



Trabajos realizados

En 2013 se encargó a **Betazul, S.A.** la ejecución de los trabajos de rehabilitación del pontón de la calzada dirección Badajoz. El pontón tenía problemas de corrosión generalizado en la parte inferior del tablero. Habían aparecido algunas fisuras, y se había perdido sección en las armaduras de las zonas cercanas a los bordes.

Se realizó en un primer momento la limpieza con chorro de arena de la estructura a reparar. Una vez limpio el soporte se procedió a reparar las coqueras de hormigón con los morteros **Sika® MonoTop®-612** y **Sika® MonoTop®-618**, con puente de adherencia **Sika® MonoTop®-910 S**. En la inyección de las fisuras se empleó la resina epoxi **Sikadur®-52 Inyeccion**, sellándolas con **Sikadur®-31 CF**.

Una vez realizada esta reparación, se procedió a reforzar el tablero del pontón con **Sika® CarboDur® S-512**. Se colocaron dos laminados en cada una de las zonas de borde, que estaban más afectadas. Por último, se aplicó la pintura anticarbonatación **Sikagard®-670 W Elastocolor** como protección de la superficie total de la estructura, de aproximadamente 150 m².

La reparación es el último paso de una serie de actuaciones para un correcto mantenimiento. Para una acertada previsión de daños es fundamental llevar a cabo una observación exhaustiva previa de las construcciones existentes.

Pontón de la Autovía A-5 situado en el P.K. 83,700 (Toledo)

Introducción

La **Autovía del Suroeste o A-5, antes Autovía de Extremadura**, (aunque se sigue utilizándose esa denominación), es una de las seis autovías radiales de España.

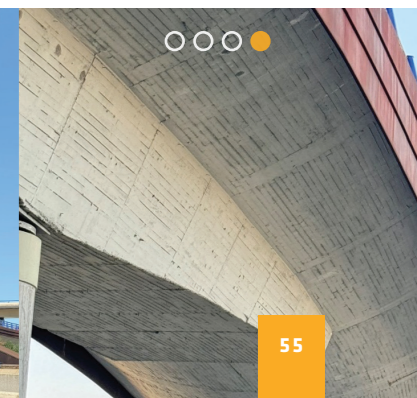
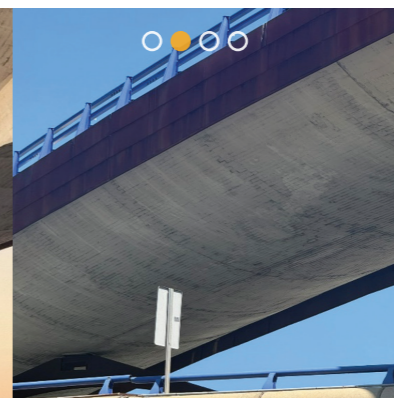
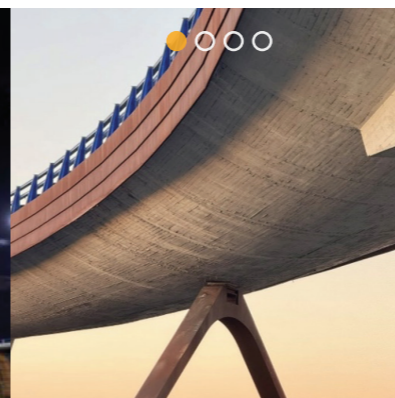
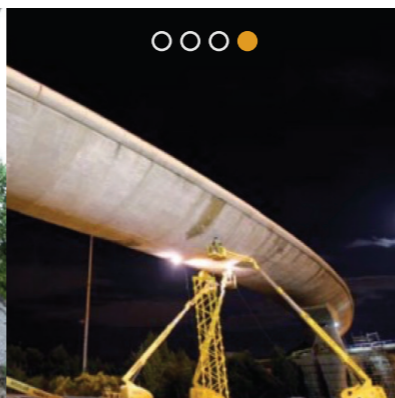
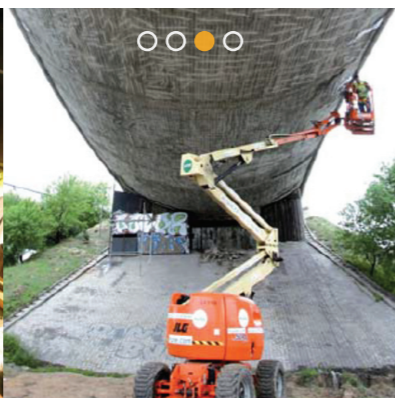
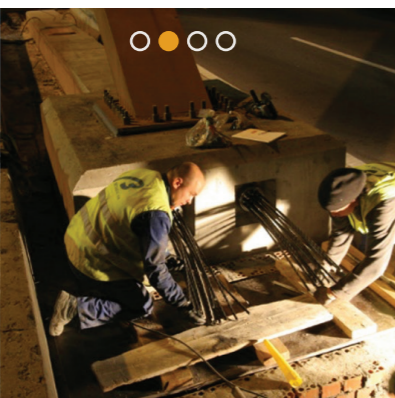
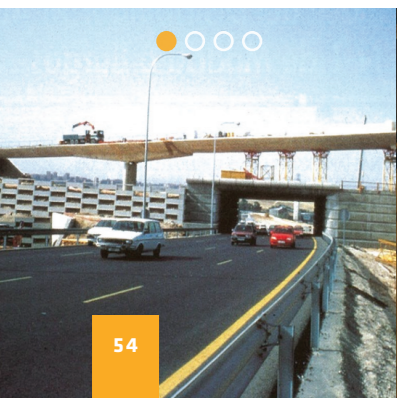
Se construyó entre los años 1980 y 90, dentro del plan de conversión en autovías de las antiguas nacionales radiales y su trazado atraviesa tres comunidades autónomas (Comunidad de Madrid, Castilla-La Mancha y Extremadura). Es una carretera fundamental puesto que forma parte de **la ruta que une Madrid con Lisboa**, la capital de Portugal.

La autovía se construyó, en la mayor parte de sus tramos, utilizando el trazado y **desdoblado la antigua N-V**. Es decir que, en esos tramos, una de las calzadas es esa antigua N-V, y la otra calzada se construyó nueva en aquel momento.

En el P.K. 83,700, que es el que estamos tratando, la calzada dirección Madrid es la antigua N-V, y la calzada dirección Badajoz, fue de nueva construcción.

En cuanto a las obras de fábrica en ese P.K., la de la calzada nueva, se hizo mediante una estructura de hormigón armado realizada in situ. Para la de la calzada antigua, se aprovechó una antigua obra de fábrica de ladrillo, en forma de arco, que existía para la N-V.

LA OBRA EN IMÁGENES



SITUACIÓN ACTUAL

En visita realizada en el mes de julio, aproximadamente 11 años después de realizados los trabajos de rehabilitación, se pudo comprobar el estado actual de los mismos.

Las conclusiones:

- En la losa que se reparó no hay signos de corrosión, fisuración, ni otros deterioros apreciables. En general se encuentra en buen estado..
- Los dos laminados de fibra de carbono que se colocaron están en buen estado. Perfectamente adheridos y sin defectos reseñables.
- Se ven partes del tablero y de uno de los estribos. En general no se ven defectos, el revestimiento sigue perfectamente adheridos y no hay defectos reseñables.
- Aunque se ven partes del tablero y de uno de los estribos colocados, en general no se ven defectos, el revestimiento sigue perfectamente adherido y no hay defectos reseñables.
- Se puede apreciar que el revestimiento está bastante deteriorado. En este borde del tablero hay una zona deteriorada, con toda seguridad del agua que le viene desde la parte de arriba de la losa. Probablemente la impermeabilización o el drenaje del tablero no están funcionando correctamente.

El resumen de todo lo anterior es que los trabajos de reparación realizados hace 11 años han funcionado hasta ahora bastante bien. Salvo una zona, donde, probablemente debido a la infiltración de agua, se ha producido deterioro del revestimiento aplicado, en el resto de las superficies no se aprecia ningún defecto en el hormigón. Los laminados de fibra de carbono de refuerzo que se pusieron están en buenas condiciones.

ANEJO FOTOGRÁFICO