

Abiertas al tráfico las variantes de Paracuellos y Alcobendas

POR A. LECHA



La foto muestra las bocas del túnel de la variante de Paracuellos del Jarama, de 860 m de longitud.

La construcción de ambas variantes se encontraban englobadas en las obras de construcción de la tercera pista del aeropuerto de Barajas. Esta pista será la más larga de Europa, con casi 4,5 km de longitud, y se espera que esté en servicio a finales de octubre de 1998.

Para la ejecución de estas obras se hizo necesario desviar dos carreteras (una de las cuales, la M-111 a Paracuellos del Jarama, pasará por debajo de las pistas), varias líneas eléctricas de alta tensión, cinco arroyos, el colector de Valdebebas y algunas vías pecuarias que se reponen y acondicionan.

Variante de Paracuellos del Jarama

Se ha realizado una variante de la M-111 (Barajas-Paracuellos), ya que atravesaba la futura ampliación del aeropuerto. Su lon-

El túnel de la variante de Paracuellos tiene una longitud de 860 m

gitud es de 2 700 m, con sección transversal de autovía; es decir, calzadas de 7 m con dos carriles de 3,5 m de anchura en cada sentido de la circulación, arcenes exteriores de 2,5 m y mediana de 4 m.

La sección proyectada del firme se corresponde con la 121 de la Instrucción para un tráfico T1 y explanada E2, compuesta de 20 cm de zahorra artificial, sobre las que descansan 30 cm de aglomerado.

La obra, que es de acceso público, se tuvo que realizar a gran velocidad, ya que afectaba a muchos servicios y medios de transporte. Para empezar, la cabecera 15 actual del aeropuerto, además de los cuatro carriles de

El arroyo de Valedebibas se ha salvado con un tablero de vigas de cuatro vanos de 21 m

carretera (dos, en cada uno de los vanos centrales, por sentido). Luego está el colector de Barajas, la tubería de agua potable hacia Paracuellos, las conducciones telefónicas, y varias líneas eléctricas. La cimentación se ha realizado combinando muros-pantalla y pilotes, ejecutándose a un ritmo de 15 pilotes diarios, otros quince pilares y 460 m² de muro.

La longitud cubierta por el túnel, revestido de ladrillo en su interior, es de 850 m, y posee cuatro vanos de unos 13 m de anchura cada uno: dos centrales para el paso de autovía, uno para uso exclusivo del aeropuerto y otro para desvío de servicios.

Todas las normas de seguridad se han mantenido para el interior del túnel, con sistemas de alumbrado, ventilación, contraincendios y vigilancia.

Entre los volúmenes de obra han de destacarse más de 1 142 000 m³ de desmonte, 7 640 m³ de terraplén, 11 579 300 m³ de zahorra artificial, 41 302 toneladas de aglomerado y los más de 420 000 kg de acero AEH-500.

Variante de Alcobendas

Al igual que la anterior, esta variante tuvo que realizarse por necesidades de la obra de ampliación del aeropuerto de Barajas.

Su longitud es de 6 025 m, con características de autovía. Es decir, dos calzadas de 7 m, con dos carriles de 3,5 m en cada sentido de la circulación, arcenes exterior de 2,5 m e interior de 1 m, bermas de 0,50 m y mediana de 4 m.

Su sección del firme coincide con la anterior variante y el cruce de la vía con los arroyos de Tía Martina y La Plata se han resuelto mediante dos cajones de luces



En la foto, en la parte superior, se puede apreciar el estado de la obra de la pista del aeropuerto de Barajas, actualmente en construcción.

6,00 x 3,00 y 5,50 x 2,75 m, respectivamente.

El arroyo de Valedebibas se ha salvado con un tablero de vigas de cuatro vanos de 21 m de luz cada uno, apoyados en los estribos en cargadero sobre muros de tierra armada, y pilas pilote cosidas con una viga en cabeza.

Entre las unidades más representativas, destacaremos los más de 969 925 m³ de desmonte, los 215 710 de terraplén, los 390 885 m³ de zahorra artificial y las 72 143 toneladas de aglomerado. ■

A. Lecha. Redacción de la Revista RUTAS.



La sección transversal posee características de autovía, con dos carriles de 3,5 m de anchura en cada sentido de la circulación.