

Informe sobre el trabajo del desmontaje del puente de la “Integración Latinoamericana”

Ing. Walter Luna³⁹
wluna@ucasal.net

1 - Antecedentes para el desmontaje

Cuando iba a realizarse la Feria del Norte Argentino (FERINOA), versión 1.998, la Cámara de Comercio Exterior, me pidió un relevamiento del Puente de la Integración Latinoamericana⁴⁰.

Del referido relevamiento, surgió la inconveniencia de habilitar, como todos los años, el puente metálico, pues y ante lo rutinario de que el mismo se utilizara como una atracción y recreación más para quienes visitaran la Feria, la Cámara planteaba serias dudas sobre la estabilidad del mismo, la seguridad de las personas y el tránsito por la Ruta Nacional N° 51-o Avda. Kennedy-cuya jurisdicción es del Municipio de Salta Capital.

No fueron fáciles las gestiones iniciales, ya que los apoyos sudoeste y sudeste de la estructura estaban en terrenos privados de diferentes dueños, los del noreste y noroeste en el predio de la Cámara del Tabaco y una gran parte del puente, en la zona de camino de la ruta, que es jurisdicción nacional bajo competencia municipal. Solucionadas las dificultades propias, para lograr no menos de cuatro autorizaciones de accesos a los predios y la oposición de legisladores, se hizo el informe técnico sobre el Puente.

³⁹ El autor es Ingeniero en Construcciones y profesor titular de Cátedra de Construcciones Metálicas y de Madera de la Universidad Católica de Salta y durante más de cuarenta años se ha desempeñado en diversas tareas de la administración pública llegando a ser Secretario de Obras y Servicios Públicos y Medio Ambiente de la Municipalidad de la Ciudad de Salta.

⁴⁰ Lo hizo, quién fuera su presidente, el Ing. Jorge Barrantes Becker, un ex alumno de la Facultad de Ingeniería e Informática de nuestra Universidad Católica de Salta y, por ende, ex alumno de la Cátedra Construcciones Metálicas y de Madera que dictaba y, actualmente, dicto.

2 - La estructura

Las exposiciones fotográficas, hablan por si solas del estado en que se encontraba la estructura. La misma nunca había sido conservada y dado el tipo de secciones utilizadas, era evidente que el deterioro exponencial de la chapa doblada por exfoliación, no permitiría tal omisión por parte de los responsables de la misma.

El material utilizado, era chapa doblada y perfiles con dimensiones alemanas (decimales). En la parte superior central (sobre el eje del camino) y a una altura aproximada a los 22 metros, había una roseta central⁴¹.

Los vínculos de apoyo de las patas de la estructura, eran empotramientos en importantes bases de hormigón armado (alguna de ella, aún no ha sido demolida). Una de estas bases, estaba fuertemente fisurada (el motivo de ello, pudo haber sido la falta de los tensores de la estructura). Las patas del pórtico, eran vigas de alma calada con celosías y en su interior, estaba la escalera (de una chapa muy atacada por la corrosión) que le daba una buena rigidez al conjunto. Un porcentaje de los cordones era, de perfiles laminados. La unión de los tramos de la Viga Soporte se materializó con “cajas de unión”, que he considerado endebles (casi todas se destruyeron con fuertes estampidos producidos por el corte de bulones, al producirse el descenso de la estructura).

3 - El Informe para la Cámara de Comercio Exterior

Fue contundente e irrevocable: la estructura corría serio riesgo de derrumbarse con colapso⁴² y dado el avance de la corrosión en todas sus partes formante, tentar una recuperación era muy costosa, o prácticamente imposible. Además, los tiempos, dada la FERINOA 88, no daban.

⁴¹ Su diámetro era de 10 m. y en una fuente central de de 3 m. se había previsto la cría de peces. La corona circular sobrante, de 3,50 m. era para instalar quioscos, con la venta de golosinas y comidas ligeras. A este lugar, se accedía por las cuatro escaleras (o patas del pórtico) de la estructura. El emprendimiento, nunca se llegó a concretar, pues alguien lo diagnosticó como imprudente. Con lo cuál, yo coincidía.

⁴² Con colapso quiere decir; “que no nos avisa”. Generalmente cuando una estructura esta cuestionada, comienza a deformarse y ello, nos hace prever medidas de seguridad.

Hubo airadas protestas para que se reviera el Informe⁴³. Ellas, generalmente desde sectores formados por legisladores. En una reunión básica y concluyente realizada “in situ” y entre las partes interesadas, el Ministro del área refrendó el Informe y dio la orden de que se desmontara la estructura de manera urgente.

Entre tantos descuidos, un sistema de tensores previsto en el proyecto original, se habían cortado por dos razones: a) el tiempo y la oxidación, y b) otros se suprimieron para permitir realizar “ejercicios de salvataje y seguridad”.

4 - El desmontaje

Los equipos utilizados, en especial las grúas -de gran tonelaje y largas “plumas”- fueron traídos a Salta desde el interior provincial (de empresas petroleras) siendo alguno de ellos, de nuestro medio. También del Municipio.

Para poder bajar las 60 toneladas de acero de la estructura, desde una altura promedio de 18 m., los vínculos (o apoyos) de empotramiento de los cuáles se habla precedentemente, fueron transformados en rótulas (articulaciones donde pivotaron las Vigas Soporte) que funcionaron correctamente, permitiendo un muy suave apoyo de la estructura en la calzada⁴⁴ de la Ruta Nacional N° 51, como se aprecia en las exposiciones).

Previa a esta operación con las Vigas Soporte, se desguazó en su lugar de emplazamiento (a 22 m. de altura) la “roseta central”, que fue arriada por partes.

Toda la estructura quedó en los canales de guardia de la zona de camino. Luego fue guardada en el Depósito Municipal, aldeaño al Cementerio de Papua, y desde allí se autoriza el uso de los restos -

⁴³ Se aducía la importancia de lo que representaba para el Norte, y en especial para Salta, el “Puente de la Integración Latinoamericana” que simbólicamente mancomunaba a cuatro países: Chile, Bolivia, Paraguay y Argentina. También que era “patrimonio histórico municipal”. Lo malo de todo esto, es que cuando algo es tradicionalmente importante, como lo era el Puente, debe cuidárselo todo los días de su vida. Hay una decena de casos -de desidia- similares en nuestra Ciudad.

⁴⁴ La zona donde se bajaría la estructura, tenía servicios de importancia que, lógicamente, no podían ser dañados o interrumpidos: de energía, teléfonos -a la zona de Finca San Luis y el Aeropuerto el Aybal- la iluminación y el camino entre Salta y los departamentos de Rosario de Lema y Los Andes. Asimismo, este camino es el nexa con Chile y el Pacífico.

luego de un correcto acondicionamiento- para la ejecución de trabajos comunitarios. Alumnos de la Cátedra de Construcciones Metálicas y de Madera, en el año 2000, calcularon para La Finca Las Costas, puentes peatonales y para tránsito menor, sobre arroyos de la zona.



Fotografía 1



Fotografía 2



Fotografía 3



Fotografía 4



Fotografía 5



Fotografía 6



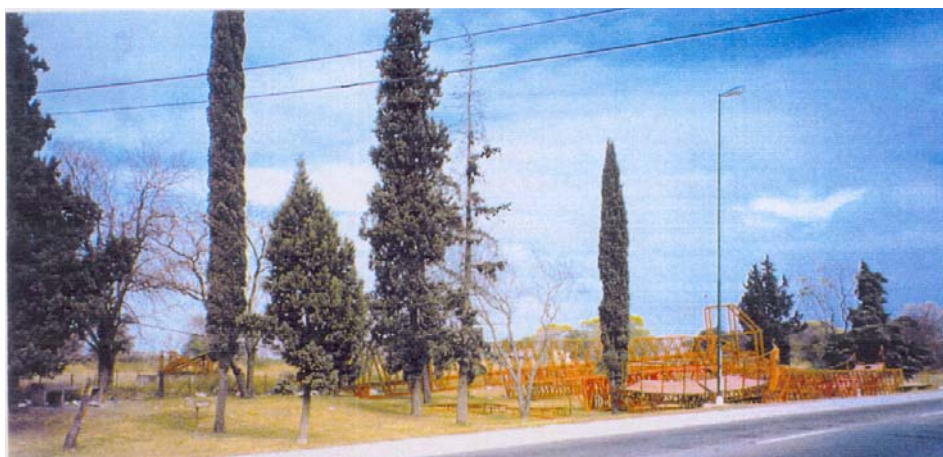
Fotografía 7



Fotografía 8



Fotografía 9



Fotografía 10