

GOBIERNO DE NAVARRA

ECONOMÍA, HACIENDA, INDUSTRIA Y EMPLEO

CULTURA, TURISMO Y RELACIONES INSTITUCIONALES

PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

EDUCACION

DESARROLLO RURAL, MEDIO AMBIENTE, Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SALUD

POLÍTICAS SOCIALES

FOMENTO

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

Comienzan los trabajos subacuáticos de reparación del puente de Liédena

El consejero Zarraluqui ha visitado esta mañana las obras de recalce de la cimentación de la pila

Viernes, 21 de junio de 2013

El consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, se ha desplazado esta mañana a Liédena para conocer in situ las obras de reparación del puente sobre el río Irati, que comenzaron a principios de este mes y cuya finalización está prevista para el final de este verano. En concreto, ha podido observar el desarrollo de los trabajos subacuáticos, consistentes en el recalce de la cimentación de la pila (parte de la infraestructura que se apoya directamente en el cauce), y que están siendo realizados por un equipo de buzos especialistas.



El consejero Fomento atiende explicaciones sobre el desarrollo de las obras de reparación del puente de Liédena

La empresa encargada de la ejecución de las obras es Harinsa Navasfalt y los trabajos en agua los realiza la empresa Servicios Marítimos y Técnicas Subacuáticas SL. de Massamagrell (Valencia) con cuatro buzos.

Durante la visita, el consejero ha estado acompañado en la visita por el director general de Obras Públicas, Ignacio Nagore; el jefe de la sección de Obras III, Amador Mariscal; y la alcaldesa de Liédena, Beatriz Olleta.

Daño estructural en la pila y trabajos de reparación en el cauce

La pila del puente de Liédena está cimentada sobre 46 pilotes de hormigón y se compone de un fuste único de hormigón en masa con paramentos de piedra artificial. La altura total de la pila es de unos 5 m., y en los 2 m. inferiores cuenta con un tajamar (estructura utilizada para cortar el agua de la corriente y reducir la resistencia a la fuerza de arrastre del cauce) de sección troncocónica, con una anchura de 2,20 metros. El tajamar presenta formas redondeadas en ambos extremos para favorecer que el agua no encuentre resistencia.

Esta estructura presenta graves daños que atacan y reducen notablemente su durabilidad, así como una afección estructural muy grave consistente en un gran descalce de la pila, con la cimentación mediante pilotes de hormigón en masa a la vista. Por esta razón está siendo reparado en la actualidad, mediante la intervención de buzos especialistas, y comprende las siguientes labores:

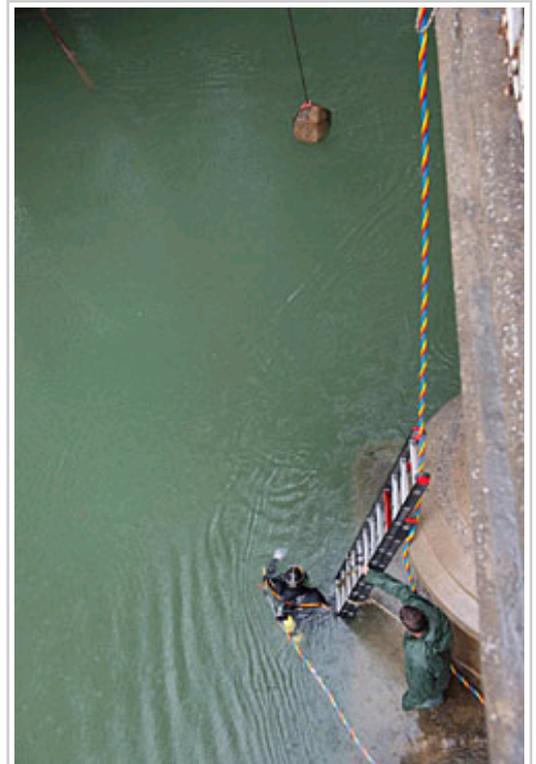
- Creación de una zona libre de corrientes en torno a la cimentación de la pila, mediante la colocación en el cauce del río aguas arriba de 40 unidades de 'Big-Bad' (cubos de lona de 1 metro cúbico rellenos de grava), con el objetivo de hacer una pequeña presa antes del puente y poder así trabajar bajo el agua.
- Limpieza de fangos, árboles, escolleras y arrastres depositados en la zona descalzada de la pila.
- Colocación de un encofrado (molde que contenga el hormigón) formado por barreras de acero y nervometal.
- Hormigonado de la zona de pilotes que se encuentra en contacto con el agua, como medida de protección frente a agentes agresivos.
- Retirada del encofrado utilizado y de las 40 unidades de 'Big-Bad'.

Para poder realizar estos trabajos en condiciones de seguridad, es necesario que el caudal que pase por el río en esa zona no supere los 40 metros cúbicos por segundo. Para ello, se dispone de información en tiempo real de la cantidad de agua a través de la página web SAIH Ebro.

Tras los trabajos en el cauce del río, para terminar de calzar la pila se ejecutarán, desde la parte superior del puente, 22 micropilotes de 200 mm. de diámetro exterior con un encamisado de 9 mm. de espesor y con una armadura tubular interior también de 9 mm. de espesor y 127 mm. de diámetro. Estos micropilotes se ejecutarán desde la plataforma de la estructura, con una inclinación de 5º, asegurando que se empotren en el fondo arcilloso.

Otros trabajos incluidos en el proyecto de reparación

El proyecto de reparación de la infraestructura incluye también actuaciones sobre el pavimento y se aprovechará para sustituir sumideros y desagües, barandillas e iluminación. Se van a sustituir las aceras existentes, de un metro cada una, por otras nuevas. La acera ubicada aguas abajo, además, aumenta su



Uno de los buzos durante los trabajos de recalce de la pila

anchura hasta los 1,5 metros. Todas estas actuaciones están destinadas a reforzar el uso peatonal del puente. Estas aceras estarán separadas por bolardos de protección de la calzada, que tendrá cuatro metros de anchura. El firme que se va a utilizar es de un material ligero, destinado a suavizar al máximo el peso que soporta el puente.

El puente de Liédena

El puente sobre el río Irati en Liédena tiene un trazado recto en planta, con una longitud total de 62 m entre caras interiores de estribos (las patas); el alzado del puente es también recto, sin pendiente longitudinal.

La estructura se compone de dos arcos biempotrados de hormigón armado con una luz (ojo del puente) libre de 30 metros y una flecha en clave (altura) de 3 m, de modo que el rebajamiento tiene un valor de 1/10. Los estribos se encuentran cimentados directamente sobre el terreno formado por un banco de arcilla dura.

Las obras de construcción del puente comenzaron el 15 de junio de 1908 y se trata de uno de los primeros puentes de hormigón armado construidos en España. El puente también fue utilizado en su momento por el antiguo tranvía "Irati", como paso para salvar el río, con coches/vagones que pesaban hasta 15 toneladas. Para su construcción se emplearon 37,85 toneladas de arena, 228 de cemento Portland y 600 metros cúbicos de mampostería. También se utilizaron 350 metros cúbicos de arena, 600 de gravilla y 200 de escollera. Asimismo, se excavaron 1.090 metros cúbicos de tierra en fango.

Galería de fotos



Consejero Zarraluqui.



El consejero en el ascensor que baja a la base del puente.