una calzada para cada sentido, que reduce sustancialmente las posibilidades de accidente de tráfico, en la mayoría de los

**RAFAEL VALDIVIELSO**  
DELEGADO TERRITORIAL  
DE FOMENTO EN JAÉN

casos en carreteras secundarias y con motivo de adelantamientos mal efectuados. Además, se ha medido la regularidad del firme de carretera y los parámetros de comodidad en la conducción arrojan una puntuación muy por encima de la media nacional. La Autovía del Olivar facilita la movilidad de las personas y acerca las comarcas de La Loma y Sierra Mágina al Área Metropolitana, incidiendo muy positivamente en el desarrollo económico y social de la provincia, como eje vertebrador. Además, el transporte de mercancías mejora en la ruta que proviene de la Costa del Sol y Costa de Granada y se dirige hacia el Levante por Jaén. Los principales centros industriales de Martos y Mancha Real, motores de desarrollo para el PIB de la provincia, se verán asimismo beneficiados de manera muy directa. No podemos olvidar que esta nueva doble calzada atraviesa un paisaje con más de medio millón de olivos a ambos márgenes de la ruta y que en los polígonos aledaños se ha desarrolla-



**SUPERVISIÓN.** Ramón García, jefe del Servicio de Carreteras de la Delegación de Fomento; el delegado Rafael Valdivielso e Ignacio Mochón, de la Agencia de Obra Pública, atienden a un técnico en una visita a las obras.

do una actividad relacionada con la producción del aceite: cooperativas de productores, almazaras, extractoras de orujo y envasadoras. Actividad industrial ligada al transporte de mercancías y al desarrollo de las infraestructuras que para Jaén es mucho más que un simple enunciado no solo económico,

también social y cultural.

Por citar dos casos, en el polígono industrial de Martos hay actividades de gran vigor relacionadas con la industria automovilística, ligadas al metal, industria química, de cerámica, prendas de vestir y muebles de madera, entre otras, con el Centro Tecnológico del Plástico como bandera

de entusiasmo público-privado. En Mancha Real, por su parte, la nueva autovía beneficia de manera muy directa al polígono industrial, ya que ha dejado libre de tráfico de medio y largo recorrido a la A-316 que da servicio al polígono. En este polígono la actividad económica está muy repartida, ya que hay actividades relacionadas con al olivicultura y la industria oleícola, muy desarrolladas, amén de la industria del mueble de madera, en fuerte crecimiento; la industria de aperos y maquinaria agrícola y la fabricación de ordenadores que, en su conjunto, hacen de esta localidad una de las más dinámicas de la provincia.

Mención aparte merece el desarrollo social y turístico de la provincia de Jaén, que se eleva de manera exponencial con la puesta en servicio de esta nueva infraestructura. Un nuevo paquete turístico emerge al ofrecer al visitante los cascos históricos de Úbeda y Baeza, en la misma oferta que te invita a visitar la Catedral de Jaén. Además, el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas se acerca sustancialmente a la capital de la misma forma que el Parque Natural de Sierra Mágina encuentra varias vías de entrada desde la flamante autovía.

**LOLA MARÍN TORRES**

La regidora de la Ciudad Patrimonio de la Humanidad afirma que la apertura de la Autovía del Olivar no solo ha supuesto **un antes y un después en las comunicaciones** con el resto de la provincia, sino que también beneficia directamente al desarrollo económico y turístico de Baeza, ya que supondrá un atractivo más para aumentar el número de visitantes que llegan a la ciudad

**ALCALDESA DE LA CIUDAD DE BAEZA**

“Ya notamos el aumento de visitantes”

**CARMEN LÓPEZ**

—Si hay algún municipio que beneficie directamente la puesta en marcha de la Autovía del Olivar es a Baeza, ¿qué supone esta infraestructura para una Ciudad Patrimonio de la Humanidad?

—Para los baezanos supone acercar nuestra ciudad al resto de la provincia, situarnos en una de las mejores infraestructuras, darnos garantía de calidad en nuestros desplazamientos en coche. También, por supuesto, desde el punto de vista turístico. Junto con Úbeda, somos una ciudad Patrimonio de la Humanidad, por lo que hay que ofrecer a quienes vie-

nen a visitarnos las mejores de las condiciones, evidentemente, hasta que llegan, en las infraestructuras; que puedan acercarse a nosotros de la manera más cómoda posible. Además, pese a que no ha pasado demasiado tiempo desde la apertura de todos los tramos, ya se está notando que esta infraestructura está suponiendo un antes y un después en las comunicaciones con nuestra ciudad. Nos lo dicen los propios visitantes, incluso estamos recibiendo muchos más turistas los siete días de la semana, sobre todo, personas del resto de los municipios de la provincia de Jaén.



**INAUGURACIÓN.** Lola Marín, segunda por la derecha, con Rafael Valdivielso, Jesús Huertas, Felipe López y Ana Cobo, el 25 de septiembre.

—¿Qué es lo que más valoran?  
—El ahorro de combustible, de tiempo y de tranquilidad.

—La Autovía del Olivar os une con su vecina Úbeda, dos ciudades que trabajan conjuntamente por reforzar el turismo. ¿Cómo les beneficiará?

—Supone que nuestras dos ciudades estén unidas con unas infraestructuras de primer nivel, pero, además que se encuentren dentro de los destinos que ofrecen una red viaria de calidad para que lleguen a nosotros. Lástima que no podamos decir lo mismo con la infraestructura que nos ha dejado aislada, los accesos de la A-32, que el Ministerio nos ha negado.

—Ha afirmado que ya se ha notado el aumento de turistas.

—Durante este último año hemos notado los efectos de haber entrado en la Asociación de Ciudades Patrimonio Mundial. Esto, junto con la mejora de las infraestructuras, ha hecho que llevemos meses con una ocupación que roce el 100%.

# La Autovía del Olivar

Atraviesa las provincias de  
**Jaén, Córdoba y Sevilla**

• Longitud	190 km
• Intensidad vehículos	12.000 vehículos día
• Inversión aproximada	800 millones euros
• Población beneficiada	800.000 andaluces de 90 pueblos
• Puestos de trabajo	12.500



## ANTONIA OLIVARES MARTÍNEZ

La alcaldesa afirma que para la ciudad que representa la Autovía del Olivar supondrá un **eslabón clave** para el desarrollo de uno de los motores más importantes de la economía de los ubetenses, el turismo. Olivares asegura que durante los últimos meses son muchos los jiennenses que se han acercado Úbeda atraídos no solo por el comercio, también por la nueva infraestructura

### ALCALDESA DE ÚBEDA

“Va a marcar el futuro de esta ciudad”

#### CARMEN LÓPEZ

—La Junta afirma que la Autovía del Olivar constituye una oportunidad para el desarrollo socioeconómico de Jaén. ¿Cómo cree que afectará a Úbeda?

—Para cualquier municipio del entorno resulta estratégica, pero principalmente lo es para una Ciudad Patrimonio de la Humanidad como Úbeda. La Autovía del Olivar va a marcar mucho el futuro de nuestra ciudad; de hecho ya lo está haciendo. En estas fechas especiales para el turismo y el comercio ya ha supuesto un revulsivo. Primero, porque facilita la llegada de turismo, con mayor seguridad y comodidad. Sobre todo, ha

reducido los tiempos de conexión entre los desplazamientos de la provincia. Esto ha propiciado que junto con nuestra programación cultural y nuestros atractivos, que como Ciudad Patrimonio tenemos, aumente el número de jiennenses que se acerquen a comprar en nuestro comercio y a comer en nuestros restaurantes.

—**Resultado, por tanto, clave para uno de los eslabones de su economía, el turismo.**

—Por supuesto. Antes, lo normal era que la gente se acercara los puentes, Navidad, Semana Santa y días festivos. Ahora, según nos



**TRAMO DE LA AUTOVÍA.** Natividad Redondo, José Castro, Ana Cobo, Lola Marín, Antonia Olivares, Felipe López, Rafael Valdiviello y Jesús Huertas.

confirman los hoteleros, cualquier fin de semana está al cien por cien de ocupación. Evidentemente, la mejora de las comunicaciones ha sido un factor determinante en este incremento. Todo ha sumado y lo sigue haciendo y en ello trabajamos el equipo de Gobierno que yo represento. Pensamos que, ahora más que nunca, podemos abrirnos al resto de España y del mundo, para mostrar que somos una ciudad moderna, turística y con mucho que dar y ofrecer al turista. Lo tenemos todo.

—¿Qué tipo de turistas son los más beneficiados?

—Diría que de Jaén. Ha supuesto que no solo se acerquen turistas del resto de España, sino que aumente el número de visitantes de nuestro entorno, gracias a la mejora de nuestros accesos.

—¿Qué opinan los hoteleros?

—En general, todos los empresarios nos trasladan su satisfacción y la enorme alegría que está suponiendo desde el punto de vista comercial y turístico.

JOSE POYATOS



AGUSTÍN MUÑOZ

# El último de los tramos que hizo realidad el deseo más esperado

La conexión entre los enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo completó la autovía

CARMEN LÓPEZ

**H**izo realidad un sueño “soñado” y bien anhelado. Y es que el tramo entre los enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo fue el último de los puestos en servicio durante este 2015. Concretamente, el 17 de noviembre, su apertura, junto con la del enlace Oeste Baeza-Enlace Norte Puente del Obispo, permitió dar continuidad, definitivamente, a los 75,2 kilómetros de este eje viario de gran capacidad que discurre entre los municipios jiennenses de Úbeda y Martos.

Con la puesta en servicio de estos diez kilómetros de Autovía del Olivar concluyeron todas las obras reactivadas en 2014 y 2015 en la provincia de Jaén, gracias a la recepción de cofinanciación Feder, en virtud de la declaración de Gran Proyecto otorgada por la Comisión Europea en septiembre de 2013.

El tramo entre los enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo tiene un recorrido de 5,7 kilómetros y contó con una inversión de 37,7 millones de euros. Consta de dos elementos importantes. En concreto, un viaducto de 210 metros de longitud para atravesar el cauce del río Guadalquivir y un se-

gundo, de 135 metros, para cruzar el cauce del río Torres.

La traza transcurre en variante con trazado totalmente nuevo de forma que se elimina la travesía de Puente del Obispo. Se incluyen los dos nuevos enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo que dan servicio a la zona, con pueblos aledaños como son Begíjar, Lupión e Ibros, entre ellos. También en este tramo se ha utilizado polvo de caucho en el firme como técnica de construcción sostenible.

En este sentido, este tramo de la Autovía del Olivar (A-316) constituye la estructura más singular en las obras que se desarrollaron en este eje viario de gran capacidad que conectará Estepa (Sevilla) y Úbeda (Jaén), y que generó unos 500 empleos. Alberga un puente que consta de 210 metros de longitud lineal, conformado por seis vanos, y con unas pilas de altura máxima de 20 metros. El puente es de vigas artesas, es decir, prefabricadas y de hormigón, pero en el vano central se incorpora un arco metálico, con una finalidad más estética y para dotar de simbolismo a esta estructura que salva el río Guadalquivir a su paso por el Puente del Obispo. Para la operación del



Las cifras

**5,7**

kilómetros son los que conforman el tramo entre los enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo.

**37,7**

millones de euros es la inversión que se ha llevado a cabo en esta zona de la infraestructura.

**335**

metros de este tramo de la Autovía del Olivar corresponden a viaductos. Concretamente, esta vía alberga dos puentes.

izado se ha contado con dos grúas con capacidad para portar elementos entre doscientos cincuenta y quinientas toneladas. Con carácter previo se llevaron a cabo la comprobación del terreno (placas de carga) para que cumpla los requisitos requeridos para cada grúa.

Una vez concluyeron las labores se procedió a la colocación de las pre-lasas y al hormigonado, y las tareas se completaron en la otra estructura singular de este tramo de autovía, correspondiente al Puente que salva el río Torres, de 135 metros de longitud lineal. El propio delegado territorial de la Junta de Fomento, Vivienda y Turismo, Rafael Valdivielso, visitó en varias ocasiones la estructura acompañando por un grupo de representantes de la demarcación andaluza del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Asimismo, el tramo entre Enlace Norte y Enlace Sur del Puente del Obispo incluyó también tres pasos inferiores y otro superior, al

**El tramo alberga un viaducto de 210 metros, una estructura singular**

margen de las dos estructuras singulares anteriormente mencionadas. La construcción de este tramo, de 5,7 kilómetros de longitud incluye, además del tronco de la autovía y de las estructuras singulares mencionadas, la ejecución del Enlace Sur del Puente del Obispo y la ejecución del ramal Oeste del Enlace Norte de Puente del Obispo. Este tramo, cuyo presupuesto total asciende a casi 40 millones de euros, contó con tres turnos para posibilitar su terminación antes de que finalizase el presente año.

Igualmente, su construcción se adecúa a las características de nueva autovía, es decir, un tronco de doble calzada y dos carriles de 3,5 metros de ancho para cada sentido, con mediana de seis metros, y apto para velocidades de entre 100 y 120 kilómetros/hora.

Con la construcción de este

**Este tramo incluye también tres pasos inferiores y un paso superior**

nuevo viaducto se completa la "historia" de un municipio con históricos puentes, de ahí su nombre. Puente del Obispo albergó dos infraestructuras más. El pueblo, que se encuentra ubicado a medio camino entre las ciudades de Úbeda y Baeza y Jaén capital y con el objeto de poner remedio a las crecidas del río Guadalquivir, construyó en el siglo XVI el primero de los puentes que dan nombre al lugar. El segundo puente ha dado servicio al tráfico entre Úbeda y Jaén a través del itinerario de la actual A-316. La tercera estructura se ubica aguas arriba de los otros dos Puentes del Obispo, superándolos en longitud y altura.



AGUSTIN MUNOZ



## Importante labor de coordinación

El jefe del Servicio de Carreteras de la Delegación Territorial de Fomento de la Junta de Andalucía, Ramón García, ha desempeñado una importante labor de coordinación para la materialización de los cinco tramos puestos en servicio durante el año 2015.

**JAVIER  
TORROJA**



Ferrovial Agroman es una de las empresas que ha permitido la ejecución de los últimos cinco tramos de la Autovía del Olivar. Concretamente, la compañía ha actuado en los enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo. Ha invertido 33,5 millones de euros y **empleado a más de medio millar de personas**, en su mayoría de los municipios de la provincia

**GERENTE DE OBRA CIVIL DE FERROVIAL AGROMAN**

## “Hemos aportado experiencia”

C. L.

—¿Dónde y cómo ha participado su empresa Ferrovial en la Autovía del Olivar? ¿Qué servicios son los que han prestado a la construcción de la infraestructura? ¿De qué inversión estamos hablando?

—Ferrovial Agroman ha participado en la construcción del tramo entre los enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo, con una inversión total de 33,5 millones de euros. Aparte de las labores propias de construcción que requiere toda la infraestructura que se materializa, que han supuesto un gran esfuerzo para completar el contrato en solo diecinueve meses, hemos aportado la experiencia y el conocimiento de los diferentes departamentos de la empresa que represento, Ferrovial Agroman, para ir resolviendo en “tiempo real” los diferentes retos que la construcción de esta obra nos ha ido planteando.

**“Durante los 19 meses que ha durado la obra, han trabajado 517 personas”**

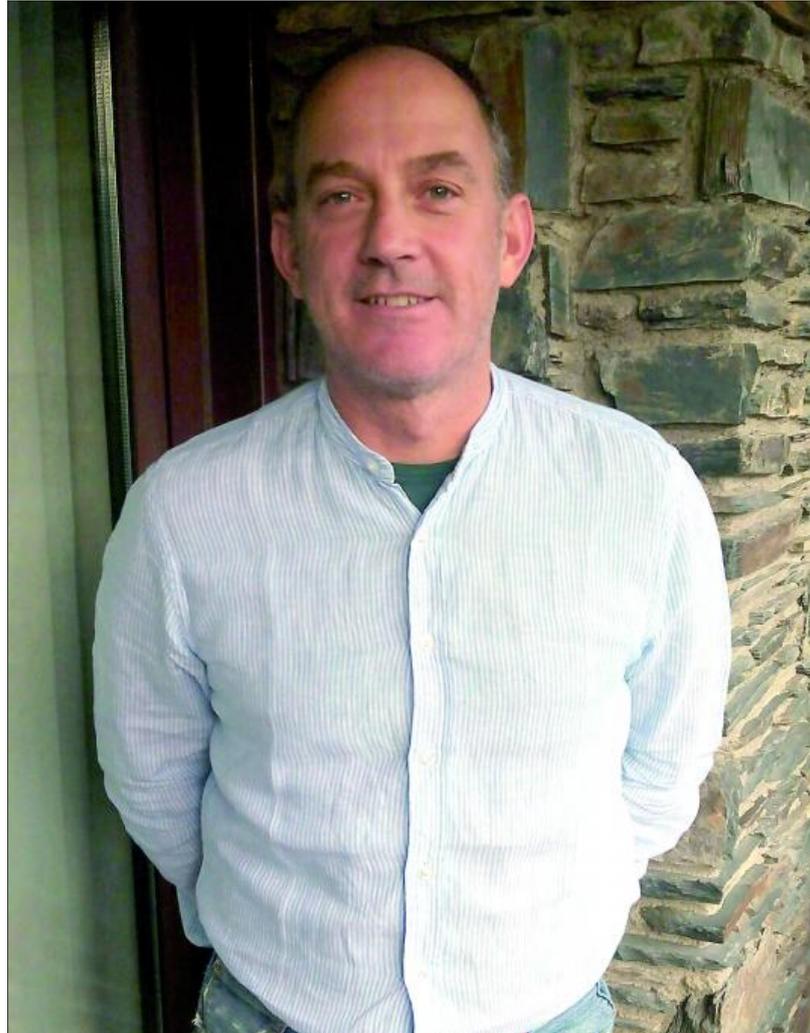
—¿Cuántos empleos ha generado esta infraestructura en su compañía? ¿Durante cuánto tiempo han estado actuando?

—Durante los diecinueve meses que ha durado la construcción se ha empleado a 517 personas, de las que más de la mitad han sido de la provincia de Jaén. Simultáneamente, han llegado a trabajar 219 personas en la obra. Esto supone una tremenda alegría para nosotros, al haber podido dar empleo, sobre todo, a gente de aquí, cercana.

—¿Qué ha supuesto esta infraestructura para Ferrovial?

—En estos días, con la poca inversión disponible como consecuencia de la crisis económica, lo más importante es que obras como esta permiten mantener los equipos humanos que dan valor a la empresa, así como continuar demostrando a nuestros clientes que somos capaces y estamos formados para afrontar futuros proyectos de gran envergadura.

—¿Cuáles son los principales servicios que ofrece Ferrovial Agroman? ¿Cuántos trabajadores tiene la compañía?



**CONSTRUCCIÓN.** Javier Torroja, delegado de Ferrovial Agroman en Jaén.

—Ferrovial presta sus diferentes servicios desde las cuatro divisiones que la forman: Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios. El número de empleados, a diciembre de 2014, fue de 69.088 distribuidos en 27 países. Ferrovial Agroman desarrolla, concretamente, las actividades de construcción de obra civil, edificación y obra industrial. Es reconocida a nivel internacional por su capacidad de diseño y construcción de obras singulares de todo tipo, y principalmente de grandes infraestructuras de transporte. Además, contamos con el apoyo de sus empresas filiales a nivel mundial,

convirtiéndola a la compañía en un referente internacional.

—Ferrovial es uno de los principales operadores globales de infraestructuras y gestores de servicios a ciudades, comprometido con el desarrollo de soluciones sostenibles. ¿Concretamente en Jaén qué proyectos han realizado?

—La más reciente es la A-316. Autovía del Olivar. Tramo: Enlace Norte de Puente del Obispo a Enlace Sur de Puente del Obispo. A lo largo de los últimos años hemos formado parte de la modificación, ampliación y puesta

en marcha de una planta depuradora de aguas residuales para Smurfit Kappa España, S. A. en Mengíbar; la construcción de una almazara en el centro Ifapa Venta del Llano en Mengíbar, la ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación en la A-32 Linares-Albaceete, mantenimiento central térmica, frigorífica y de climatización del Hospital San Agustín de Linares o la limpieza y gestión interna de residuos de los Centros de Salud del Distrito Sanitario Jaén Norte, entre otros.

—¿Y a nivel nacional e interna-

cional, qué proyectos importantes destacaría?

—En nuestro track-record histórico se incluyen hasta la fecha obras que acumulan más de 490 kilómetros de túneles, 19.200 kilómetros de carretera (incluyendo 4.000 kilómetros de autopistas) o 4.700 kilómetros de líneas de ferrocarril (incluyendo setecientos kilómetros de ferrocarril de Alta Velocidad) y 27.350 km. de mantenimiento y reparación de carreteras.

—¿Cuáles son los principales valores de ferrovial? ¿En qué se basa su estrategia?

—La visión de Ferrovial es dar forma al futuro mediante el desarrollo y operación de infraestructuras y ciudades sostenibles. Sus principales valores son: Innovación, excelencia, colaboración, respeto e integridad. La estrategia de nuestro grupo se basa en estar comprometidos, siempre

**“Nuestros principales valores son la excelencia, el respeto y la innovación”**

con el máximo nivel de excelencia operativa e innovadora.

—Cerca de 70.000 empleados y presencia en 27 países ¿Dónde se encuentra la clave del éxito de Ferrovial?

—Su éxito se basa en que trabaja para crear valor para la sociedad y para nuestros clientes, inversores y empleados, buscando la excelencia en cada uno de nuestras obras, nuestros servicios, nuestras capacidades técnicas, nuestras relaciones humanas y nuestra competitividad, midiendo nuestros procesos y objetivos.

—¿Cuál es, a día de hoy, el principal compromiso de su empresa, Ferrovial Agroman?

—Pues, por ejemplo, como ha dicho usted anteriormente, la sostenibilidad es un elemento clave para todas nuestras actividades en Ferrovial Agroman. Nuestro compromiso pasa, siempre, por disminuir el impacto ambiental de nuestras acciones, priorizar la seguridad de las personas y de los empleados, contribuir al desarrollo sostenible de la sociedad y la innovación como instrumento fundamental para incrementar la productividad y la competitividad.



**SOSTENIBLE.** Operarios trabajan en las obras de la autovía. El delegado de Fomento, Rafael Valdivielso, observa un bote con caucho reciclado usado en la capa de rodadura.

# Ejemplo de construcción sostenible

La nueva infraestructura alberga técnicas como el empleo de caucho reciclado

**C. L.** En la Autovía del Olivar se han llevado a cabo varias experiencias de “construcción sostenible” en los diferentes tramos entre Úbeda y Jaén. De hecho, se acometió la estabilización con cal de terraplenes, así como estabilización con cenizas provenientes de centrales de biomasa de Linares, gracias a lo cual se le ha dado uso a un deshe-

cho en la actividad del olivar. También se ha impulsado una técnica de construcción de taludes con lodos procedentes de las depuradoras de aguas residuales.

Una de las técnicas más destacadas en la construcción de la Autovía del Olivar ha sido el empleo de polvo de caucho en la capa de la rodadura en 17 kilómetros de esta nueva infraestructura, entre ellos en el tramo llevado a cabo por Fe-

rrrovial Agroman (enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo). Como capa de rodadura, se ha empleado una mezcla bituminosa en caliente con un betún modificado con polvo de caucho, que aporta mucha rugosidad y un buen comportamiento en caso de lluvia.

La incorporación de polvo de caucho a una mezcla bituminosa mejora sus prestaciones como material para la construcción de ca-

rrteras, con la consiguiente reducción de costes de mantenimiento y de interrupción del tráfico por reparaciones en el firme.

En lo referente a seguridad vial, el uso de ligantes modificados con polvo de caucho mantiene durante un mayor tiempo el contraste en el firme con las marcas viales, al permitir introducir generalmente mayor cantidad de betún en la mezcla y perdurando así más en el tiem-

po el color negro de la superficie. Desde el punto de vista medioambiental, con el empleo de polvo de caucho procedente de neumáticos fuera de uso se consigue dar cumplimiento al principio ambiental de jerarquía, reutilizando y reciclando los residuos, para reducir el volumen de neumáticos fuera de uso destinados a recuperación energética o depositados en vertederos, y ahorrando en recursos naturales.

ferrovial  
agroman

## Crecimiento basado en la Innovación

Ferrovial Agroman apuesta por la innovación y el desarrollo, así como por la aplicación de nuevas tecnologías en todos los ámbitos de su actividad de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras.

Con más de 80 años de experiencia y más de 50 años de actividad en 50 países de 5 continentes distintos y más de 650 proyectos realizados con éxito, Ferrovial Agroman es pionera en el proceso de internacionalización de su actividad y referente en la aplicación de las técnicas más avanzadas en la ejecución de sus obras.

ferrovial  
agroman



# Cinco kilómetros que “visten con zapatos nuevos la cuesta baezana”

Inversión de 33,7 millones para unir el Oeste de Baeza y Norte de Puente del Obispo

C. L.

**E**l 17 de noviembre de 2015 será una fecha para no olvidar y señalar en el calendario. Ese día, los jiennenses vivían una “gran fiesta” y como buenos anfitriones estrenaban “traje y zapatos nuevos”. Ese día, los dos últimos de los cinco tramos de la Autovía del Olivar previstos para 2015 se ponían en servicio, ahora sí en tiempo y forma. La Junta de Andalucía demostró su compromiso y puso el empeño y el esfuerzo para que la mayor infraestructura acometida por la Administración autonómica diera un paso importante y definitivo en la provincia jiennense.

Y, cómo no, no solo los jiennenses en general calzarán a diario sus nuevos zapatos, sino que también, entre ellos, los baezanos, en particular, serán de los que directamente notarán en el desarrollo de su comarca la nueva vía. Este municipio ubicado en el corazón de la provincia tiene el lujo, suerte o coincidencia de ser uno de los que podrá aprovechar más la autovía. Uno de los tramos que mejorarán sustancialmente sus comunicaciones es el comprendido entre el enlace Oeste de Baeza y el enlace Norte del Puente del Obispo, también conocido como la “cuesta de Baeza”. Tiene 4,7 kilómetros de longitud, ha contado con un presupuesto cofinanciado de 33,7 millones de euros y da continuidad a la variante de Baeza hacia Puente del Obispo y Jaén capital. Discurre en dirección norte-sur por los términos municipales de Baeza y Begíjar, con un trazado en variante que abandona el corredor anterior de la A-316 a fin de evitar una ladera, con enormes dificultades y riesgos de inestabilidad.

En este sentido, el nuevo trazado va en pendiente constante para salvar el desnivel entre el municipio baezano y el valle del Guadalquivir. En cuanto a las estructuras que lo comprenden, junto al enlace de conexión con la A-316 (enlace Norte de Puente del Obispo), este tramo contempló la construcción de tres pasos inferiores y cuatro superiores. Asimismo, en la anterior A-316 se diseñó una intersección tipo “T” con carril central de espera, con el fin de facilitar los movimientos de entrada y salida a la nueva autovía desde la carretera actual, a través de un ramal del Enlace Norte de Puente del Obispo. Este nuevo tramo de la Autovía del Olivar incluyó la reposición de veinte caminos agrícolas con una longitud total de 8,3 kilómetros lineales, así como de tres líneas eléctricas y once afecciones de riego.



AGUSTIN MUÑOZ



Las obras de este tramo de la Autovía del Olivar se han llevado a cabo con técnicas sostenibles de construcción, como el empleo de polvo de caucho reciclado en el firme o la utilización de cenizas provenientes de las plantas de producción eléctrica por la quema de biomasa (restos de poda del olivar y alpeorujos). Asimismo, también se ha efectuado durante su construcción una actuación arqueológica que ha dejado al descubierto los restos de una serie de infraestructuras hidráulicas de la época imperial romana que pueden considerarse referentes de la ingeniería hidráulica de la época romana en la provincia de Jaén. Los restos arqueológicos quedan bajo la autovía a varios metros de profundidad, no visibles, pero catalogados y conservados.

La UTE formada por las empresas Sacyr-Prinur (empresas ambas pertenecientes al grupo Sacyr) ha sido la encargada de la construcción del tramo de la Autovía del Olivar (A-316) del enlace Oeste de Baeza a enlace norte de Puente del Obispo. “Esta vía conecta por el norte con la duplicación de la variante de Baeza y por el sur con el tramo comprendido

entre el enlace Norte de Puente del Obispo y el enlace Sur de Puente del Obispo”, afirma Silvia Poza, encargada de Obras del grupo empresarial Sacyr. “En relación con el movimiento de tierras se puede destacar lo siguiente. Para la ejecución de los terraplenes, la obra ha llevado a cabo una novedosa solución con núcleo estabilizado al uno por ciento de cal, más un dos por ciento de cenizas de térmica”, añade Poza, que afirma que la capa de rodadura se ha ejecutado con caucho, con el fin de llevar a cabo una solución sostenible y con ello aporta mayor durabilidad.

“Respecto a las estructuras, se han ejecutado tres pasos superiores, dos para caminos agrícolas, con ancho de ocho metros y otro en el enlace norte de Puente del Obispo, con ancho de once metros. Todos tienen tres vanos y la tipología utilizada para resolver estas estructuras son la de puente de tres vanos con losa postesada de canto variable”, agrega Silvia Poza.



## Compensación económica para arreglar “desperfectos”

**Las obras de este tramo se han ejecutado con técnicas sostenibles y elementos reciclados**

Asimismo, indica que en este tramo de la Autovía del Olivar se han ejecutado también tres pasos inferiores, en dos de los cuales se ha utilizado la tipología de bóveda de hormigón prefabricada triarticulada, mientras que para el tercero se emplea la tipología de marco de hormigón armado.

En este sentido, añade que la empresa Sacyr está totalmente involucrada en el desarrollo de las infraestructuras de la provincia; además de participar en la ejecución y mejora de las mismas, la compañía ha apostado por la participación de subcontratas y empresas locales mayoritariamente, como es el caso de la ejecución de esta nueva infraestructura, afirma Silvia Poza. “Otras construcciones que estamos realizando actualmente en la provincia de Jaén son

**Las obras pusieron al descubierto restos arqueológicos de época imperial romana**

algunas como la balsa del Llano del Cadimo, la presa de Siles, la conservación de Jaén Oeste y la Autovía A-32 en el tramo comprendido entre Villacarrillo – Villanueva del Arzobispo”, dice.

Diecinueve meses después de que se reanudaron unas obras que estuvieron paralizadas unos tres años, concluyeron los últimos trabajos de la Autovía del Olivar que ejecutará la Junta en 2015 y, probablemente, en bastante tiempo en la provincia. Los últimos 10,4 kilómetros de la nueva calzada que abrieron al tráfico se ubican entre una zona conocida como Cortijo La Loma, en Baeza, y el acceso oeste de la ciudad Patrimonio de la Humanidad.

La Junta destina 300.000 euros por los “daños” de la Autovía del Olivar

**L**a Consejería de Fomento y Vivienda destina cerca de trescientos mil euros a las actuaciones de mejora en infraestructuras, en los términos municipales de Begíjar y Baeza (Jaén), dentro de las medidas compensatorias por la construcción de los últimos tramos de la Autovía del Olivar.

En estas intervenciones se enmarcan los trabajos realizados en la conocida como “Cuesta de Baeza”, en la antigua A-316 (actual A-6109). En concreto, incluyeron el refuerzo del firme, ya que se encontraba agotado dado el paso de vehículos pesados que utilizaban este tramo para acceder a las obras en los tramos de la Autovía

del Olivar entre Baeza y Puente del Obispo (puestos en servicio a mediados de noviembre), así como el repintado de marcas viales. “El objetivo que nos marca con estas actuaciones y el resto de las incluidas en las medidas compensatorias por la ejecución de la autovía es dejar en las mejores condiciones posibles todas las vías utilizadas para su construcción”, explicó el delegado territorial de Fomento y Vivienda, Rafael Valdivielso, que llevó a cabo una visita a los trabajos ejecutados en la Cuesta de Baeza, junto a los alcaldes de este municipio jiennense y Begíjar, Lola Marín y Andrés Gárate. Junto a estas intervenciones se incluyen el arreglo de varias calles en el nú-

cleo de la Estación de Begíjar, afectadas por el tránsito de camiones y grúas para la construcción del puente sobre el Guadalquivir, la adecuación de quince kilómetros de vías de servicio para el tránsito de vehículos agrícolas, la mejora de taludes en la carretera del Clavijo, además de la construcción de varias escolleras de piedra en el río Guadalquivir en el entorno del nuevo puente que se ha levantado. “A ello se unen los trabajos de restauración paisajística en el entorno del río, que continuarán después de estas fiestas navideñas. A estas alturas, hemos alcanzado el setenta y cinco por ciento de ejecución en todas estas medidas compensatorias que hemos planteado”, afirmó Valdivielso, que añadió que, al

margen de estas actuaciones, para este martes pasado estaría culminada la instalación de la señalización turística en los nuevos tramos de la Autovía del Olivar.

Asimismo, Valdivielso anunció que la Junta continúa con el expediente de rematriculación de la Autovía del Olivar para poder incrementar la velocidad máxima permitida hasta los 120 kilómetros por hora. En estos momentos, se puede circular a 100. Con esta medida, se daría respuesta a la petición de los usuarios de esta arteria. También se estudian las demandas puestas sobre la mesa por la Asociación de Restaurantes, Cafeterías y Bares de la Provincia (Asostel) sobre la mejora de la señalización turística.



**RAFAEL TORRES**



El gerente de Áridos Mengibar afirma que para su empresa la reactivación de las obras de la Autovía del Olivar ha sido clave para soportar la crisis que vive el sector, junto con la **internacionalización** de proyectos como los que desarrollan en Inglaterra, donde la compañía realiza construcciones vinculadas con la energía renovable. Su reto, aumentar la edificación

GERENTE DE LA EMPRESA ÁRIDOS MENGIBAR

# “Formamos un gran equipo”

C.L.

—La Autovía del Olivar acaba de estrenar cinco nuevos tramos. Numerosas empresas locales, como la que usted dirige, han hecho realidad un sueño. ¿Qué ha aportado Áridos Mengibar a la nueva infraestructura?

—Efectivamente, nosotros somos una jiennense. Hemos aportado el material de áridos a varios tramos, como el de Mancha Real o el correspondiente al enlace entre el Oeste de Baeza y Norte de Puente del Obispo. El noventa por ciento de nuestros servicios ha sido el de proporcionar los paquetes para el firme de la autovía y también materiales para la protección de taludes que se han empleado, ya que los terrenos eran muy arcillosos.

—Durante cuánto tiempo han trabajado en la Autovía del Olivar? ¿Ha supuesto un gran aliciente para la actividad de su empresa de construcción?

**“El ochenta por ciento de nuestra plantilla ha estado dedicada a esta obra”**

—Por supuesto. Las obras se adjudicaron hace ocho años. Debido a la crisis, se paralizaron durante unos tres años y, gracias a las ayudas, hemos podido actuar durante estos últimos meses y poder “respirar un poquito”, ya que ha sido la única infraestructura importante que hemos realizado en la provincia. El tema de la venta de los áridos no es un trabajo que se realice a diario, sino que durante meses nos dedicamos a acopiar material para cuando llegue una gran infraestructura que requiere de gran cantidad de material y tenerlo preparado. Y claro, pues ya teníamos una gran inversión hecha en las canteras de muchísimos meses de trabajo.

—¿Cuántos puestos de trabajo ha supuesto para Áridos Mengibar la inversión?

—Nuestra empresa tiene unos cincuenta trabajadores y el ochenta por ciento de la plantilla ha estado centrada en este proyecto; en la fabricación de áridos, en el transporte y en el extendido del material. Además, son empleos muy especializados, porque para trabajar en canteras y minas no puedes contratar a una persona de hoy para mañana, necesita de mucha formación.



EMILIO ARROYO



EMPRESARIO. Rafael Torres, gerente de la empresa Áridos Mengibar y planta de tratamiento de la firma.

—Lleva dieciocho años dedicado al sector de la construcción. ¿Qué situación atraviesa actualmente?

—Pues como empresario, y además como presidente de la Asociación de Canteros, y de la Federación de Constructores y Promotores de Obras de Jaén que soy, pues tengo que decir que han sido unos años muy difíciles y solo han “aguantado” el tirón algunos. Por ejemplo, mi empresa que comenzó en el sector hace dieciocho años ha sufrido un poco menos, porque nos hemos centrado más en grandes proyectos e infraestructuras como las autovías. Al ser proyectos a la largo plazo, las inversiones

son también así. No es lo mismo que aquellos que invierten en construir edificios, se paran y te quedas sin nada. También tuvimos la suerte de que hace tres años dimos el salto al exterior y realizamos proyectos en Rumanía e Inglaterra, donde impulsamos la obra civil de los parques fotovoltaicos. Además de aportarnos una gran experiencia y motivación, nos ayudó y supuso un empuje para la empresa en plena crisis económica que sufría España. Hemos podido llevarnos nuestro personal de aquí a trabajar fuera. Actualmente, continúan quince personas trabajando en Inglaterra.

—¿Ha sido, por tanto, la exportación un factor clave?

—En nuestra empresa, concretamente, sí. De hecho, si no hubiera sido por los proyectos internacionales que tenemos, nos hubiera sido muy difícil continuar con nuestra andadura. En España, todos los proyectos han estado paralizados.

—Áridos Mengibar es una empresa familiar. ¿Qué servicios ofrece al cliente?

—Efectivamente, monté la empresa a raíz de la jubilación de mi padre, que la comenzó en 1963. La experiencia acumulada a lo largo de nuestra trayectoria es el pilar

sobre el que se sienta la privilegiada posición que ocupamos en el sector. En concreto en obra civil y edificación, ganamos cada día esta posición ofreciendo a nuestros clientes soluciones integrales. Tenemos la capacidad de llevar a cabo un proyecto de principio a fin. Áridos Mengibar cuenta con un gabinete de ingeniería propio dedicado a orientar y aportar soluciones técnicas a cada cliente. Nuestra vocación de servicio, unida a un trato cercano y profesional, se convierte en un valor añadido para nuestros clientes y en un rasgo diferencial de la compañía. En el presente, disfrutamos de una importante solidez gracias a nuestra importante cartera de clientes y a la experiencia acumulada, sobre todo en obra civil. Esto nos permite acometer nuevos proyectos, como los que llevamos a cabo actualmente para potenciar nuestra área de edificación. Todo ello, unido a la más avanzada maquinaria y a una gran ca-

**“Nuestra enorme capacidad de producción nos hace ser referentes”**

pacidad de producción y suministro en áridos, nos convierte en una empresa de referencia en los ámbitos autonómico y nacional.

—Además de la Autovía del Olivar, ¿qué otros proyectos han acometido en la provincia?

—En Jaén construimos el centro logístico del grupo Día. Además, entre los proyectos más significativos, realizamos las tres primeras fases del parque tecnológico Geolit. Nos centramos también en tres tramos del tren de alta velocidad que se han realizado en Jaén. Prácticamente hemos desarrollado el cien por cien de la Balsa del Cádiz, una importante infraestructura hidráulica para mejorar los riegos aquí en Jaén.

—¿Y proyectos futuros?

—Lo más importante es consolidar el proyecto de energías renovables que actualmente desarrollamos en el extranjero, y en España avanzar un poco en el servicio integral de construcción y ampliar el ámbito de la edificación y rehabilitación. Sin olvidarnos de las grandes infraestructuras de la provincia, como la autovía de la A-32 o el vertedero de residuos de obra que ya se ha aprobado aquí en Jaén.



# El enlace definitivo para “el paseo”

La puesta en servicio de la cuesta de Baeza completó 83 kilómetros de autovía

El tramo perteneciente a la “cuesta de Baeza” completó los últimos 10,4 kilómetros de la Autovía del Olivar que son los que brindan una buena conexión por carretera a las dos ciudades Patrimonio de la Humanidad jiennense, Úbeda y Baeza; un coqueto cartel se encarga de recordarlo antes de llegar a la última. Para este tramo, al igual que para el correspondiente al en-

lace-norte sur de Puente del Obispo no hubo inauguración debido a la prohibición marcada durante periodo electoral, con motivo de los comicios generales del 20 de diciembre. Este fue puesto, por tanto, en servicio la tarde del 17 de noviembre, con la premisa de concluir “antes de que anocheciera”, y pasadas las cinco y media, personal de mantenimiento de carreteras de Fomento terminaba todavía de retirar

las señales provisionales que habían avisado a los conductores de que había trabajos a pie de calzada. Fue como si le quitaran la etiqueta con el precio a la vía recién comprada.

Por tanto, con la apertura de este tramo, la Autovía del Olivar ya mide, oficialmente, 75,2 kilómetros. En realidad, el recorrido comienza en el 83, justo pasado el polígono industrial de Martos, donde reina Valeo, multinacional

de componentes para la automoción. Desde allí hasta el punto kilométrico 0, en una rotonda de Úbeda que tiene salidas hacia Jódar, el hospital comarcal y el centro urbano, son 50 minutos exactos de trayecto. La carretera, proyectada por la Junta como vertebradora del interior de Andalucía hace gala de señalización turística con carteles que dejan bien claro que Jaén capital merece una

visita por ser un conjunto histórico de interés; además de llamar la atención sobre el Parque Natural de Mágina. Kilómetros más adelante, anuncia el Museo de la Cultura del Olivo, en la Hacienda La Laguna, y el Puente del Obispo, del siglo XVI; este monumento y el flamante viaducto de 210 metros que permite, salvar el Guadalquivir. Una prueba de que Jaén mejora sus comunicaciones.

**M** ARIDOS MENGIBAR, S.L.



Calle Reina Sofía, 47 - 23620 Mengíbar JAÉN  
Teléfono y fax: 953371464 - Móvil: 667610765

# Baeza, la primera que vio cumplidos una gran meta y el sueño anhelado

El municipio se une a su vecina Úbeda con la apertura de la variante de la A-316

**L**a Autovía del Olivar (Úbeda - Estepa) constituye el principal eje viario de gran capacidad en construcción por parte de la Junta de Andalucía. Su puesta en marcha permite favorecer el desarrollo económico de los más de noventa municipios situados en el ámbito de este corredor viario: más de ochocientas mil personas podrán acceder a esta autovía en un tiempo inferior a los 25 minutos. Aumenta el nivel de servicio para las miles de personas que transitan el corredor por motivos laborales. Pero sin duda supone un enorme aliciente para el desarrollo turístico y de ocio entre Jaén con su catedral y las dos ciudades Patrimonio de la Humanidad Úbeda y Baeza. Este último municipio es uno de los protagonistas de la nueva infraestructura, con la inclusión dentro del término de varios de los tramos abiertos en 2015.

Uno de ellos es el denominado "Variante de Baeza". Consta de 6,8 kilómetros y una inversión de 28,5 millones de euros. La duplicación en la A-316 da continuidad a la Autovía del Olivar, dotando al núcleo urbano de la ciudad baezana de un acceso que mejoró notablemente el anterior tanto en capacidad de tránsito como en seguridad vial.

La obra de esta zona incluyó dos actuaciones bien diferenciadas. La primera de ellas consistió en el desdoblamiento de la Variante de Baeza, que circunvala el núcleo urbano por el sureste del municipio jiennense.

Por su parte, la segunda de las actuaciones incluyó la conexión de este nuevo tramo de la Autovía del Olivar con la N-322 (futura A-32), mediante un vial de nuevo trazado de aproximadamente un kilómetro de longitud. Esta conexión discurre entre la gran glorieta del nuevo acceso este a Baeza y una nueva glorieta partida que se construyó sobre la carretera nacional.

El trazado pasa por la conexión Este de Baeza, dentro del tramo de Úbeda a Baeza de la Autovía del Olivar. A continuación comenzó la duplicación de la A-316, que se ejecutó en su mayor parte por la margen izquierda de la carretera, debido a los condicionantes geotécnicos. Estos problemas, presentes a lo largo de todo la traza, han impedido el aprovechamiento del actual trazado de la A-316 en su totalidad, obligando a la recons-



trucción de varias zonas, para lo que han debido ejecutarse desvíos de tráfico en la A-316. Los condicionantes geotécnicos se deben a la naturaleza coluvio-eluvial de los materiales de la zona de actuación, con intercalación de estratos permeables (arenas y areniscas del mioceno) que permiten la penetración del agua. Debido a la mala calidad de los materiales encontrados a lo largo de todo el trazado, la totalidad de los terraplenes, los técnicos tuvieron que llevar a cabo un tratamiento de estabilización mediante la aportación de materiales como la cal.

En este sentido, el trazado de la autovía se separó del anterior tan solo en las proximidades del enlace Oeste de Baeza, donde se construyó el nuevo enlace más hacia el sur que el actual. De esta forma, el trazado de los siguientes tramos que se construyeron hasta Puente del Obispo discurren en variante, por una ladera que ofrecieron mejores condiciones geotécnicas.

La duplicación de este tramo de autovía contempló tres conexiones: la conexión con la N-322 en el origen del trazado; la co-

nexión Este de Baeza, glorieta de encuentro con el anterior tramo que conectaba Úbeda con la ciudad de Baeza, y el enlace Oeste de Baeza, donde finalizó el trazado, entrada Oeste al municipio y punto de continuación de la Autovía hacia Puente del Obispo.

Igualmente, se proyectaron un total de cinco estructuras: un paso superior, cuatro pasos inferiores de caminos y vías pecuarias y además, se construyeron dos pantallas de pilotes para contención de terraplenes.

Asimismo, se llevó a cabo la previsión de ejecutar 7.120 metros de caminos para una mayor permeabilidad de comunicaciones entre las fincas situadas a lo largo del trazado, y la reposición de riegos, líneas eléctricas de media tensión, línea telegráfica y telefónica y tuberías de abastecimiento con un presupuesto cercano a los trescientos cincuenta mil euros.

La variante de Baeza, al igual



## Un motor turístico más para dos “ciudades patrimonio”

Felipe López presidió la inauguración del tramo de la variante de Baeza

**Este tramo cuenta con 6,8 kilómetros y una inversión de 28,5 millones de euros**

que el resto de las obras de la Autovía del Olivar, se llevó a cabo con parámetros de calidad mediante la aplicación de técnicas de construcción sostenible y criterios de respeto al entorno, como los utilizados en este tramo del entorno de la ciudad baezana, donde se empleó polvo de caucho de neumáticos como compuesto en la capa de rodadura. Desde punto de vista medioambiental, el empleo de polvo de caucho procedente de neumáticos fuera de uso consigue reutilizar y reciclar un material residual reduciendo los neumáticos en vertederos y ahorrando en recursos naturales. Esta práctica se aplica en un total de diecisiete kilómetros de la autovía, lo que supuso un aprovechamiento de unas ciento ochenta toneladas de polvo de caucho, es

Una legión de ingenieros acompañó a los políticos en el día de la inauguración de las obras de una carretera a la que se dedican, con bríos renovados, desde el año pasado; hubo muchas cámaras, micros y periodistas tomando apuntes para seguir una noticia que, sin exagerar un ápice, alegra muchísimo a una comarca que reivindica infraestructuras y servicios acorde a su empuje. La Loma es la primera productora de aceite del mundo y, a solo 9 kilómetros de distancia, tiene dos de las tres ciudades Patrimonio de la Humanidad de Andalucía, unos sitios protegidos por la Unesco de los que se cuentan 15 en España.

“Más allá de las cifras (en alusión a la inversión y los tramos de autovía inaugurados) lo importante es la significación”, argumentó Felipe López, consejero de Fomento de la Junta, cuando le tocó tomar la palabra en el acto que presidió para la puesta en marcha del tramo correspondiente a la Variante de Baeza y el enlace sur de Puente del Obispo y la intersección con la carretera A-6000 a Torrequebradilla.

El Renacimiento del sur y el Parque Natural de Cazorla, Segura y Las Villas y Mágina están, se congratuló López, “más cerca”. “Nuevas razones y elementos para el desarrollo de la actividad económica y el empleo”, dijo para su satisfacción, como jiennense,

y, se atrevió a decir, “para el conjunto de los ciudadanos andaluces”; en especial, para las diez mil personas que usan a diario la A-316, cifras similares a la SE-30, una de las circunvalaciones de Sevilla capital. Una carretera con “ideología”, reflexión y que, como se excusó, llega “después de mucha espera por la crisis”. La anfitriona de la ceremonia, por estar la variante en suelo baezano, fue la alcaldesa, la socialista Lola Marín. La regidora aprovechó el auditorio para dar un tirón de orejas al Gobierno central del popular Mariano Rajoy. Le echó en cara el “desprecio” con el que trata a una ciudad que, en sus palabras, “tira del turismo en la provincia”.

Y es que, hasta que no se abra al tráfico, el Gobierno local que preside mantendrá como una de sus prioridades la entrada a Baeza, por La Yedra, desde la A-32, que construye el Ministerio de Fomento. A la titular de esta cartera, Ana Pastor, también le mandó Marín un recado por la “promesa electoralista” de construir esta entrada que lanzó antes de las pasadas elecciones, en el Congreso. La alcaldesa ubetense, Antonia Olivares, compañera de partido de la baezana, no dudó al afirmar que, por fin, las dos ciudades tienen una carretera del siglo XXI. “Para nosotros mejorar las comunicaciones supone una apuesta decidida para mejorar el flujo de visitantes”, dijo.

**La variante de Baeza fue inaugurada por el consejero Felipe López el 25 de septiembre**

decir, del orden de 36.600 neumáticos fuera de uso.

La variante de Baeza se puso en servicio el 25 de septiembre, junto con el espacio comprendido entre el enlace sur de Puente del Obispo y la intersección con la carretera A-6000 a Torrequebradilla. La inversión de los dos nuevos tramos beneficia a diario entre ocho mil y diez mil personas. Según afirmó el consejero de Fomento, Felipe López, supuso una inversión de superior a los cincuenta millones de euros (Concretamente, 50,3), que pudo completarse gracias a la declaración de Gran Proyecto de la Autovía del Olivar por parte de la Unión Europea.



**INAUGURACIÓN.** Jesús Huertas, Ana Cobo, Lola Marín, Felipe López, Antonia Olivares, Rafael Valdivielso, José Castro, Natividad Redondo y Luis Miguel Carmona, el pasado 25 de septiembre, día de la puesta de largo de la variante de Baeza, que une los dos municipios Patrimonio de la Humanidad.



AGUSTÍN MUÑOZ

# El primero de los cinco tramos que abrió para “unir” el mar de olivos

El Enlace Sur de Puente del Obispo a Torrequebradilla cuenta con 6,7 kilómetros

**F**ue uno de los primeros tramos en ponerse en funcionamiento durante 2015. Concretamente, el tramo comprendido entre el Enlace Sur de Puente del Obispo y la intersección con la A-6000 (Torrequebradilla), de 6,7 kilómetros de longitud y que discurre por los términos municipales de Baeza y Mancha Real fue inaugurado el 25 de septiembre. Entre sus características, la vía aprovecha en buena parte el trazado de la carretera anterior, duplicando la calzada.

El tramo se ha obtenido mediante un proceso de duplicación de calzada en combinación con un proceso de ensanche y mejora de plataforma, con aprovechamiento y refuerzo del firme, en los sectores en que esto se hizo posible.

Cuenta con un único enlace que resuelve la conexión entre la futura autovía y la actual A-6000 a Torrequebradilla, manteniendo la continuidad en las circulaciones y los movimientos con origen y destino en dicho municipio o en otros puntos con accesos conectados a la actual carretera. Es un enlace tipo “Diamante con pesas” semi-deprimido, con dos glorietas

y cinco ramales. Las dos glorietas laterales están interconectadas con un ramal perpendicular al tronco principal de la autovía, configurado por una plataforma para una calzada única con dos carriles, uno por sentido. El cruce con la nueva A-316, se resuelve con un paso inferior, capaz de albergar el anteriormente mencionado ramal, estructura que se plantea a una cota determinada de forma que sea factible la evacuación de los pluviales acumulados de forma natural y siempre por gravedad.

El tramo presenta dos singularidades. Por un lado, el viaducto sobre el Arroyo Vil, y en su término, el enlace de Torrequebradilla. En el viaducto sobre el Arroyo Vil, que se llevó a cabo la demolición de la estructura anterior, con un incremento de la sección hidráulica, así como importantes beneficios estructurales y medio ambientales, lo que se generó un pasillo verde bajo la autovía.

Por su parte, el enlace de Torrequebradilla se resolvió con una configuración de tipo “diamante con pesas” por medio de un paso inferior bajo la futura A-316. Las pesas corresponden a las dos glorietas situadas a ambos lados de



**PLANTACIÓN.** Lola Marín, Rafael Valdiviuelso, Felipe López, Ana Cobo y Jesús Huertas plantan árboles en una de las glorietas del tramo, el día de la inauguración.

## Las cifras

# 22,4

millones de euros es la inversión que ha supuesto este tramo de Autovía, que abrió el 25 de septiembre.

# 271

puestos de trabajo son los empleos que se pudieron ofrecer gracias a la puesta en marcha de esta vía.

# 6,7

kilómetros es la longitud total del tramo entre el enlace Sur de Puente del Obispo hasta la intersección con Torrequebradilla.

la autovía que permiten realizar la totalidad de los giros de Torrequebradilla hacia Jaén y Úbeda.

En este sentido, la construcción de este tramo de autovía supuso, en la mayor parte del trazado, el aprovechamiento de la plataforma de la actual carretera A-316. Esto dio lugar a que la ejecución tenga que realizarse en diferentes fases para dar continuidad al tráfico de la carretera A-316. Para resolver el acceso a las fincas colindantes e independizar los tráficos agrícolas de los de largo recorrido, se realizó a construcción de caminos de servicio bidireccionales a ambos lados de la autovía. De igual forma, el paso para los vecinos de ambas márgenes quedó garantizado mediante tres pasos inferiores y un paso superior.

En una primera fase, se ejecutaron tres desvíos al tráfico, que permitieron la construcción de las estructuras y, al mismo tiempo, dar continuidad al tráfico de la carretera A-316. Estos desvíos incluyen

**La obras incluyeron la restauración paisajística con la revegetación de taludes y desmontes**

la ejecución del movimiento de tierras, medidas de drenaje provisional, firmes, señalización, balizamiento y defensas provisionales, mejora de firme y adecuación de la plataforma en los ramales y caminos de servicio aprovechados.

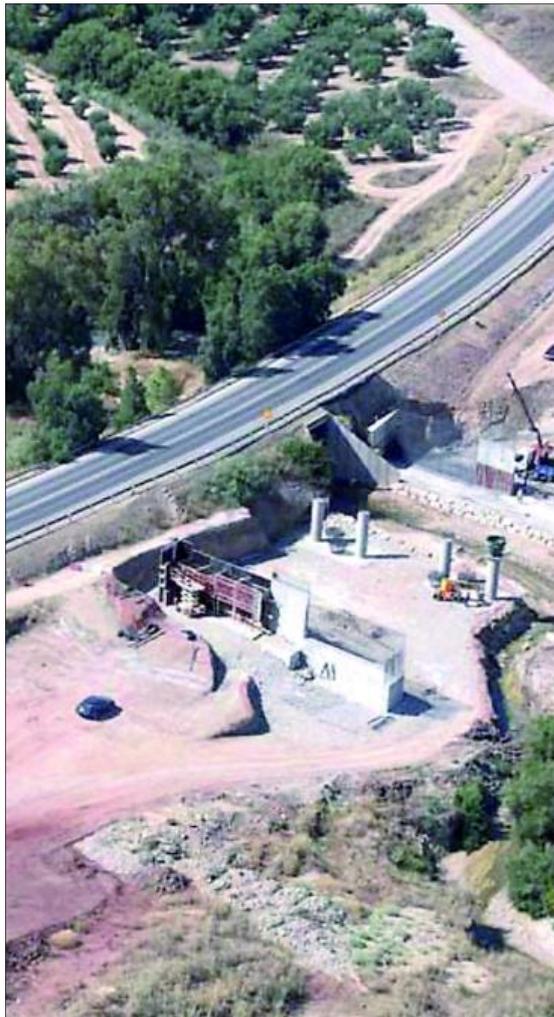
Como medida medioambiental, realizaron el vallado del tramo con la disposición de distintos pasos para fauna pequeña. Igualmente, las obras incluyeron la restauración paisajística del tramo con la revegetación de taludes y desmontes así como de las riberas afectadas del Arroyo Vil. Para mejorar la comodidad y la seguridad vial se optó por la construcción de la rodadura con mezclas drenantes, caracterizadas por su bajo nivel de sonoridad y su comportamiento óptimo bajo lluvia.

Las obras, que requirieron una inversión de 22,4 millones de

**El consejero Felipe López plantó árboles en una de las glorietas de este tramo vial**

euros, contaron con un plazo de ejecución de treinta meses. La creación de empleo estimada fue de 271 puestos de trabajo, de los cuales 170 fueron directos y 101 indirectos.

Este tramo se puso en servicio el 25 de septiembre. Precisamente en este punto, el consejero de Fomento y Vivienda, Felipe López, participó en la plantación de árboles en una de las glorietas, una de las medidas ambientales que se aplican a lo largo de la construcción de la autovía. Las obras de la Autovía del Olivar se llevaron a cabo con parámetros de calidad mediante la aplicación de técnicas de construcción sostenible y criterios de respeto al entorno.





AGUSTÍN MUÑOZ

# Un gran empuje y descongestión para las empresas de Mancha Real

El municipio jiennense es uno de más beneficiados por el tercer tramo abierto

c. l.

La travesía de Mancha Real ya es historia. Y lo es gracias al tramo de la Autovía del Olivar correspondiente a la variante de Mancha Real que se puso en marcha el viernes 16 de octubre. Cuenta con una longitud de 8,4 kilómetros, supuso una inversión de 35,8 millones de euros y dio trabajo a más de un centenar de personas.

Concretamente, en este municipio, la nueva infraestructura beneficia de manera muy directa al polígono industrial, ya que ha dejado libre de tráfico de medio y largo recorrido a la A-316 que da servicio a la zona urbana empresarial donde se concentra enorme actividad y multitud de trabajadores. Y es que Mancha Real es uno de los municipios más dinámicos de la provincia, gracias no solo a la industria oleícola, sino también a otras industrias que están asentadas en la localidad.

En este sentido, la variante norte soluciona los problemas de saturación e inseguridad que sufría la anterior A-316. Permite aliviar el intenso tráfico generado por los más de 13.000 vehículos diarios que registra la travesía del po-



lígono industrial de Mancha Real. Ignacio Mochón, de la Agencia de Obra Pública de Andalucía, al frente del proyecto de la autovía en la provincia, justifica la inversión de 35,8 millones (4,2 por kilómetro) para abrir al tráfico este tramo. El número más importante de todos los que saca a relucir es que, a diario, miles de vehículos atravesaban la A-316 a su paso por el principal polo industrial mancharrealeño; una vía de doble sentido, con la velocidad limitada hasta a 60 kilómetros por hora, un radar y muchos cruces peligrosos. En resumen, un embudo en la circulación entre la capital y su área metropolitana y La Loma, dos zonas en las que reside más de un tercio de la población de toda la provincia.

Fue el tercero de los cinco tramos de la autovía que se reactivaron en la provincia jiennense tras "las circunstancias económicas y las crisis". La carretera presenta innovaciones como un firme diseñado especialmente para evitar acumulaciones de agua; barreras para evitar daños graves a los motoristas y medianas desmontables. La variante no aprovecha absolutamente nada del original trazado de la A-316, lo que obligó a crear



**El tramo de la V+ variante Norte de Mancha Real consta de una longitud de 8,4 kilómetros**

un acceso desde de la Autovía del Olivar a Mancha Real de 1,6 kilómetros, incluido, un viaducto de 320 metros. Las vías de servicios y los caminos abiertos para que la nueva vía no interrumpa la circulación entre fincas de olivar y otras explotaciones son más extensos que la propia circunvalación, ya que tienen una longitud total de 9,7 kilómetros. Ha sido necesario un movimiento de tierras de 4,5 millones de metros cúbicos, una cantidad nada desdeñable. Hay señalización turística para informar de la llegada a Jaén y al Parque Natural de Sierra Mágina.

La nueva carretera discurre, totalmente en variante, cerca del citado polígono y al norte del mismo. El trazado evita algunas curvas muy cerradas situadas a la altura de Cerro Mocha. Este nuevo tramo tiene el ancho de una autovía, con dos calzadas de dos carriles para cada sentido y una mediana de 6 metros. El trazado permitirá velocidades de cien kilómetros por hora con comodidad y seguridad. Dentro de la intervención se incluyó la construcción de una entrada totalmente nueva al municipio, que conectó la autovía con la carretera A-320, de forma que se descongestionase el tráfico existente en los accesos anteriores.

En cuanto a datos técnicos, es un tramo de autovía del Eje Diagonal/Autovía del Olivar de nueva planta de 8,4 kilómetros de longitud, con un enlace tipo trompeta para conexión con un ramal que

conecta la Autovía A-316 con la carretera A-320. Con este ramal se garantiza el acceso a Mancha Real.

La glorieta proyectada en la carretera A-316, además de conectar el enlace con el nuevo acceso a Mancha Real permite dotar a dicho enlace del movimiento de cambio de sentido. Su radio en el eje es de cuarenta metros y la sección transversal la definen tres carriles de cuatro metros, arcén interior de un metro y arcén exterior de 1,5 metros. El nuevo acceso a Mancha Real tiene una longitud

de 1.630,462 metros. El trazado sigue una dirección Norte - Sur, consta de una pequeña alineación recta en su origen y el resto del trazado está formado por una sucesión de curvas en "S" de amplio radio conectando con la carretera A-320 en una alineación recta.

Con el fin de evitar un terraplén de unos veinte metros de alto y en consecuencia el gran impacto visual que produciría, se llevó a cabo la construcción de un viaducto de unos 320 metros de longitud. En esta zona se dispone un carril adi-

cional para vehículos lentos, lo que hace que la plataforma en el viaducto sea de 14,50 metros.

El final del nuevo acceso a Mancha Real se sitúa en la conexión con la carretera A-320 proyectando una glorieta de radio de treinta metros a la cual se le dio un tratamiento urbano, disponen aceras, en las que se dejan previstas las canalizaciones y arquetas para que en un futuro se pueda disponer alumbrado público. En la conexión del nuevo acceso y la carretera A-320, se incluyó el acondicionamiento de

un tramo de la carretera A-320, con el fin de adaptar su trazado tanto en planta como en alzado a unas condiciones adecuadas de visibilidad y seguridad para dicha conexión. La estructura más singular de la actuación de este tramo se refiere al viaducto ejecutado en los alrededores de Mancha Real. El puente está dividido en ocho vanos, de cuarenta metros de longitud. Las pilas de la estructura tienen un diámetro de dos metros y alcanzan los diecisiete metros de altura. La cimentación es de tipo profundo, con pila-pilote de dos metros de diámetro arriostradas en cabeza de pilotes mediante una viga de atado. Los estribos son durmientes pilotados desde la coronación del terraplén. Se disponen de muros de estribos para mejorar las condiciones de confinamiento de las tierras de los estribos abiertos. El trazado a lo largo de su recorrido está constituido por una curva circular con un radio de ochocientos metros y con un peralte del 7,5 %.

Asimismo, cuatro de los cinco pasos superiores se construyeron para reponer vías existentes que atraviesan la autovía, y tienen dimensiones en planta de nueve metros. El otro paso superior tiene un ancho de once metros y corresponde al ramal del enlace con el nuevo acceso a Mancha Real. Constan de tres vanos, uno intermedio de 36 metros para salvar la autovía y dos de 18,75 a cada lado. Su canto variable confiere a las estructuras unas formas esbeltas y abiertas, con las cuales el conductor que circule por la Autovía no tiene sensación de estrechamiento de la vía al paso bajo ellas. Las obras de drenaje transversal que cruzan el tronco de autovía y los accesos son tubos de hormigón armado.



**PRESIDENTA.** Susana Díaz saluda a operarios en la inauguración de la variante, el pasado octubre.

**JOSÉ  
GILABERT**



La empresa de hormigones asfálticos andaluces, Hormacesa, ha actuado en tres de los cinco tramos abiertos en 2015 de la Autovía del Olivar, entre ellos, en el de la variante de Mancha Real. Para la firma ha supuesto **cerca de dos millones de euros**, y dieciséis empleos directos. Uno de sus principales bastiones es la **investigación e innovación**

DELEGADO DE HORMACESA EN JAÉN

## “El éxito está en dar calidad”

C. L.

—Cerca de ochenta kilómetros conectan la ciudad de Úbeda con Martos, gracias a la puesta en funcionamiento de los cinco tramos de la Autovía del Olivar. Empresas como Hormacesa han trabajado a contrarreloj para ver hecho realidad el sueño de muchos jiennenses. ¿Cómo ha contribuido su compañía a hacerlo posible?

—Pues si tenemos en cuenta todo lo que hemos ejecutado, hemos participado en tres tramos, en la variante de Baeza con la Ute OHL-Vera en la realización de desvíos provisionales. En el tramo de la cuesta de Baeza en la ejecución de todo el firme de aglomerado, capa base, intermedia y rodadura. Pero, sobre todo, en la variante de Mancha Real con la Ute FCC-Martín Casillas en la ejecución de la capa de rodadura.

—¿Qué servicios son los que

**“Los servicios que hemos prestado es el extendido de mezclas bituminosas”**

han prestado a la construcción de la infraestructura?

—Los servicios prestados han sido la fabricación, transporte y extendido de las mezclas bituminosas en caliente.

—¿Qué inversión ha supuesto para su empresa, Hormacesa?

—Los servicios prestados por nuestra empresa en los tres tramos ha rondado los dos millones de euros de inversión.

—¿Cuántos empleos han generado las actuaciones? ¿Y durante cuánto tiempo ha sido?

—En nuestra compañía se han generado dieciséis empleos directos y otros veintidós indirectos. Aunque no ha sido de forma continua, se ha actuado durante un período de seis meses.

—¿Qué ha supuesto esta infraestructura para Hormacesa?

—Para nosotros ha supuesto salvar el año en la delegación de Jaén, ya que ha sido un porcentaje muy importante de la facturación de todo el año.

—¿Cuáles son los principales servicios que ofrece Hormacesa? ¿Cuántos trabajadores



**GARANTÍA DE CALIDAD.** José Gilabert, delegado de Hormacesa en Jaén. Sobre estas líneas, silo de transferencia de la empresa en uno de los tramos de la Autovía del Olivar.

tiene la empresa?

—Nuestros principales servicios son los relacionados con la obra civil, como son movimientos de tierras, obras de fábrica y drenajes, canalizaciones hidráulicas, abastecimiento y saneamiento, afirmados y destacando sobre todo la fabricación y extendido de mezclas bituminosas tanto en caliente como en frío. En la actualidad la plantilla de Hormacesa la componen cincuenta y nueve trabajadores.

—En un sector que no vive sus mejores tiempos, ¿cuál es la principal fuente de ingresos

que sostiene a Hormacesa?

—Como ya he indicado la realización de obra civil para todas las administraciones públicas y clientes privado, destacando la mezclas bituminosas.

—Llevan más de treinta años mejorando infraestructuras. Destaque algunos de los proyectos más importantes que ha realizado su empresa. ¿Y, concretamente en Jaén, que proyectos han realizado?

—A lo largo de más de treinta años son muchas las infraestructuras que hemos realizado, pero por destacar algunas en la pro-

vincia de Jaén, participamos en la construcción del recinto inaugurado tramo de autovía de la A-32 entre Linares y Canena, tramo de autovía de última generación de Despeñaperros en la A-4, construcción de la variante de Linares y la de Martos y también la construcción del parque del Bulevar en Jaén capital, entre otras muchas.

—Uno de los aspectos por los que destaca Hormacesa es por su sistema integrado de gestión de la calidad y el medio ambiente, ¿Cómo se materializa esta sostenibilidad?

—Para nuestra empresa es de máxima importancia la calidad y el medio ambiente y continuamente estamos modernizando nuestra maquinaria, instalaciones y centrales de producción y por supuesto dando formación a todos nuestros trabajadores en estos aspectos tan importantes.

—Otro de sus bastiones es el impulso en su apuesta firme por los proyectos I+D. Cuéntenos que supone para la empresa Hormacesa la investigación.

—Para nosotros la investigación es primordial e intentamos estar a la última en todos los avances tecnológicos y en la actualidad tenemos firmado un convenio de colaboración con la Universidad de Granada en la que colaboramos en dos proyectos como son: “Estudio de micro aglomerado ultra delgado para su empleo en la rehabilitación de firmes asfálticos urbanos” y “Aplicación del

**“Nuestro principal reto está en crecer y así poder generar mayor empleo”**

filler de recuperación en la elaboración de Hormigón autocompactante”.

—¿Dónde se encuentra la clave del éxito de Hormacesa?

—En mi opinión, la clave del éxito de Hormacesa está en el trabajo de calidad que realizamos y en la alta capacitación de todos sus trabajadores y la máxima implicación de todo su equipo humano.

—¿En qué proyectos trabajan actualmente? ¿Alguno próximo para Jaén y provincia?

—Actualmente estamos realizando un tramo de carril bici en Linares, un acceso a Guadiel, un refuerzo de firme en la N-322 y varias pavimentaciones por toda la provincia, esto en lo que respecta a la provincia de Jaén.

—¿Cuál es el principal objetivo y los retos a los que se enfrentan en los próximos años?

—El principal objetivo y lema es la calidad de nuestro trabajo y que nuestros clientes queden totalmente satisfechos con el trabajo que hemos realizado para ellos. El mayor de los retos es subsistir en este mercado tan castigado y crecer para crear empleo.



**APERTURA.** Felipe López, Susana Díaz, María del Mar Dávila y Francisco Reyes, en la inauguración de la variante. Asistentes a la cita, el pasado octubre, con autoridades en primer término.

AGUSTIN MUÑOZ

# Díaz se “sube” a la nueva autovía

La presidenta de la Junta inauguró el tramo de la variante de Mancha Real

**S**usana Díaz fue la encargada de inaugurar la variante de Mancha Real de la Autovía del Olivar. Durante el acto, la presidenta destacó la Autovía del Olivar como la “mayor y más importante infraestructura” que la Junta de Andalucía está realizando en lo que refiere a comunicaciones por carretera. “La variante norte de

Mancha Real, corta en kilómetros, pero de mucha importancia por lo que conlleva, es el tercero de los cinco tramos de la autovía que se reactivaron en la provincia jiennense tras las circunstancias económicas y las crisis”, dijo. En este sentido, las palabras de Susana Díaz fueron una defensa de la necesidad de destinar fondos de las administraciones para acercar territorios. “Conectamos ciudades y

pueblos para dar más oportunidades”, afirmó la presidenta andaluza que lanzó un reflexión: “En un momento como este, de posible recuperación económica, sabemos que es necesario reactivar nuestras infraestructuras como estas y hacer un esfuerzo inversor”. Avaló la idea con hechos, como el incremento en los presupuestos autonómicos de un 9,8% para obra pública, es decir, 3.523 millones de

euros en total para las ocho provincias. Díaz pronunció su breve discurso ante decenas de alcaldes, consejeros, parlamentarios, diputados provinciales, representantes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y del Gobierno central, empresarios y hasta vecinos de Mancha Real, que lograron hacerse u hueco. “Reitero mi compromiso con este paraíso interior que es Jaén”, les dijo como cierre y antes

de dedicar un buen rato a fotografiarse con los muchos que se lo pidieron. Díaz y el resto de la amplia comitiva fueron los primeros en realizar un recorrido por los casi nueve kilómetros de autovía, abierta al tráfico oficialmente horas más tarde. La carretera, diseñada para una velocidad de 100 kilómetros por hora, presenta innovaciones como un firme diseñado especialmente para evitar acumulaciones de agua.

# HORMACESA

**AUTOVÍA MEDITERRÁNEO A-7 TRAMO TARAMAY-LOBRES**

**SEGUNDA FASE DEL PARQUE FLUVIAL DEL RÍO DE FUENGIROLA**

**JA-7105 ACCESO A CHILLUÉVAR**

**PUENTE SOBRE EL RÍO GUADALQUIVIR AUTOVÍA A-44 TM MENGÍBAR**

EN GRANADA

Oficinas centrales: C/ San Antón, 72  
Edificio Real Center, planta 6º  
Oficinas 5-6-7. Teléfono: 958 257 416  
Código postal, 18005

EN JAÉN

Paseo de la Estación, 25. 4ª planta  
Teléfono: 953 270 697  
Codigo postal, 23008

La Junta informa

# A-316 Autovía del Olivar

UNA OPORTUNIDAD DE FUTURO  
75 kms de recorrido por  
Úbeda - Baeza - Mancha Real - Jaén - Martos

[www.autoviadelolivar.es](http://www.autoviadelolivar.es)

**Inversión**  
293,4 millones de euros



PLAN de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte  
en Andalucía (PISTA 2007 - 2020)



Unión Europea  
Fondo Europeo  
de Desarrollo Regional

Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía  
**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA**