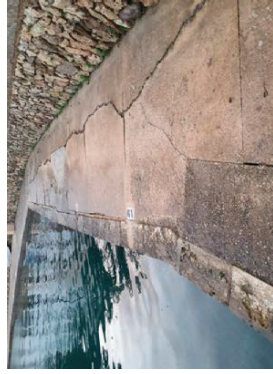
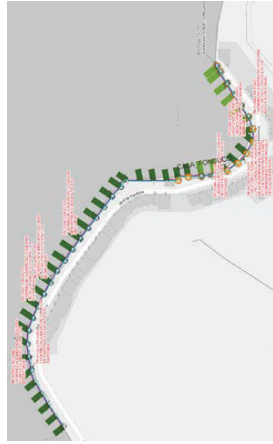


Cala Fonduco

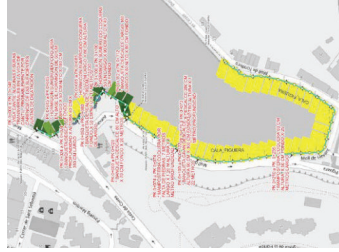
Los primeros 50 metros del muelle están formados por mampostería alaludada de aparejo grande, continuando con hormigón sumergido hasta el P.K.0+220. A partir de este punto, hay 40 metros más de muelle vertical de mampostería de aparejo pequeño. Desde el P.K.0+260, el resto del muelle de la cala alterna tramos de hormigón vertical con tramos de mampostería cada poco metro, conforme a las reparaciones realizadas con hormigón sobre la mampostería original.

Entre el P.K. 0+260 y el 0+395 se detectan grietas y fisuras en el cantil, así como coqueras localizadas en el hormigón sumergido. El muelle no presenta banqueta, sino que se apoya directamente sobre el lecho marino.



Entre el P.K. 0+060 y 0+200 el hormigón presenta señales de desprendimientos y coqueras.

Cala Figuera y Punta des Relloste



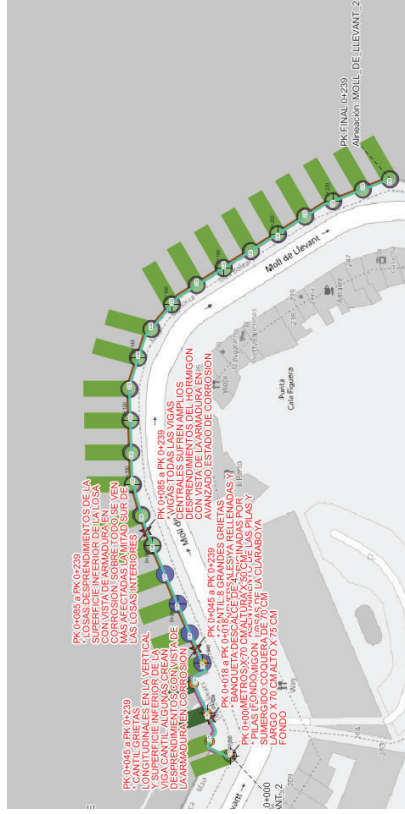
Cala Figuera se trata de un muelle antiguo de ribera construido con mampostería y sillarejo, con reparaciones realizadas según las zonas afectadas. No cuenta con una banqueta real, ya que todo está apoyado sobre piedra natural. Se emplea esta categorización para señalar que la ausencia de piezas de mampostería en la base deja el muro descalzado. Se observa una falta de algunas piezas en ciertos tramos de la mampostería, lo que crea descálces que no superan un metro de profundidad. Sin embargo, en términos generales, el muelle parece ser estructuralmente sólido

El estado de conservación de punta des Relloste es mejor, pero presenta algún descálce localizado

Moll de Llevant 2

Los primeros 44 metros están contruidos con bloque de hormigón macizo. La claraboya desde el PK044 hasta el PK085 tiene una sola línea de pilas con un pasillo. A partir del PK085, la claraboya cuenta con dos filas de pilas, dos pasillos y una viga central. Desde el P.K. 0+085 hasta el 0+239 todas las vigas centrales presentan amplios desprendimientos de hormigón, con la armadura visiblemente corrida en un estado avanzado.

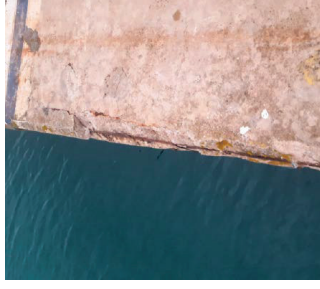
En cuanto al cantil en esos mismos PKs se han identificado 8 grandes grietas en la claraboya, las cuales ya han sido rellenadas y reparadas. Estas grietas se originaron debido al asentamiento de las pilas y losas de la claraboya. Dichas grietas atraviesan toda la claraboya hasta el otro lado de la calzada.





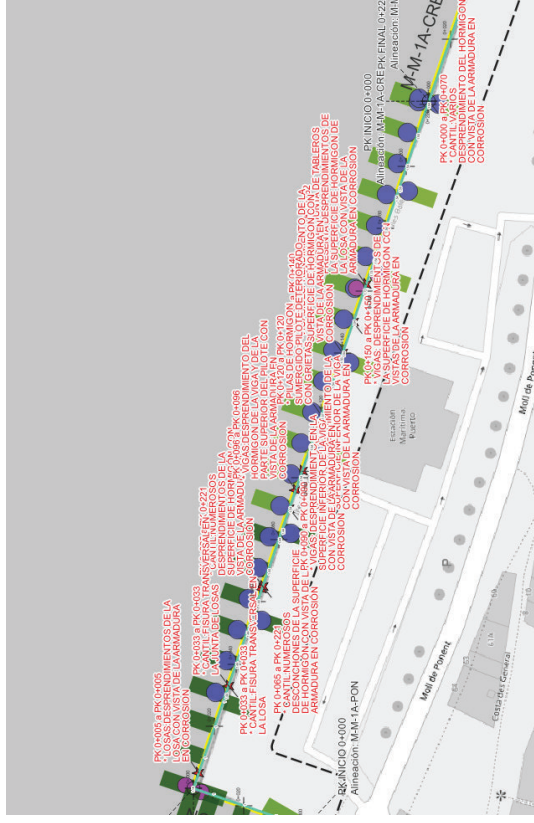
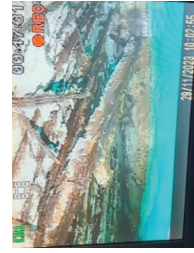
Alineaciones Moll de Levante (A, B y C)

Estas alineaciones del tipo claraboya en pilas de hormigón presentan una serie de patologías importantes asociadas a desprendimientos de hormigón, lo cual ha provocado la corrosión de las armaduras.



M-M-1B-CRE

Esta alineación en claraboya con pilas, en algunas vigas, especialmente las más interiores, muestran desprendimientos en la superficie de hormigón, revelando la corrosión de la armadura. Esta corrosión también se parecía en las losas, pero de forma más localizada. El cantil muestra numerosos desprendimientos en la superficie de hormigón, con la armadura visible corroída.



Especialmente en la alineación M-M-1A-LLE, todas las vigas centrales de la claraboya muestran un estado muy deteriorado, con grandes desprendimientos de hormigón y evidencia de la armadura en un avanzado estado de corrosión. Además, algunas de las vigas perpendiculares también presentan un estado muy deteriorado. Las losas presentan desprendimientos en su superficie inferior, con la armadura corroída visible.

M-M-1A-CRE

Esta alineación, la cual presentaba un muy mal estado de conservación en el 2016, ha sufrido una renovación total, lo cual ha mejorado el índice de estado.

Entre el P.K. 0+070 y 0+130 corresponde con la nueva obra, donde no se detectan incidencias.

Entre el inicio de la alineación y el P.K. 0+070 se ha detectado algún desprendimiento en el hormigón en la cual aflora la armadura y presenta corrosión. En la viga cantil, en este tramo, se detecta también patologías asociadas a armadura corroída.