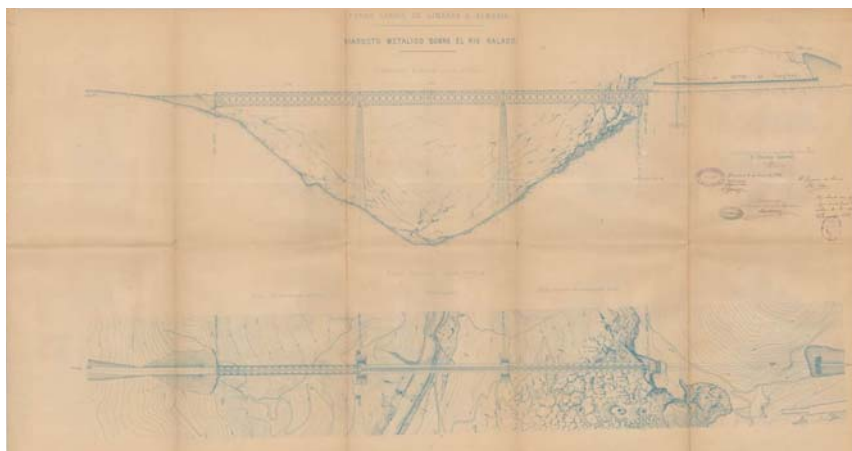


Viaducto metálico sobre el río Salado en la línea de ferrocarril de Linares-Almería

1895, noviembre, 30. Madrid / 1897, abril, 5. Madrid

Proyecto de viaducto metálico de tres tramos y 105 m de luz sobre el río Salado, entre los PK 616,300 y 616,600 de la línea Linares a Almería, realizado por el ingeniero José Olano. Contiene: 1. Memoria; 2. Cálculos y medición; 3. Reconocimiento geológico; 4. Fotografías; 5. Planos, cortes y detalles de los sondeos y galerías de reconocimiento; 6. Plano general; 7. Perfil longitudinal; 8. Conjunto de la obra, plano y elevación; 9. Detalles de las mamposterías, estribos y pilas; 10. Sondeos y galerías en los cimientos de las pilas; 11. Disposición general de los hierros de nervios, enrejados y arriostrado; 12. Dibujo de los esfuerzos cortantes y momentos de flexión; 13. Corte transversal y longitudinal sobre un estribo; 14. Corte transversal, parte de elevación y corte longitudinal del tramo y una pila; 15. Parte de corte horizontal y proyección horizontal sobre una pila; 16. Túnel en la salida del viaducto entre los PK 616,154 y 616,354. Copia. Manuscrito. Papel. B.

AHF-MFM (Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura A-0028/001.



En 1896 el ingeniero José Olano redactó este proyecto para la construcción de un viaducto para cruzar el río Salado en la línea Linares-Almería. Su levantamiento supuso una notable modificación sobre el trazado previsto, pero el informe geológico realizado en noviembre de 1895 por el Cuerpo Nacional de Ingenieros de Minas reafirmó la nueva propuesta. Finalmente sería la

Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España la que asumiría con éxito su construcción, tomando las obras tras la suspensión de pagos efectuada por la francesa Fives-Lille. El 14 de octubre de 1896 se dictó un informe favorable por Francisco Contreras, Ingeniero Jefe del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-División de Ferrocarriles de Sevilla, siendo aprobado por Real Orden de 15 de febrero de 1897.

El viaducto del Salado fue una de las obras de ingeniería más arriesgadas del momento dada su complejidad técnica; no en vano batió los récords nacionales de luz y altura, con sus tres tramos de 105 metros de luz y sus 110 metros de altura sobre la parte más profunda del barranco. En la amplia y detallada planimetría del proyecto se recogen las características de su tablero metálico de 315 metros de longitud, compuesto por dos vigas continuas de 10 metros de altura, de acero, de doble alma, con montantes verticales y dobles celosías. El tablero se construyó en las inmediaciones, por el lado de Linares, con el objetivo de facilitar el corrimiento del mismo. En paralelo, en el lado de Almería se llevaban a cabo las obras del túnel proyectado también por José Olano. El tablero fue lanzado bajo la dirección de los ingenieros Basinski, Guerin y Shule, inaugurándose el servicio ferroviario el 14 de marzo de 1899.

La documentación del proyecto incluye el estudio pormenorizado del terreno que se acompaña de 21 fotografías, determinando las características geotécnicas para su cimentación, que alcanza una profundidad aproximada de 13 metros.

En la actualidad el puente ha cambiado sustancialmente su fisonomía, en 1976 el tablero original se cambió por otro más moderno de acero, el cual ya no mantiene el pasadizo bajo, y tiene una estructura metálica superior, conservándose las pilas y estribos originales de sillería, aunque recrecidos de hormigón.