



Las obras del viaducto de Montabliz dentro del tramo Molledo-Pesquera.



MADARIAGA Agustín Ibáñez y Vicente Revilla ayer en rueda de prensa.

MADARIAGA

Esta obra, con una longitud de 705 metros y una altura máxima de 145 metros, es un hito en España

## Fomento concluye el cierre del viaducto de Montabliz dentro del tramo Molledo-Pesquera

ALERTA. Santander El Ministerio de Fomento ha concluido ya el cierre del viaducto de Montabliz dentro del tramo Molledo-Pesquera de la Autovía A-67 Cantabria-Meseta, que está ejecutando la empresa Ferrovial. Con el cierre de este viaducto se supera un punto crítico en el proceso constructivo del último tramo de esta autovía a su paso por la Comunidad Autónoma de Cantabria, lo que da luz verde para la próxima

puesta en servicio de un tramo que, en su mayor parte, se encuentra prácticamente concluido, a falta de pequeños retoques de pintado y señalización. La unión de los dos extremos del viaducto de Montabliz constituye todo un hito para la ingeniería civil de nuestro país, ya que es la primera vez en España que se cierra un viaducto de estas características, de estas dimensiones y con una técnica constructiva como la utilizada por la empresa constructora.

El viaducto de Montabliz tiene una longitud de tablero de 705 metros, y una altura máxima, en una de las dos pilas centrales de 145 metros, lo que le convierte en el viaducto más alto de España y uno de los 6 más altos de Europa.

En total, cuenta con una anchura de 26 metros, para conformar dos calzadas, una de 2 y otra de 3 carriles.

Entre los cuatro pilares que sustentan el viaducto existen vanos (distancia entre pilares) variables, siendo la mayor de 175 metros, o lo que es lo mismo, casi la longitud de 2 campos de fútbol.

Para ejecutar las pilas se ha empleado una técnica de construcción autotrepante, es decir, utilizar el propio pilar para avanzar su ejecución. Se trata de un sistema innovador utilizada por primera vez en España para la ejecución de pilas de puentes.

Además, una empresa noruega con gran experiencia a nivel mundial en la construcción de puentes ejecutados mediante la técnica de avance en voladizo, ha diseñado los carros (medios técnicos empleados para su ejecución), con los que se ha finalizado el viaducto.

En un principio, el proyecto original contemplaba la utilización de dos carros para construir el viaducto, si bien, en el año 2005 se introdujo la modificación necesaria, con el correspondiente incremento presupuestario, para dotar a la obra de 4 carros, uno por cada pila de viaducto, hasta



Las obras del viaducto de Montabliz que tiene 705 metros de longitud y 145 de altura máxima.

MADARIAGA

alcanzar el máximo de medios técnicos que es posible emplear.

Como singularidad de la estructura, hay que destacar que, dada la altura y las distancias entre pilas del viaducto se consideró necesario realizar un control de la

respuesta estructural del mismo, tanto durante su construcción como durante su vida útil, ya que le pueden afectar el tráfico y las condiciones de viento.

Por ello se han instalado sensores controlados electrónicamente

en tiempo real, a través de un sistema de adquisición de datos generado por ordenador.

En total, la construcción del viaducto de Montabliz ha supuesto una inversión final de 28,3 por ciento.

## El fin de esta obra acerca la puesta en marcha del trayecto

ALERTA. Santander

El delegado del Gobierno en Cantabria, Agustín Ibáñez, ha hecho hincapié en que la finalización del cierre del viaducto de Montabliz permite superar un punto crítico para la puesta en servicio de todo el tramo entre Molledo y Pesquera.

Un tramo que consta de dos túneles paralelos, los túneles de Somaconcha, que tienen una longitud de 1,6 kilómetros, y un total de 5 viaductos.

A excepción hecha del viaducto de Montabliz, los cuatro viaductos restantes se encuentran totalmente finalizados y, en estos momentos, se está procediendo a la realización de las oportunas labores de asfaltado y pintado de la carretera.

Lo mismo ocurre con buena parte de los 11,8 kilómetros del tramo en los que los trabajos de la empresa constructora se centran en el pintado de la calzada y en la colocación de barreras de seguridad y señalización horizontal.

De esta forma, y con el cierre del tablero del viaducto de Montabliz, la ejecución del tramo entra en su recta final, y lo hace con un notable incremento presupuestario.

La adjudicación del tramo Molledo-Pesquera se realizó con una inversión de 136,7 millones de euros, si bien el actual Gobierno ha incrementado en más de un 18 % la inversión necesaria para acometer las obras con la mayor celeridad y con las mayores garantías de calidad y de seguridad para los trabajadores de las diferentes empresas participantes.

Esto ha hecho que la inversión, en estos momentos, del tramo Molledo-Pesquera supere ligeramente los 162 millones de euros.