

## Met Rel 26

### METALOCK UTILIZA SU EXPERIENCIA EN EL PROCESO METALOCKING PARA LA RESTAURACIÓN DEL PUENTE HA'PENNY BRIDGE DE DUBLÍN

Como parte de la restauración del puente Ha'Penny Bridge sobre el río Liffey de Dublín, Metallock Engineering UK realizó una serie de inspecciones de partículas magnéticas en varios componentes críticos y, utilizando sus técnicas de cosido metálico Metallock, reparó las partes dañadas para Irishenco Construction, los contratistas principales del proyecto.

El puente es una estructura protegida Lista 1 en el plan del Dublin Corporation Development (Desarrollo de la Corporación de Dublín) cuyo nombre proviene del peaje de medio penique (Ha'Penny) cobrado desde su construcción en 1816 hasta que se dejó de pagar peaje en 1915. Aunque su nombre oficial actual es Liffey Bridge, su nombre original fue Wellington Bridge y comprende un conjunto de nervaduras de arco elípticas. Probablemente estas fueron moldeadas en la fábrica Coalbrookdale Works situada en Shropshire a partir del diseño atribuido a Thomas Telford.

Ha'penny Bridge fue cerrado para la restauración y a lo largo del mismo se instaló un puente Bailey de una pieza para peatones. El tablero fue retirado y se fabricaron nuevas secciones que encajaran en la forma elíptica y deformada del puente. También se moldearon secciones de carriles ornamentales. El proyecto incluyó repintarlo en su color blanquecino.

La mayor parte del trabajo de Metallock comprendió tapas finales de barras de unión, 43 de las cuales estaban agrietadas y fueron reparadas, y placas de nervadura de diafragma agrietadas. Además, se utilizó Metalocking para reparar almas de nervadura de construcción e instalar nuevas secciones que

sustituyeran a las que se había roto y desprendido a lo largo de los años. La mayor parte de los daños de los componentes que necesitaban repararse había sido causada por la expansión producida por la penetración de humedad, después del deterioro de materiales obturadores de juntas.

Debido al significado del puente como icono de la ciudad, se prestó mucha atención al proceso de restauración y para disipar los temores de varios grupos protectores del patrimonio nacional, se reparó o renovó la cantidad mayor posible del material original. Sólo se volvieron a fabricar componentes muy dañados e inutilizables. Por ejemplo, las tapas finales de las barras de unión pudieron haber sido cambiadas por nuevas pero el proceso Metalock permitió la reparación eficaz de los originales in situ.



*La mayor parte del trabajo de Metallock comprendió tapas finales de barras de unión, 43 de las cuales estaban agrietadas y fueron reparadas, y placas de nervadura de diafragma agrietadas.*

