

Las vigas se cargan en la fábrica de manera que hay puentes de grúas que son como pórticos casi fijos que son los que agarran el elemento del stock que tiene la planta y la suben al camión. “Luego se fija correctamente con todos los dispositivos que se tienen estandarizados en función del tipo de la carga y con todas las señalizaciones necesarias para que se pueda ir a la obra”, agregó.

Añadió que como cada elemento es de gran tamaño y de distintas formas, todas tienen sistemas de seguridad que deben garantizar que la pieza no se mueva durante el movimiento. “Al mismo tiempo, tienen diversos modos de fijarse, ya que se le pueden hacer caballetes especiales que se apoyan sobre tacos o que se encinchen con eslingas”, expresó.

RECEPCIÓN

Las piezas acopiadas a pie de obra y dispuestas para el montaje serán examinadas una por una, rechazándose todas aquellas que -por haber sufrido malos tratos en el transporte- presenten fisuras, desconchones o resquebrajamientos que, a juicio del director de obra, afecten a su resistencia, durabilidad o estética.

Las vigas no deberán presentar rebabas que sean indicio de pérdidas graves de lechada, ni más de tres coqueras en una superficie de 10 cm², ni alguna que deje vistas las armaduras. Tampoco deben exhibir superficies deslavadas o aristas descantilladas, señales de discontinuidad en el hormigonado. Salvo autorización de la dirección de obra, no se aceptarán vigas con fisuras de más de 0.1 mm de ancho, o con fisuras de retracción de más de 2 cm de longitud.

La comba lateral máxima, medida en forma de flecha horizontal, no debe ser superior a 1/500 de la longitud de la viga. La flecha, bajo la acción del peso propio, medida en condiciones normales de apoyo, no será superior a 1/300 de la luz para vigas de longitudes inferiores a diez 10 m y a 1/500 para luces mayores.

El transporte de las vigas prefabricadas comienza en un almacén o punto de acopio.



César Mayhua, consultor principal en Mylicons SAC., explicó que -generalmente- el transporte comienza en un almacén o punto de acopio desde donde se movilizan las vigas pre fabricadas.



Mirko Dávoli, gerente general de Preansa Perú, explicó que existen tres tipos de transporte que se puede utilizar para el traslado: normal, extensible y especiales, que pueden ir con coches de seguridad y guías.

IZANDO LOS ELEMENTOS

La capacidad de las grúas de izaje es variable. Pueden ser desde unas cuantas toneladas hasta varios cientos de ellas. “Es importante que se conozcan sus capacidades y los pesos de las cargas para dimensionar adecuadamente y de forma segura las maniobras y el equipamiento”, sostuvo el ingeniero Mayhua.

Al momento de posicionar las vigas en la estructura se deben determinar los puntos de izaje, dependiendo de su tamaño, y elegir el equipo más idóneo.

Carlos Villacorta, gerente general de Etac Perú, comentó que se debe considerar evaluar el peso, volumen, altura y proceso constructivo para definir el tipo de maquinaria más eficaz para atender el proyecto. “Nosotros ofrecemos en venta y arriendo grúas torre, grúas móviles, ascensores de obra y accesorios, brindando una

oferta integral de equipos de izaje, donde asesoramos y acompañamos a nuestros clientes desde la concepción del proyecto hasta la ejecución del mismo” señaló.

Mencionó también, que existen trabajo predefinidos como el caso de la construcción de los edificios de gran altura multifamiliares, comerciales o industriales donde la grúa torre logra mayores eficiencias debido a que este equipo no pierde capacidad de carga conforme se incrementa su altura, además, trabajan constantemente en un ángulo de 90 grados, estando la pluma por encima de la última estructura o piso de manera permanente siendo su operación bastante más rápida.

Por otro lado, las grúas móviles, a medida que el brazo logra mayor altura la capacidad de carga es menor y requieren de un mayor ángulo para incrementar el radio de acción, lo que limita el espacio de emplazamiento o

