



En Sevilla

## Mitma licita el contrato de obras de sustitución de tirantes del Puente del Centenario

- Se contempla la renovación del sistema de tirantes por otro de tecnología de protección más moderna.
- La nueva ubicación de los tirantes permitirá ampliar el número de carriles actuales del puente.
- La actuación tiene un presupuesto de 106,56 millones de euros.

Madrid, 28 de septiembre de 2020 (Mitma).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha licitado el contrato de obras para la sustitución de tirantes del Puente del Centenario, tal y como recoge ya la Plataforma de Contratación del Estado y próximamente publicará el Boletín Oficial del Estado (BOE). El presupuesto de este contrato asciende a 106,56 millones de euros.

El proyecto de sustitución de tirantes del Puente del Centenario permitirá rehabilitar la estructura, fundamentalmente mediante la sustitución de los 88 tirantes por unos nuevos de tecnología más moderna, de forma que se garantiza con esto la seguridad estructural de la infraestructura.

Además, se ganará un carril, lo que permitirá eliminar el estrechamiento que supone actualmente el Puente del Centenario en la SE-30. Adicionalmente, se mejorará la seguridad vial de los usuarios de la vía, pues de dispondrá una barrera de separación de sentidos en mediana y se dispondrán pretilos homologados a la normativa actual para prevenir accidentes por la caída de vehículos desde el puente hacia la dársena portuaria.

Las principales actuaciones previstas son la siguientes:



1. Se recrecerán lateralmente los pilonos para poder disponer la nueva familia de tirantes en el exterior del tablero actual.
2. Se dispondrán una serie de costillas metálicas transversales bajo el tablero actual del tramo atirantado en las secciones de anclaje de tirantes. En el extremo de estas costillas se anclarán los nuevos tirantes. Las vigas longitudinales de borde del tablero actual se apoyan sobre las costillas transmitiendo las cargas verticales que actúan sobre el tablero. La transmisión de la componente longitudinal de los tirantes a las vigas artesa del tablero actual se resolverá mediante una celosía metálica formada por sendos planos de diagonales exteriores y montantes transversales interiores. De esta forma se garantiza la conexión al tablero actual y el funcionamiento estructural conjunto del puente.
3. Por último, y una vez dispuesta la nueva familia de tirantes, se procederá a retirar los tirantes actuales, liberando así el espacio que ocupan los mismos, lo que permitirá un mejor aprovechamiento de la plataforma actual y adoptar una configuración final de tres carriles por sentido en toda la longitud del puente.

La solución adoptada permite ejecutar las obras con el puente en servicio provocando la mínima afección al tráfico actual. Para ello, durante la fase de obras en la que será necesario reducir los carriles en servicio a cuatro (eliminando el carril reversible), se ha previsto descargar de tráfico el puente el Centenario mediante un desvío alternativo a través de viario del Puerto de Sevilla y puentes móviles sobre la Esclusa Puerta del Mar.

Desde el verano de 2019 se viene trabajando para ejecutar las obras de mejora del enlace de Puerto Oeste y de conexión provisional de acceso sur a la SE-40 que permitirán materializar el desvío alternativo de tráfico durante las obras.

## Situación actual

El Puente del Centenario fue construido entre 1989 y 1991, como parte de las infraestructuras construidas en Sevilla con motivo de la celebración de la Exposición Universal de 1992, contando ya con una vida de casi 30 años. Este se encuentra situado entre el P.K. 10+000 y el P.K. 12+000 de la autovía de circunvalación de Sevilla SE-30 salvando la dársena portuaria



al sur de la ciudad y registra una intensidad de tráfico media de más de 100.000 vehículos al día.

Es una estructura formada por dos viaductos de acceso (estructuras ordinarias de vigas de hormigón prefabricado) y una estructura singular para el paso sobre la dársena mediante un puente atirantado de 564 metros de longitud con un vano principal de 265 m de luz y pilas de 102 m de altura.

El tramo atirantado cuenta con un sistema de atirantamiento formado por 4 familias de tirantes (2 por cada pilono) de 22 tirantes cada una, lo que hace un total de 88 tirantes. Están dispuestos con una configuración clásica arpa – abanico. Cada tirante está compuesto por una vaina exterior de protección en polietileno y cables de acero dispuestos en su interior, estando rellenos los huecos entre ambos elementos con una inyección de lechada de cemento que protege a los cables frente a la corrosión.

Esta tecnología de protección del acero de los tirantes mediante inyección de lechada de cemento, propia del momento en que se construyó el puente, está actualmente superada por tecnologías que permiten asegurar en mayor medida la durabilidad e integridad de los cables de acero, así como facilitar su inspección.

Por otra parte, el Puente del Centenario es una infraestructura crítica debido a la ausencia de infraestructuras que puedan suplir su funcionalidad en la Red de Carreteras del Estado y en la Red Transeuropea del Transporte de la que forma parte.

Además, soporta frecuentes congestiones durante varias horas al día debido a la elevada demanda de tráfico (100.000 vehículos de media al día), a la reducción de velocidad ocasionada a los más de 10.000 vehículos pesados que circulan al día por tener que superar las rampas del 4,7 % y al estrechamiento que el Puente del Centenario ocasiona en la SE-30, al contar solo con cinco carriles (uno de ellos reversible) cuando en los viaductos de acceso disponen de seis carriles.



# Nota de prensa

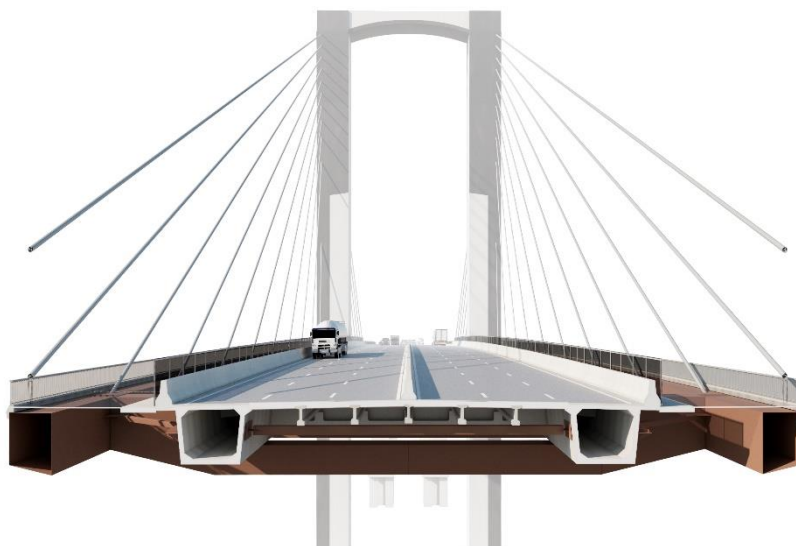
## SITUACIÓN ACTUAL





# Nota de prensa

## SITUACIÓN FINAL





# Nota de prensa

## SITUACIÓN ACTUAL



## SITUACIÓN FINAL

