



La parte superior de los viaductos fueron los primeros trabajos que se realizaron. Se ejecutaron pantallas a base de pilotes para sostener los taludes en el tramo inicial. Más abajo se emplearon pantallas ancladas al terreno.



## Trabajos típicos

El ingeniero Olano refirió que una vez hecha la defensa marina, se ejecuta el relleno de la plataforma. “Los muros marinos están conformados por paneles de concreto de 4 m de altura por 2.40 m de ancho. La escollera está constituida por rocas de distintos tamaños que son colocadas por medio de excavadoras o grúas que tienen un sistema de posicionamiento GPS para que el operador sepa en qué parte de la sección colocarlas según su tamaño. El control topográfico también lo hacemos con estas dos máquinas con aditamentos especiales para la actividad, porque es muy difícil disponer de personas en zonas donde las olas revientan constantemente”, sostuvo.

Con el muro ya colocado, se tiene la plena seguridad de que se puede cerrar la plataforma, pudiendo trabajar con tranquilidad. “Sin el muro, en ese nivel,

aún hay un fuerte movimiento del mar”, expresó.

Por otro lado, la parte superior de los viaductos fueron los primeros trabajos que se realizaron. “Ejecutamos pantallas a base de pilotes para sostener los taludes en el tramo inicial pues allí existen viviendas a ambos lados, inmuebles que en un futuro podrían ser edificios con sótanos. Más abajo, donde no hay predios, sí empleamos pantallas ancladas al terreno con anclajes de casi 17 m de largo. Luego procedimos con la ejecución de los puentes que sirven de continuación de la Vía Costanera. Posteriormente se efectuó la parte inferior que consiste en la construcción de rampas y puentes sobre la misma Vía Costa Verde. Estos últimos cuentan con concretos de f’c 350 a 420 kg/cm<sup>2</sup>, empleándose un cemento tipo V”, reveló.

La obra empezó en diciembre del 2014 y tiene proyectado concluir en junio del 2017. “Cronológicamente, iniciamos con la limpieza y la ejecución de los viaductos y parte de la defensa marina. Luego el proyecto tuvo una paralización de unos meses, reiniciándose las actividades en enero del 2016 con la continuación de la defensa marina, la zona recreativa, y la plataforma de la vía. En algunas partes se tuvo que utilizar pedraplén debido a la gran presencia de agua de mar”, comentó el ingeniero.

La infraestructura utilizará en total 350,000 m<sup>3</sup> de roca traída de Ventanilla y Carabaylo, y se pavimentará con concreto asfáltico más de 150,000 m<sup>2</sup> de autopista y 21,000 m<sup>2</sup> de ciclovías y veredas. “Contamos con casi 500 trabajadores en el momento pico. Se laboró en varios frentes para poder avanzar rápidamente”, añadió.