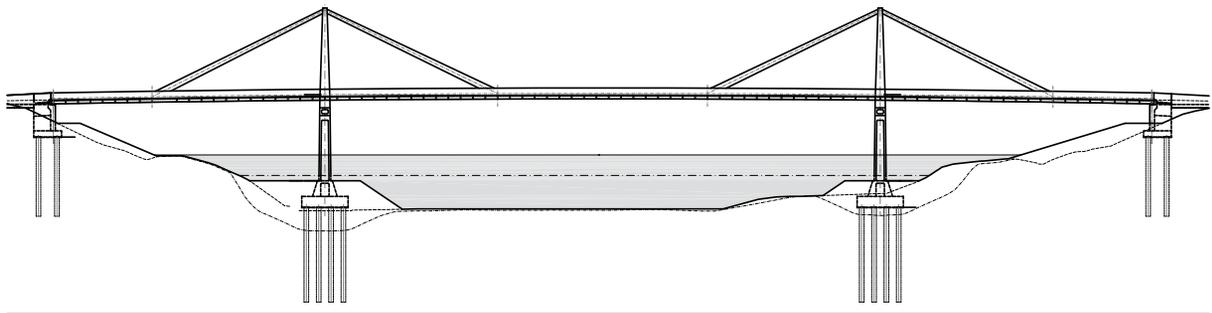


Elevación



Los fundamentos, tanto de pilonos como de estribos, se han resuelto con cimentación profunda mediante encepado sobre pilotes.



Trabajo preciso y coordinado

Fausto Bio Gaidolfi, jefe del proyecto e integrante de la Oficina de Supervisión de Contratos de SIMA, dijo que lo primero que hicieron cuando llegaron a la zona de la obra fue, entre otras faenas, limpiar el área, colocar los puntos geodésicos, así como ejecutar el pilotaje, los estribos y pilonos. “Las piezas que forman parte de la superestructura, es decir el puente metálico, se construyeron en la sede de SIMA- Chimbote”, reveló. Conforme avanzaban las tareas, llegó un momento en que las obras civiles y la instalación de las estructuras de acero se encontraron. “Esto tuvo tres limitantes: el transporte, las facilidades del montaje y las condiciones propias de la estructura durante su etapa de lanzamiento, que requirió de un estudio que nos permitiera asegurar que esta no sufra durante dicha actividad”, sostuvo.

Para trasladar las piezas a ambas márgenes del río se efectuaron alrededor de 240 viajes. “Inicialmente lo hacíamos por la Carretera Central, pero los problemas en esa vía y las limitaciones de tránsito hicieron que usáramos rutas alternas. Había elementos que pesaban entre 18 y 20 Tn y otros de 6 a 9 Tn. En cada lado se construyó una mitad del puente metálico que pesa, en total, aproximadamente 2,445.5 Tn. Cabe destacar que la pieza central, también llamada de cierre o sacrificio, se dirigió a obra con un poco más de longitud para luego ser adecuada durante su posicionamiento”, refirió. Una vez concluido cada lado del puente en ambas márgenes del río, se procedió a realizar el lanzamiento que duró poco más de 30 días. “Cada parte tenía 180 m de largo, con un peso de 1,250 Tn cada una. Se tuvieron voladizos de casi 90 m de longitud en cada posición”, afirmó.



Esta tarea se planificó alrededor de seis meses antes, teniendo en consideración las cargas y los contrapesos. “El quinto trasero de cada parte se lanzó con un tramo de losa de concreto ya vaciado para que funcionase como contrapeso y evitar que el voladizo ceda”, expresó. Como era un puente extenso y de gran peso, el segundo metálico más largo del país después del Billinghurst, SIMA solicitó el apoyo de la empresa Ale Heavylift para su lanzamiento. “Vino personal experto de Argentina y España, así como tecnología especializada para este tipo de actividades”, sostuvo.