



Trabajos realizados

En 2010, el Ministerio de Fomento decidió hacer unos trabajos de mejora del puente, que realizó la empresa **Betazul, S.A.** Se llevó a cabo la limpieza de la estructura a reparar con hidrolimpiadora de 2800 bares. Una vez limpio el soporte se procedió, en una primera fase, a realizar los trabajos de reparación del hormigón con la aplicación del revestimiento anticorrosión y puente de adherencia con **SikaTop® Armatec®-110 EpoCem®**, reparando la estructura con **Sika MonoTop®-612** y **Sika MonoTop®-618**. También se han realizado trabajos de inyección de fisuras con **Sikadur®-52 Inyección** y sellados con resina epoxi **Sikadur®-31 CF**. Una vez realizada toda la reparación, se aplicó una pintura anticarbonatación **Sikagard®-670 W Elastocolor** como revestimiento protector de la estructura. En las juntas se aplicó el sistema **Sikadur® Combiflex®**.



Puente sobre el río Guadalfeo, en Salobreña (Granada)

Introducción

El puente de la N-340, la mítica carretera de Cádiz a Gerona, está situado en el P.K. 328,350, entre las localidades de Salobreña y Motril sobre el río Guadalfeo a 2,5 km de su desembocadura, en una rambla habitualmente seca como consecuencia de la regulación de su caudal por la presa de Quentar. Consta de 5 vanos de 22,3 m de luz y 12 m de ancho, distribuidos para adaptarse a la cimentación construida con anterioridad. Su diseño responde al modelo VIII de la Colección de Puentes de Altura Estricta desarrollada por Carlos Fernández Casado y aprobada por el Consejo de Obras Públicas en 1939. **Fue construido en 1944.**

La sección transversal son vigas en T en el centro del vano y vigas cajón en las zonas acarteladas. La cimentación se realizó mediante aire comprimido. Las pilas, por su parte, están formadas por tabiques paralelepípedicos de hormigón rematadas por triángulos en sus extremos para formar los tajamares.

Las preocupaciones estéticas y paisajistas del proyectista le llevaron a considerar excesivo el canto de las vigas con relación a la luz del vano, a "acentuar el reborde de la coronación correspondiente al voladizo y destacar en el frente la losa inferior de las zonas acarteladas" para conseguir un canto aparente más reducido.

Su construcción, realizada **con escasos medios auxiliares mecánicos e intensiva en el empleo de mano de obra**, constituye un ejemplo notable, parafraseando a su discípulo Javier Manterola, de un modo austero de ingeniería en tiempos de gran austeridad.

El puente es fundamental para poder descongestionar el tráfico en los meses estivales. Durante los meses de julio y agosto, este acceso se convierte en un solo sentido dirección Motril, parcheándose para ello los caminos y limpiándose los arcenes para que puedan pasar dos vehículos al mismo tiempo.

SITUACIÓN ACTUAL

En visita realizada en el mes de mayo, aproximadamente 14 años después de la realización de los trabajos de rehabilitación, se pudo comprobar el estado actual de la misma.

Las conclusiones:

- La situación general de la estructura es muy buena después de efectuados los trabajos hace 14 años.
- Las pantallas que hacen la función de pilas tienen el revestimiento en buenas condiciones, aunque presentan muchos grafitis.
- Las vigas están en unas condiciones perfectas, sin signos de corrosión, fisuración o cualquier otro signo de deterioro.
- La parte inferior del tablero también está en buenas condiciones, con el revestimiento perfectamente adherido. La impermeabilización del tablero parece estar funcionando bien, pues no hay signos de humedad que provenga de la calzada.
- Las juntas donde se aplicó el sistema Sikadur® Combiflex® están en perfecto estado. La banda sigue sin perforaciones ni deterioros, correctamente adherida a la resina epoxi.

ANEJO FOTOGRÁFICO

