

## Ampliación del Metro de Argel, Argelia



### Datos del Proyecto

**Cliente:** Cosider

**Fecha:** 2018

**País:** Argelia

**Área:** Ingeniería Especializada y Ferrocarriles

**Actividad desarrollada:**

Proyecto de construcción y asistencia en obras

**Otra información relevante:**

Incluye una estación subterránea, un viaducto empujado de 1,5 km de longitud y dos estaciones elevadas

### Proyecto de construcción y asistencia durante las obras de ampliación

Argel es la capital de Argelia y la ciudad más poblada del país con más de dos millones de habitantes y un imponente foco de actividad económica que influyen directamente en las necesidades de transporte público. Con el objetivo de aumentar la accesibilidad de la ciudad, actualmente el suburbano argelino está experimentando un proceso de expansión.

En el marco de esta ampliación, Prointec ha desarrollado el proyecto constructivo de la ampliación de la línea Ain Naadja – Baraki, incluyendo una estación subterránea y un viaducto empujado de 1,5 km de longitud sobre el que se localizan dos estaciones elevadas, así como la asistencia técnica durante las obras.

Las principales características de las estructuras incluidas en este proyecto son las siguientes:

La **Estación Mohamed Boudiaf** consiste en una estructura subterránea con una profundidad de 27 m y dimensiones en planta de 144 m x 27 m. Cuenta con 4 accesos y está formada por 6 niveles: losa de fondo, nivel de andenes, 2 niveles para salas técnicas, el nivel de acceso, y la planta de cubierta. El proceso constructivo ha consistido en la excavación completa de la estación al abrigo de un recinto de pantallas de pilotes anclados al terreno para posteriormente construir la estructura de la estación desde la losa de fondo hasta la cubierta.

**El viaducto El Harrach**, con una longitud total de 1.466 m (superficie de 13.785 m<sup>2</sup>), está distribuido en 35 vanos con luces máximas de 51 m, sobre el que se localizan dos estaciones elevadas, una de ellas para dar acceso intermodal a una línea de ferrocarril existente y una segunda para acceso a un nuevo desarrollo urbano. El viaducto se ha

proyectado con sección cajón de hormigón pretensado para construirse por medio de empuje desde ambos estribos, con longitudes de tablero empujado de 930 m y 389 m respectivamente, minimizando así la afección al entorno. Una vez finalizados ambos empujes se completa el tramo central de conexión y se dispone el pretensado exterior definitivo.