



Obras para reponer el tablero del puente de Tetuán, que se reabrirá al tráfico en las próximas semanas. :: SALVADOR SALAS

La reconstrucción del puente de Tetuán tras el metro entra en la recta final

La constructora inicia la colocación de las últimas vigas para completar el paso norte del viaducto que conecta la Alameda y la avenida de Andalucía

:: IGNACIO LILLO

MÁLAGA. La reconstrucción del puente de Tetuán tras las obras del metro entra en la recta final. La UTE Atarazanas, formada por Sando y Acciona, comenzó ayer a colocar las últimas vigas que permitirán la reposición del tablero norte del viaducto, tras la construcción del cajón del túnel bajo el lecho del río Guadalmedina. Se trata de las pie-

zas correspondientes a los vanos uno y dos, los más cercanos al edificio de Hacienda, según informa la Consejería de Fomento de la Junta, que promueve esta infraestructura.

El puente de Tetuán dispone de cuatro vanos (espacio libre entre pilas y estribos), de los cuales los dos centrales salvan el cauce del río y por los otros dos laterales discurren dos pasillos viarios (Manuel García Caparrós y Santo Domingo). Tras la reposición el pasado mes de julio del tablero norte en la mitad este del puente más cercana a la Alameda Principal, esta semana se va a restituir la mitad oeste, pudiendo así completarse el tablero en la próxima semana.

Tras la colocación de las vigas se

instalarán las prelasas y luego se acometerá el hormigonado que da la configuración final del tablero. Finalmente, se procederá a la extensión de la capa de rodadura en la calzada y la ejecución del acerao lateral, así como la colocación de las barandillas.

Desde agosto de 2016

Estos trabajos se han podido abordar una vez que se ha finalizado la ejecución de las pantallas (muros que delimitan longitudinalmente el túnel) y la losa de cubrición del tramo de túnel que discurre bajo el cauce del Guadalmedina. La restitución del nuevo tablero norte del puente de Tetuán, cuya primera fase consistió en la demolición de la es-

tructura existente en agosto de 2016, constituye una de las operaciones más singulares de este tramo del suburbano, y era una actuación indispensable para poder ejecutar el paso subterráneo bajo el río.

La demolición del tablero norte implicó una compleja operación, tanto por la maquinaria específica empleada, medidas de control y seguimiento, así como por las diferentes fases que precisó, desde el corte para independizar el tablero norte del tablero sur; la demolición de los alzados (pilas y estribos), así como por la extracción de la cimentación singular del puente (pilotes metálicos), que debieron preceder al inicio de la ejecución del túnel, el pasado verano de 2017.