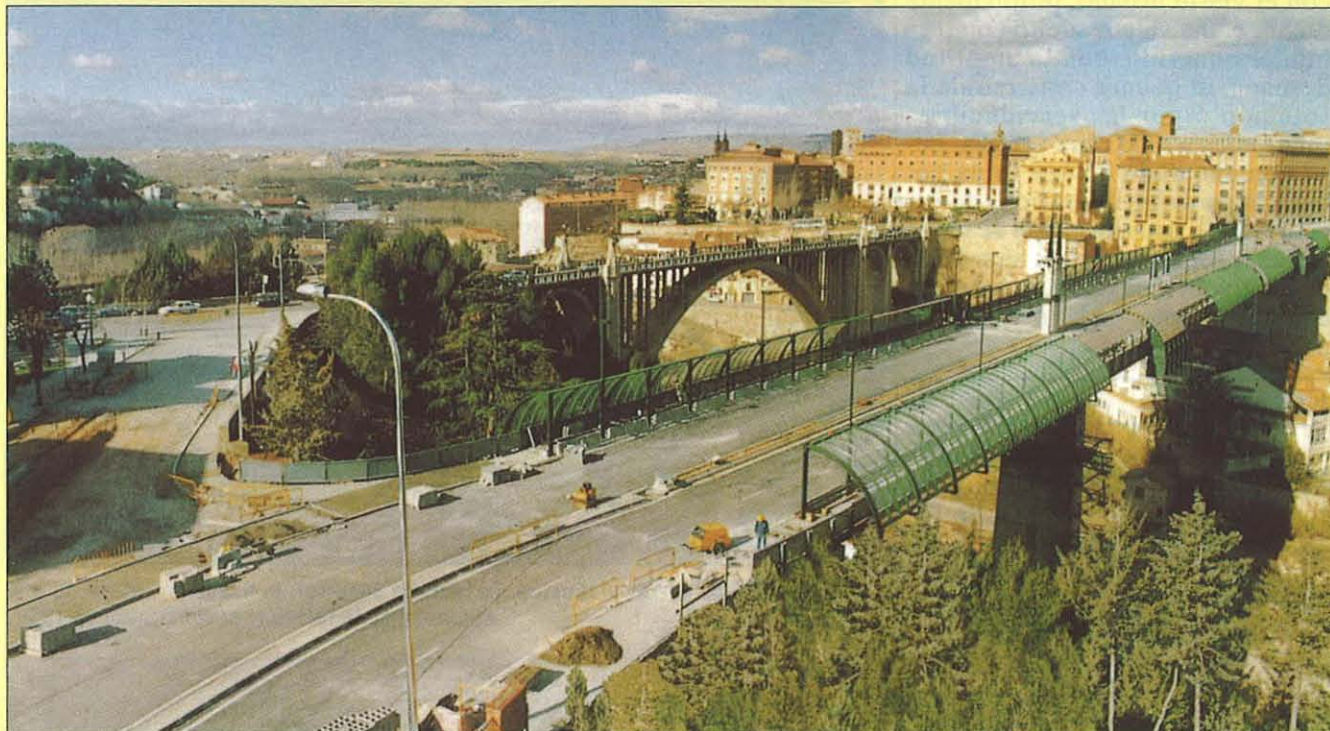


El nuevo viaducto de Teruel

Por A. LECHA



El puente es un pórtico continuo empotrado en las pilas y apoyado en los estribos. Las luces de los vanos son 63, 117 y 51 m.

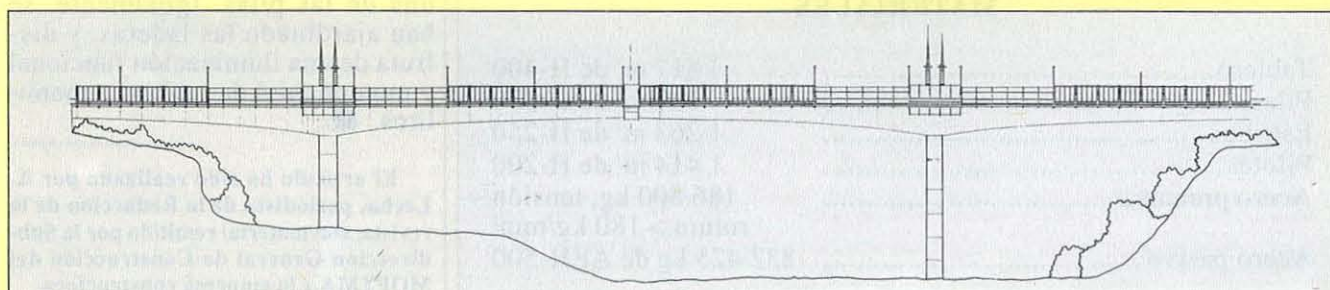
La ejecución en 1929 del anterior viaducto, obra de gran mérito en los tiempos de su construcción, supuso una pieza fundamental para las comunicaciones internas de la ciudad de Teruel y facilitó la expansión de esta ciudad en su barrio del Ensache, hoy muy populoso, a la vez que permitía y constituía la travesía por Teruel de la CN-234.

Sin embargo, desde hace ya tiempo, éste se demostraba insuficiente para los más de 8 000 vehículos diarios que lo atravesaban, además de las limitaciones que suponía sus dimensiones para el tráfico de pesados. Toda esta situa-

ción provocaba un ansia largamente sentida por la ciudadanía, de la construcción de un nuevo viaducto que resolviera los problemas mencionados anteriormente. Tras una larga gestación, cuyos inicios se remontan a 1977 con un primer anteproyecto, ha sido acometida su ejecución por el actual Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente que en 1989, emprendió su proyecto y realización con características geométricas generosas (plataforma formada por 4 carriles de 3,5 m cada uno, mediana y 2 aceras de 2,5 m cada una) y suficientes para las necesidades que demandaba la ciudad.

El proyecto inicial contemplaba su terminación de una manera funcional, pero la Administración consideró conveniente el dotarlo de una ornamentación que realzara y significara el viaducto, de acuerdo con las últimas tendencias en amueblamientos de obras de infraestructura urbana, lo que le individualiza, complementándose con unos remates dignos del entorno en que se implanta.

Con la apertura al tráfico de este viaducto no sólo se facilita el tránsito entre el casco antiguo y el populoso barrio, antes mencionado, sino que, además, se mejoran las condiciones de aproximación y



de paso por la circunvalación del mencionado casco y de la unión de la carretera N-420 con la N-234.

Sin embargo, las conexiones con el viario urbano, propiamente dicho, no ha sido resuelto como se hubiera querido, con la amplitud deseada, al quedar constreñida la solución ó por las servidumbres inherentes a toda obra urbana. Pero no cabe duda de que la ya patente separación de tráficos divergentes, que anteriormente se interferían, proporcionará la supresión de las frecuentes retenciones, fundamentalmente, en la intersección norte.

El viaducto

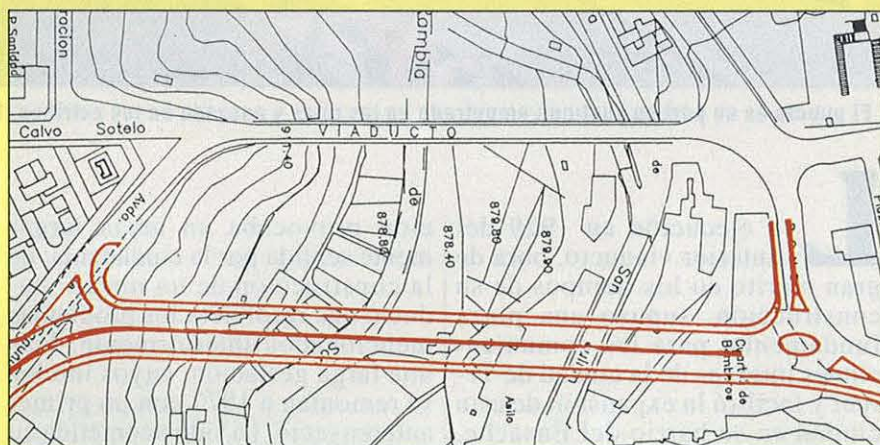
Se trata de un pórtico continuo empotrado en las pilas y apoyado en los estribos. Las luces de los tres vanos son: 63, 117 y 51 m, condicionadas por las construcciones existentes y viales, ya citados anteriormente. Su sección: cajón monocelular, con 20 m de anchura total de tablero, y dos voladizos de 5 m; paramentos laterales del cajón inclinados, con ángulo constante, variando el ancho inferior del cajón de 7 a 9 m; canto variable, de 6 a 2,50 m y espesor constante de las almas de 0,55 m. La losa superior del tablero es de 0,28 m de espesor más carteras, y la inferior, con un espesor de 0,25 m en clave y 1,50 m en pilas.

En cuanto a las pilas: sección en cajón rectangular con ancho constante de 3 m y longitud variable, con un mínimo de 7,0 m en empotramiento por tablero. Las paredes con un espesor de 0,35 m con carteras. Finalmente, la altura libre de las pilas son de 17,86 m y 27,62 m.

La cimentación se realizó con pilotes de 1,5 m y 1,25 m de diámetro. Pilotes (4) de 20 m en estribo centro y 15 (25/23) en cada



Vista parcial de ambos viaductos. En la parte superior, el nuevo en estado de ejecución, y en la inferior, el construido en 1929.



pila. 12 pilotes de 25 m en estribo ensanche.

Finalmente y en lo relativo a la ornamentación de esta obra realizada por Cubiertas y MZOV, S.A., el cubrimiento de las aceras con marquesinas de distintos materiales y formas hacen que rompan la

monotonía y el eventual efecto "túnel", así como que traduzcan al exterior la morfología del puente, realizando la posición de las pilas y reflejando visualmente el aligeramiento de los cantos. Sobre las costillas metálicas se han insertado paneles de metacrilato (1 210 m²) y cobre (610 m²), y se han situado dobles monolitos sobre cada una de las pilas. Igualmente, se han ajardinado las laderas, y disfruta de una iluminación funcional y monumental de tablero y monolitos. ■

El artículo ha sido realizado por A. Lecha, periodista de la Redacción de la revista, con material remitido por la Subdirección General de Construcción del MOPTMA y la empresa constructora.

MATERIALES

Tablero.....	3 817 m ³ de H-400
Pilas.....	337 m ³ de H-300
Estribos.....	1 263 m ³ de H-250
Pilotes.....	1 414 m ³ de H-200
Acero pretensar	186 800 kg, tensión rotura > 180 kg/mm ²
Acero pasivo	832 425 kg de AEH-500