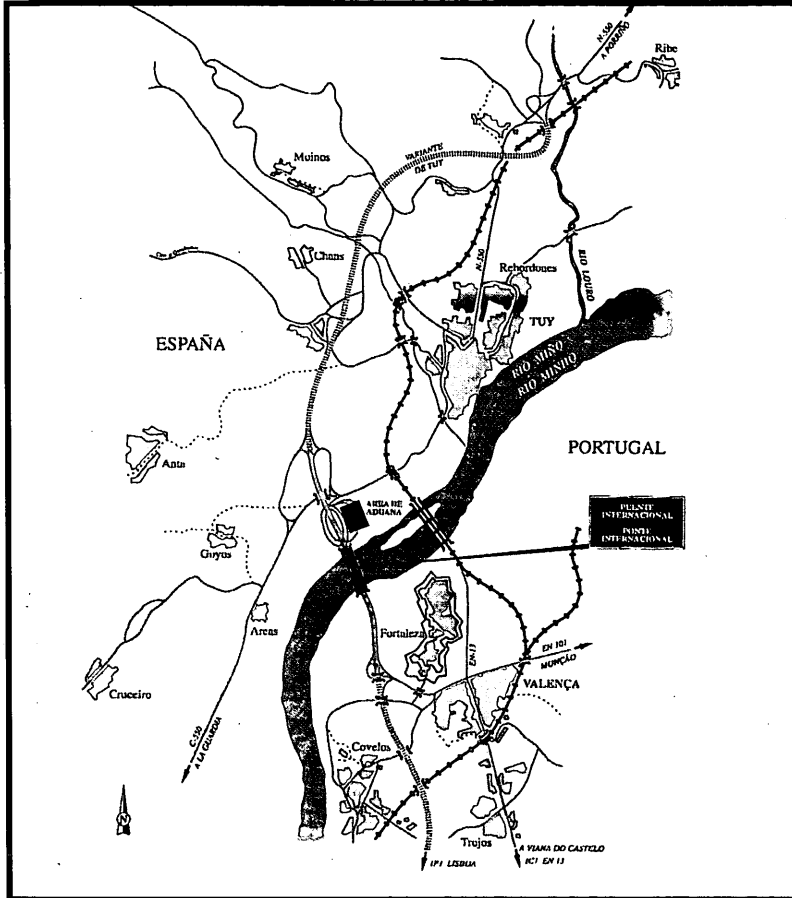


**GRUPO PRIMERO
PUENTES
PROYECTO Nº 2**

**PUENTE INTERNACIONAL
SOBRE EL RIO MIÑO**

PORTUGAL-ESPAÑA



El importante aumento del tráfico rodado entre España y Portugal, y en particular en el paso fronterizo de Tuy-Valença do Minho, provocaba frecuentes saturaciones y largas colas de espera para pasar a través del viejo puente de hierro, formado por vigas de celosía en cajón, cuya anchura escasamente alberga una calzada de dos carriles.

En junio de 1982 se redacta un documento (CEAT de La Coruña) "Datos previos para un posible estudio de ubicación del Nuevo Puente Internacional sobre el río Miño" en las proximidades del antiguo paso fronterizo de Tuy-Valença do Minho, seguido en noviembre de 1983 con la firma en Lisboa del Convenio entre los Gobiernos de España y Portugal y en Junio de 1984 con el desarrollo de los correspondientes Anteproyecto y Estudio Informativo. La recta final de los trámites administrativos la constituye la aprobación, por parte de la Comisión Técnica Hispano-Portuguesa, del Protocolo anejo al Convenio entre ambos países, relativo a la construcción del Puente Internacional sobre el río Miño.

El Puente Internacional sobre el río Miño se encuentra en la autovía que une Tuy (España) y Valença do Minho (Portugal), y se sitúa a unos 650 m aguas abajo del antiguo puente de hierro. La tipología estructural fue seleccionada por las Administraciones Portuguesa y Española, previamente a la convocatoria del concurso para la redacción del Proyecto Constructivo, eligiéndose una solución de tramo recto de canto variable, con hormigón pretensado, y un puente para cada calzada.

Partiendo de la solución anterior se adopta finalmente una distribución de tres vanos, con luces de 170 m el central y 105 m los laterales, y proceso constructivo mediante avance por voladizos sucesivos, y hormigonado "in situ" de dovelas mediante carros de avance, excepto los tramos de tablero adyacentes a los estribos -de unos 23 m- que se ejecutan sobre cimbra convencional apoyada en el terreno.

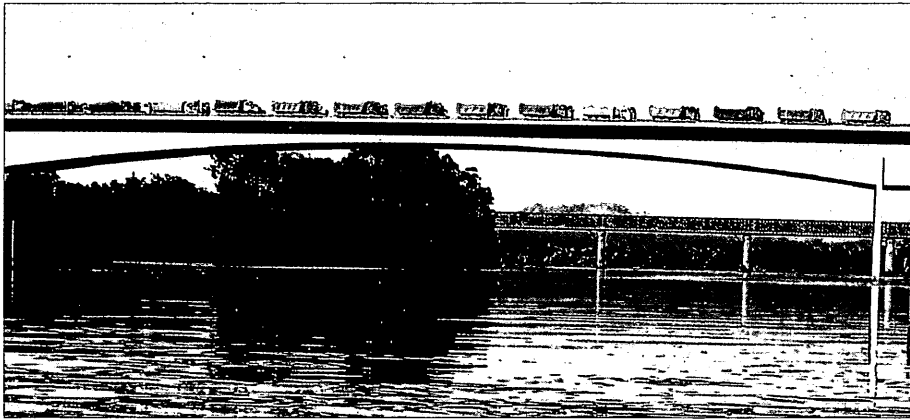
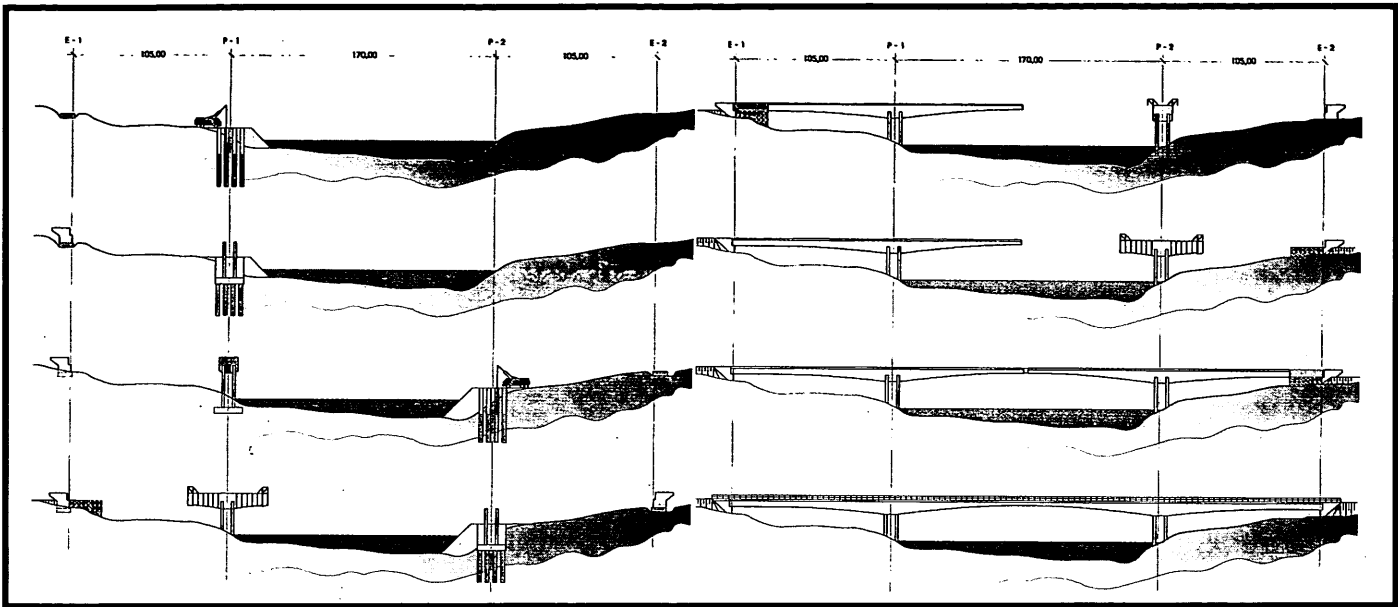
El nuevo puente, de planta recta, compuesto por dos estructuras gemelas, una para cada calzada, de 380 m de longitud y 12,80 m de anchura cada una, que alberga dos carriles de 3,50 m, un arcén exterior de 2,50 m, arcén interior de 1 m y dos aceras de 1,15 m, es la respuesta a los proble-

FICHA TÉCNICA

Promotor:.....MOPTMA - Demarcación Carreteras del Estado en Galicia (España), y JAE. Junta Autónoma d'Estradas (Portugal)
 Proyecto y Dirección de obra:.....José A. Torroja, Oficina Técnica, S.A.
 Empresa constructora:.....Cubiertas y MZOV-SOMAGUE (UTE)
 Presupuesto:.....
 Plazo de ejecución:.....37 1/2 meses

CARACTERÍSTICAS

Tipo pórtico de hormigón de tres vanos (dos)
 Longitud total :.....380 m
 Nº de vanos :.....3
 Luz máxima de vano:.....170 m
 Pilas de doble pantalla, altura:.....22 m
 Tablero en cajón monocular pretensado de canto variable:.....Entre 9 y 3,6 m
 Ancho de cada calzada :.....12,80 m



mas de tráfico planteados por el viejo puente de hierro.

El esquema estructural del tablero es un pórtico de tres vanos, empotrado en pilas y

apoyado en estribos mediante apoyos de neopreno-teflón.

El tablero, de hormigón, es un cajón monocelular cuyo canto varía parabólicamente

entre 9 m sobre pilas y 3,60 m en zonas de centro de vanos y estribos, y postensado longitudinalmente. Para las pilas, de 22 m, se adopta una solución de doble pantalla de hormigón armado y sección rectangular de 7,00 m de anchura y 1,00 m de espesor, separadas 7,00 m, que además de contribuir a mejorar el comportamiento estructural del conjunto, armoniza con los criterios de sencillez del tablero.

La cimentación de cada una de las pilas se realiza mediante 12 pilotes de 2 m de diámetro, y longitudes de hasta 25 m.

Los estribos son de hormigón armado, ambos cerrados con aletas en vuelta y cimentados directamente sobre zapatas.

El resultado final es una estructura simétrica de gran sencillez formal y pureza de líneas, ejecutada con calidad y cuidada en los detalles. ●

