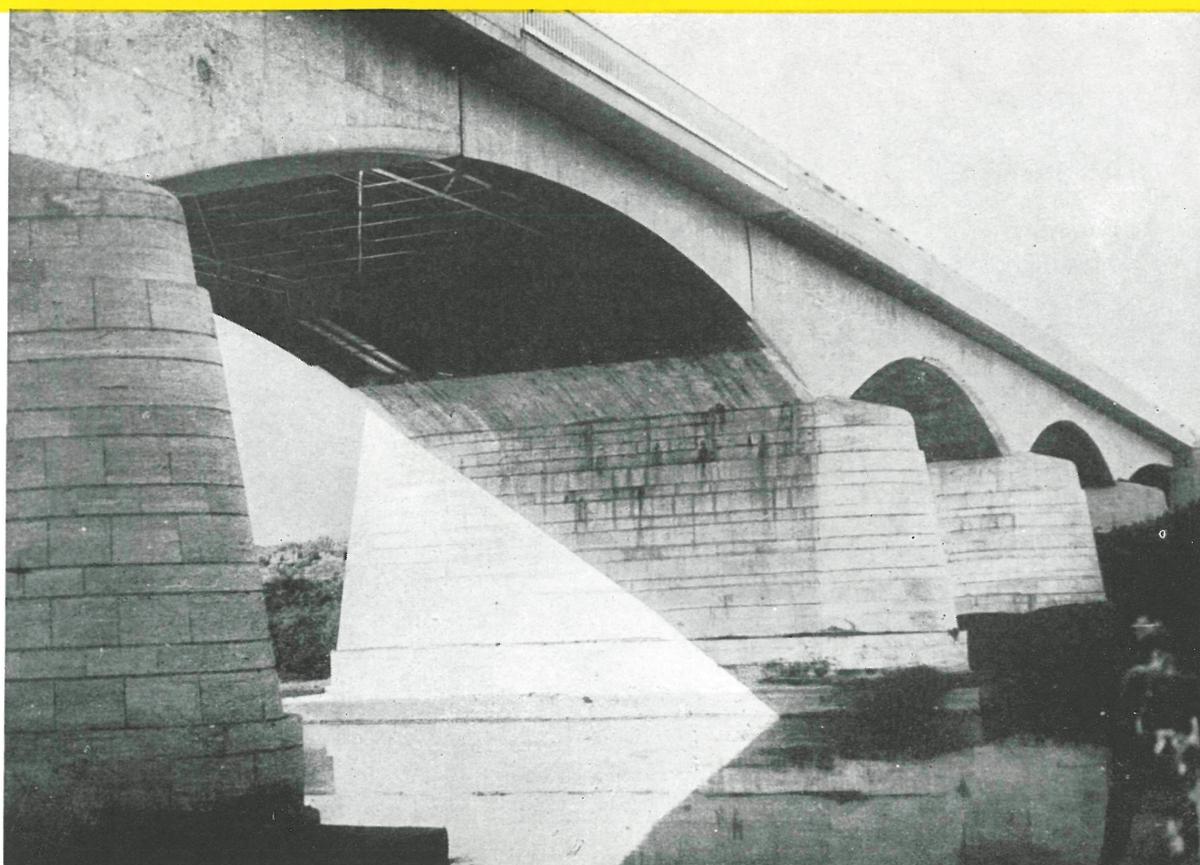


566 - 1

## ***puente en la carretera Magliana***

BONIFACIO THELLUNG, Dr. Ingeniero



**Roma**

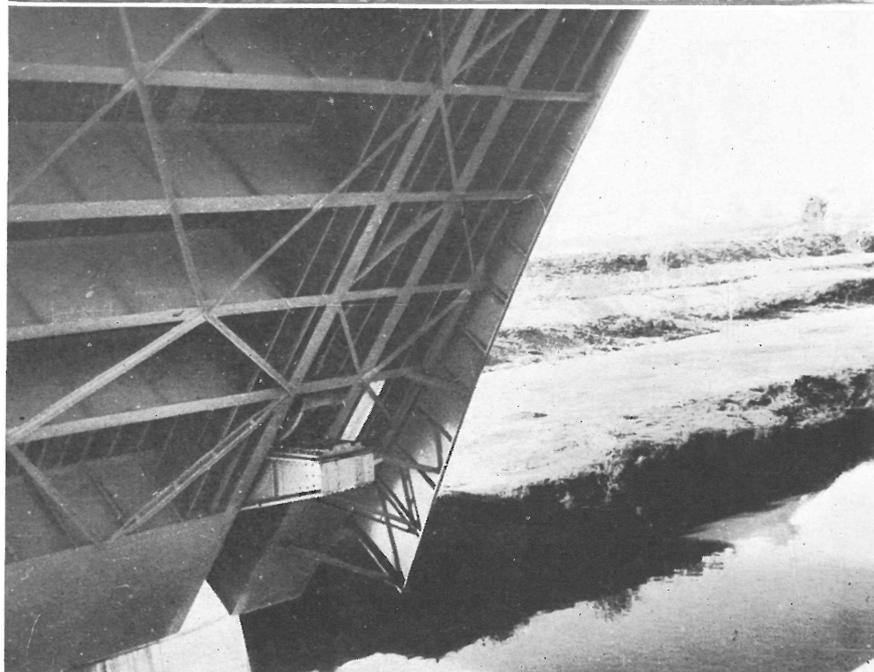
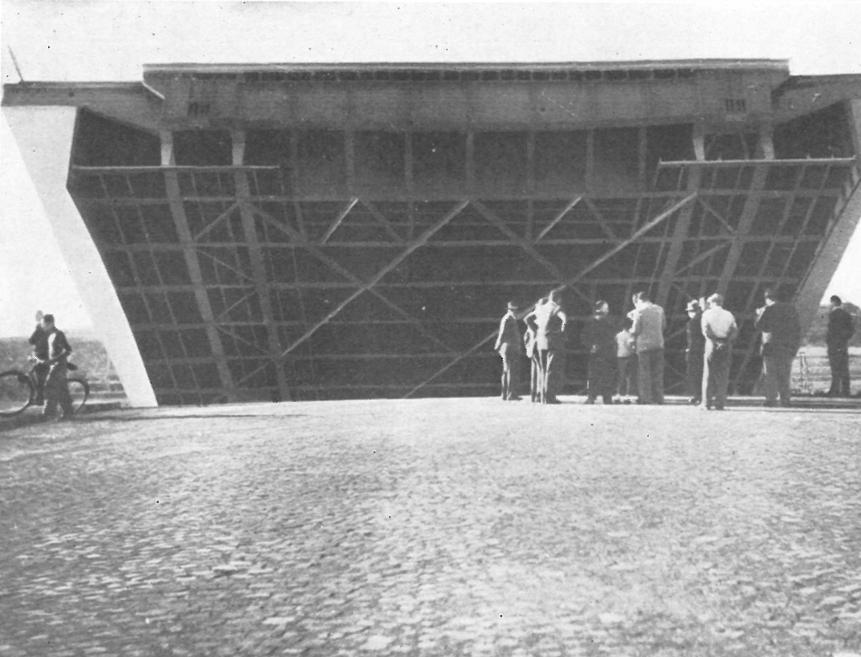
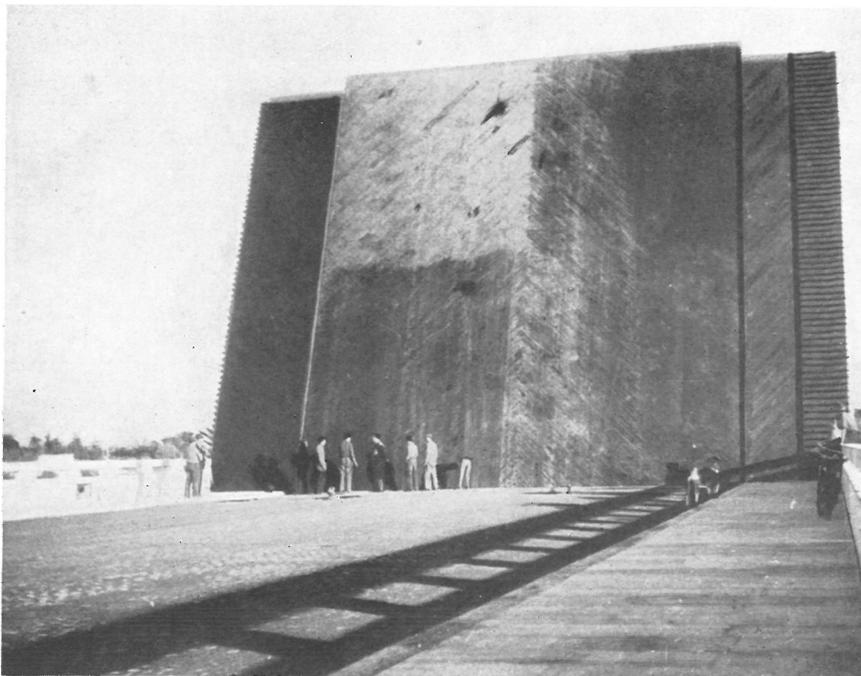
Después de la interrupción, debida a la guerra, de la construcción de un puente sobre el río Tevere, en Roma, llamado Magliana, ha entrado por fin en servicio. Esta obra, de hormigón armado, ubicada en Roma, tiene un tramo central basculante y metálico.

La casa Ansaldo de Génova se encargó del estudio y construcción de la parte basculante del puente. Al decidirse la construcción se creyó era necesario que el puente fuera dotado de una parte basculante para permitir el paso de las naves que pudieran circular por el río. Entre las distintas soluciones estudiadas se adoptó la que a continuación se expone.

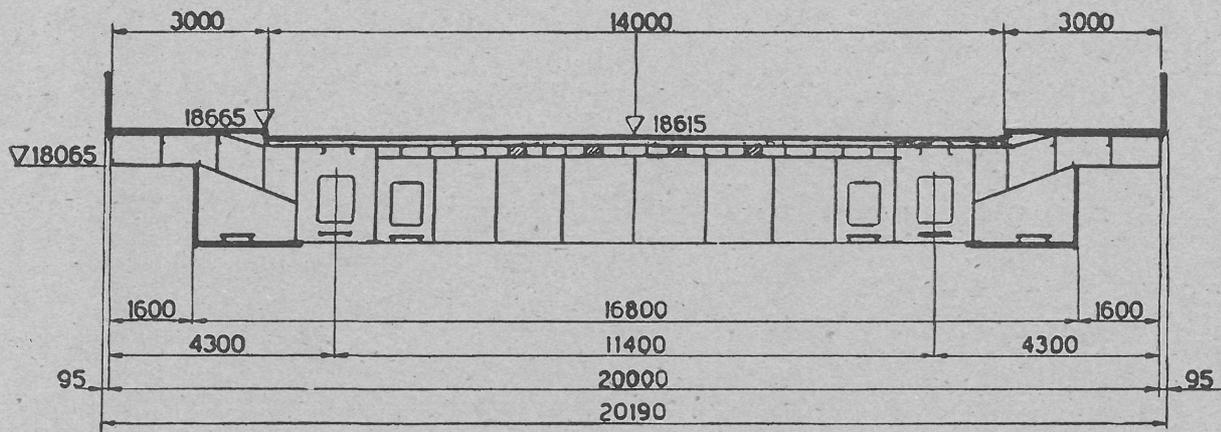
La parte basculante se ha instalado en el tramo central de 40 m de luz. Este tramo se ha subdividido en tres partes diferenciadas, dos apoyos o brazos en voladizo y una parte central de cierre. La ménsula de uno de los lados es de 8,60 metros de longitud, y la opuesta, de 12,87 m. La parte de cierre tiene 18,582 m de longitud.

El tablero móvil se apoya por un lado sobre rodillos, y por el otro sobre brazos metálicos empotrados en la ménsula de hormigón armado. La anchura de calzada es de 14 m, cada uno de los dos andenes tiene 3 m de anchura, y las dos vigas principales, formando cajón, se hallan separadas a 11,40 metros.

El mecanismo principal de cierre y apertura de la parte basculante se compone de dos sectores de acero, tipo cilíndrico, torneados y provistos de







## sección transversal

La calzada y andenes están constituidos por dos capas de madera de roble de dos espesores. La de la parte inferior, o de apoyo, y la superior, o capa de rodadura. El parapeto es de tubos metálicos, de sección cuadrada y pasamano de chapa soldados eléctricamente.

Por razones de estética, el tramo levadizo se ha recubierto con una chapa que le da la forma del arco, con lo que se ha conseguido dar una uniformidad regular a la forma del puente.

Con objeto de facilitar la inspección y conservación, se ha montado una pasarela debajo de esta estructura. Todo el mecanismo va instalado, en forma no visible, en el interior del tramo.

Para el caso de corte de energía eléctrica, se ha previsto un aparato movido manualmente para la maniobra del puente. El motor eléctrico del mecanismo tiene 70 CV de potencia. Con mando eléctrico, la maniobra de apertura y cierre de la parte basculante es de cinco minutos y treinta segundos.

Las maniobras de cierre y apertura se verifican por medio de un pulsador o telecomando, instalado en un nicho abierto en el parapeto del puente. Con objeto de evitar posibles accidentes de circulación, en cada uno de los accesos al puente se han instalado señales acústicas y luminosas que advierten que el paso se halla interrumpido. La novedad de este puente radica en que todos los mecanismos se han ocultado convenientemente. El aspecto exterior es uniforme y, arquitectónicamente, agradable, sin que se pueda imaginar por cuanto al exterior se aprecia que el puente pueda tener una parte basculante.