

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

Se reabre al tráfico el puente de Liédena tras el refuerzo y reparación de su estructura

La Presidenta Barcina ha conocido los trabajos acometidos, en los que el Gobierno de Navarra ha invertido 520.808 euros

Jueves, 12 de septiembre de 2013

Esta mañana ha quedado reabierto al tráfico el puente sobre el río Irati en Liédena (punto kilométrico 18, de la NA-2420, entre Torres de Elorz y la Autovía del Pirineo, la antigua N-240), que ha permanecido cerrado a vehículos rodados desde el pasado 4 de junio como consecuencia de las obras de reparación y refuerzo acometidas en la pasarela para subsanar el grave daño estructural que presentaba.



La Presidenta Barcina y el consejero Zarraluqui junto con los alcaldes de la zona en el puente de Liédena.

Con motivo de su reapertura, la Presidenta de Navarra, Yolanda Barcina, y el consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, han conocido *in situ* los trabajos ejecutados, a los que el Gobierno foral ha destinado 520.808 euros.

Han asistido también al acto la alcaldesa de Liédena, Beatriz Olleta, así como los alcaldes de Yesa, Cáseda, Lumbier, Aibar y la presidenta del concejo de Rocaforte (Sangüesa).

Las obras se iniciaron el pasado 4 de junio y se han llevado a cabo durante el verano, aprovechando la época de estiaje del río y teniendo en cuenta aspectos medioambientales para la protección de la fauna del entorno. Han sido ejecutadas por la empresa Harinsa Navasfalt y han requerido de la intervención de cuatro buzos de la empresa Servicios Marítimos y Técnicas Subacuáticas S.L. para trabajos subacuáticos.

Refuerzo y reparación

La infraestructura, de 106 años de antigüedad, presentaba un grave daño estructural, consistente en un gran descalce de la pila central, con un importante deterioro en la cimentación de la misma.

Los trabajos de refuerzo y reparación han consistido principalmente en un recalce de la cimentación de la pila (la parte de la infraestructura que se apoya directamente en el cauce) mediante 22 micropilotes de 200 mm. de diámetro, desde la plataforma del puente hasta el fondo arcilloso, junto con un hormigonado sumergido con protección de sacos terreros colocados por un equipo de buzos, en la zona de la pila central que se encuentra descalzada. Además se ha realizado un “cosido” horizontal de la pila con barras de acero galvanizado.

El proyecto ha incluido también actuaciones sobre el pavimento, y se ha aprovechado para sustituir sumideros y desagües, barandillas e iluminación.

Asimismo, se han sustituido las aceras existentes, de un metro cada una, por otras nuevas. La acera ubicada aguas abajo, además, ha aumentado su anchura hasta los 1,5 metros. Todas estas actuaciones han estado destinadas a reforzar el uso peatonal del puente. Las aceras están separadas por bolardos de protección de la calzada, que tienen cuatro metros de anchura, y el firme que se ha utilizado es de un material ligero, destinado a suavizar al máximo el peso que soporta el puente.

Por debajo de la acera estrecha se ha incluido una tubería de agua potable a petición del Ayuntamiento de Liédena y en la acera ancha, Gas Navarra ha incluido una canalización de gas natural.

106 años de historia

El puente sobre el río Irati en Liédena tiene un trazado recto en planta, con una longitud total de 62 metros entre las caras interiores de estribos (las patas); y 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 metros, 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 de la pasarela comenzaron en 1907. Es uno de los primeros puentes de hormigón armado construidos en España. En su momento fue utilizado por el antiguo tranvía Irati, como paso para salvar el río, con coches/vagones que pesaban hasta 15 toneladas.

Su construcción fue un encargo de la entonces Diputación de Navarra. Se emplearon 37,85 toneladas de arena, 228 de cemento y 600 metros cúbicos de mampostería, así como 600 de gravilla y 200 de escollera. Además, se excavaron 1.090 metros cúbicos de tierra en fango.

Pie de foto 1: De izquierda a derecha: Roberto Martínez (alcalde de Yesa); Pedro José Lanas (Aibar); consejero Zarraluqui; Beatriz Olleta (Liédena); Presidenta Barcina; Mauro Gogorcena (Lumbier); M^a Eugenia Pérez (Rocaforte); y Jesús Esparza (Cáseda)

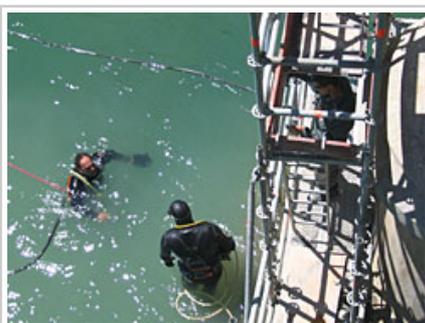


La Presidenta Barcina conoce el resumen de los trabajos realizados en el puente.

Galería de fotos



El antiguo tranvía Irati, a su paso por el puente de Liédena.



Los buzos trabajan en el refuerzo del puente de Liédena.



Obras de reparación en el puente de Liédena.