

TUPEMESA

BARRERAS CERTIFICADAS CON NORMAS EUROPEAS

Ante una eventual colisión hacia las partes laterales o para reducir los daños posibles, Tupemesa provee las barreras certificadas con normas europeas. Estos elementos tienen como función principal redirigir a los vehículos que salen de las vías permitiendo al conductor retomar el control del automóvil.



Con 50 años en el mercado, Tupemesa ofrece una amplia variedad de soluciones integrales en infraestructura vial para satisfacer los requerimientos en el ámbito de la minería, sanitaria y obras civiles. Entre esos productos que provee se encuentran las barreras certificadas bajo normas europeas, instaladas en el intercambio vial 25 de Enero de la Panamericana Norte. "Allí, usamos dos tipos: H4 (cerca de 2 mil metros) y H3 (650 metros). La única diferencia de ambos es el espaciamiento entre postes, ya que

es el mismo material, lo cual representa una ventaja para el mantenimiento durante la concesión, porque en otros proveedores son sistemas muy distintos, lo cual complicaría la situación porque se tendría que tener stock para cada clase de barrera", indicó el ingeniero de Odebrecht responsable de Ingeniería del Proyecto Vías Nuevas de Lima - Panamericana Norte, Alfredo Falconi.

En la obra se enfatizó en los terminales de las barreras metálicas y sus conexiones con las barreras de concreto, pues son puntos singulares que pueden representar un peligro en la autopista o

los ramales del intercambio. "Junto con Signo Vial, que es la empresa instaladora, y Tupemesa, a través de sus técnicos y nuestros especialistas de la Supervisión Técnica de Obra nos hemos enfocado en dichos elementos; es decir, los inicios y finales de las barreras y sus conexiones con las barreras de concreto. En este intercambio se incide mucho en este tipo de terminales abatidos y conexiones con la finalidad de proteger los inicios ante cualquier colisión en esos puntos vulnerables", manifestó.

Con respecto al servicio ofrecido por Tupemesa, el representante de Odebrecht, declaró que es rápido, eficiente y terminó siendo favorable para la finalización del proyecto. "Nos atendieron en el plazo que nosotros necesitábamos, pese a ser muy corto, y nos brindaron toda la asesoría sobre la base del conocimiento que tienen respecto al tratamiento de estos productos", concluyó. ■



El ingeniero Alfredo Falconi afirmó que el intercambio vial de 25 de Enero es una de las primeras obras de su tipo donde se incide mucho en estos tipos de terminales abatidos y las conexiones de las barreras metálicas con las barreras de concreto.