

ABC Sevilla / 17/05/2019

Elena Martos

La obra de ampliación del puente del Centenario de Sevilla, que el Ministerio de Fomento tramita por la vía de urgencia, ya tiene un diseño definido y hasta el coste estimado de su ejecución. A pesar de la discreción con la que se trabaja, ha trascendido que la obra se realizará por fases sin afectar al tráfico rodado. A eso se comprometió el ministro José Luis Ábalos el pasado mes de julio cuando soltó el anuncio, para sorpresa de los presentes, durante la inauguración de dos tramos de la SE-40.

Esta obra, que ni siquiera se incluyó en los presupuestos que Pedro Sánchez no pudo aprobar, ya cuenta con un anteproyecto redactado y se encuentra en fase de estudio técnico. El documento, encargado por la Dirección General de Carreteras, estima que el precio de licitación será de 112.293.727,17 euros (IVA incluido) y necesitará para la ejecución de la primera parte unos 27 meses efectivos de trabajo, como recoge el anteproyecto al que ha tenido acceso ABC.

Sin afectar al tráfico

La primera actuación, que es la que realmente se llevará a cabo con carácter de urgencia, consistirá en el recrecido de los pilonos, que son las estructuras en las que se anclan los grandes cables de acero que sostienen el puente. Estas nuevas piezas metálicas, que pueden apreciarse en la recreación que acompaña a la información, permitirán sacar fuera del tablero los tirantes, ganando así espacio para un nuevo carril. Eso permitirá que haya tres por sentido de tres metros de ancho cada uno, aliviando el cuello de botella del acceso, que forma parte de la ronda de circunvalación SE-30.

PUBLICIDAD

inRead invented by Teads

Para que la plataforma soporte los nuevos elementos será reforzada con unas costillas metálicas instaladas en la parte inferior. Y una vez que los tensores ya respuestos estén ajustados, se desmontarán los antiguos. Ese será otro punto crítico durante las obras, que se explican con detalle en el anteproyecto. El plan de ingeniería recoge que «las labores de destensado y la retirada de los cables se pueden abordar con plena seguridad al existir un sistema nuevo de sustentación capaz de resistir cualquier incidencia que pueda producirse durante todo el proceso de sustitución de los antiguos».

Y todo ello se podrá llevar a cabo sin necesidad de interrumpir el tráfico actual, ni siquiera para el ensamblaje y transporte de las piezas, que se transportarán a través de barcazas ya listas del taller y se izarán desde la parte inferior del puente para ser instaladas en la posición original mediante grúas. Hay previsto el uso de al menos cuatro de ellas que trabajarán de madrugada ocupando un único carril.

Diseño definitivo de la primera fase de ampliación del puente

Diseño definitivo de la primera fase de ampliación del puente - ABC

Acceso directo al Puerto

Lo que sí habrá que solicitar es espacio en terreno portuario mientras dure la obra para el almacén del material y la operatividad de los trabajos. Ese área estará en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que es la que se encuentra justo debajo. El Puerto es clave en esta tarea, pues si hay que recurrir a desvíos puntuales de tráfico será a través del mismo, como aclara a ABC el director general de Carreteras del Ministerio de Fomento, Javier Herrero.

«Ya que vamos a acometer una actuación de tal envergadura, vamos a intentar que todos salgan beneficiados, ya que hay prevista la creación de un acceso directo a la SE-40 que se puede ejecutar para utilizarlo ahora», indica. El responsable nacional admite que «esta es la fase más compleja y la más costosa, porque conlleva la sustitución completa de todos los tirantes, el recrecido del tablero y nuevos desvíos que mejoran la conexión de una infraestructura fundamental para la ciudad».

Sobre los plazos, comenta que «con el anteproyecto ya redactado, queda que se definan las actuaciones con un grado de detalle adecuado para su ejecución». «Es una actuación muy difícil y por eso estamos teniendo en cuenta hasta la última eventualidad que se pueda producir», advierte Herrero. En mente tiene que «este plan esté listo a finales de este año y, posteriormente, pueda ser licitado y adjudicado». También asegura que «el plazo de ejecución de las obras vendrá muy condicionado por la limitación de tener que trabajar sin perjudicar el tráfico, con lo que podríamos llegar hasta los dos años de obras, lo que supone que los trabajos no habrán concluido hasta finales de 2021».

Otra de las cuestiones que avanza el director general de Carreteras es que los trabajos de construcción metálica se encargarán a empresas sevillanas. «Tanto por experiencia como por operatividad, es lo mejor y me consta que hay un buen polo industrial con capacidad para desarrollar este tipo de encargos», asegura.

En el futuro

La segunda fase será la ampliación lateral del tablero, para la que se añadirán dos nuevas calzadas que irán adheridas a las costillas metálicas de la obra anterior. Este proceso es algo más sencillo, pues ya estaría todo preparado para la incorporación de los carriles extra, dos por cada sentido. Ambos tendrán una construcción mixta, con una parte fabricada en cajones de acero y la otra, con losa de hormigón.

El soporte de la estructura completa será posible gracias a un refuerzo de las pilas de los viaductos de acceso y de las del puente principal. Así se lograrán cinco vías para cada dirección en una zona de muchísimo tráfico que, además, soportará en breve una mayor demanda con la creación de nuevos servicios como el centro comercial de Palmas Altas o la nueva oferta residencial de varios municipios del Aljarafe.

Otro de los asuntos que preocupa al promotor del proyecto es mantener el aspecto original del mismo. Se trata de una infraestructura clave para Sevilla y además todo un icono vinculado a la celebración de la Exposición Universal de 1992. No obstante, la solución elegida apenas supondrá un cambio en su fisonomía original, pues el recrecido lateral del tablero es el mínimo necesario que se puede realizar sin ganar altura.

¿Y qué pasa con la SE-40?

En todo caso, el director general de Carreteras reconoce que «esta segunda fase no es prioritaria, pues la propia SE-30 ya tiene tres carriles y con la solución que daremos de forma inmediata se va a solucionar mucho el problema». Igualmente reconoce que «hay otra infraestructura pendiente mucho más urgente que es terminar el trazado de la SE-40».

El proyecto más importante del área metropolitana ha sufrido numerosas reprogramaciones y tiene aún pendiente la solución del escollo de los túneles bajo el Guadalquivir. Javier Herrero reconoce que «la complejidad ha impedido que se haya avanzado más rápido pero seguimos trabajando en ello». Asegura que «se están haciendo las modificaciones para que la tuneladora

pueda empezar a perforar, pero todavía no es posible». También es necesario resolver el contrato de otro de los túneles, cuyo proyecto habrá que volver a redactar. El máximo responsable nacional de Carreteras prefiere no pronunciarse sobre los plazos, pero garantiza que «no está abandonado».