

Yellow bridges

“Recordemos que la ciudad siempre agradece más las obras notables que no siempre son las más notorias”.

21 de marzo de 2018



Enrique Bonilla di Tolla

“No se matan moscas con martillo”, solía decir Roberto Chang, nuestro profesor de Diseño Estructural en la universidad cuando los alumnos le presentábamos alguna propuesta sofisticada para resolver un problema que podía tener una solución más simple. La frase me ha venido a la memoria ahora que veo que la Municipalidad Metropolitana de Lima ha decidido construir dos nuevos puentes sobre la Vía Expresa-Paseo de la República para unir Miraflores con Surquillo.

Independientemente de la necesidad de contar con estos puentes, quiero detenerme en el diseño de ambos. Se informa en los medios que “el puente será de arco tipo ‘bow-string’ con doble arco, inclinado hacia el exterior del tablero. El largo del puente mide 55,5 metros y su altura máxima, 7,5 metros. Se apoyará en sus extremos en los estribos situados a ambos lados de la Vía Expresa, colocados y alineados con los muros de contención existentes”.



El alcalde de Lima, Luis Castañeda Lossio, dijo que la obra beneficiará a vecinos de Ate, Surco, La Molina, Santa Anita, El Agustino, San Juan de Lurigancho, Rímac y el Cercado de Lima. (Difusión)

Fuente: <https://elcomercio.pe/opinion/colaboradores/yellow-bridges-via-expresa-puente-paseo-republica-miraflores-surquillo-enrique-bonilla-noticia-506009-noticia/>

Más allá de tecnicismos, un 'bow-string' no es otra cosa que un puente colgante con cables que penderán de un arco que servirá para sostener la carpeta, es decir, la plataforma donde estarán pista y veredas por donde transitarán vehículos y peatones. Hasta allí todo bien, estos puentes existen y funcionan en varias partes del mundo, pero la pregunta es: ¿hacía falta una solución tan sofisticada para resolver algo simple?

La Vía Expresa, como lo atestiguan todos los puentes que allí están, tiene apoyos intermedios porque la sección de la vía así lo permite. Eso sí, son puentes sencillos, de noble concreto y que no incomodan lo que los arquitectos llamamos el espacio urbano. Construir dos puentes similares a los que ya existen no sería, por cierto, muy evidente, y lo que siempre quieren los políticos es ganar visibilidad.

Un puente colgante, además, requiere de un cuidadoso mantenimiento de los cables de la estructura. Este tipo de puentes no ha tenido en el Perú mucha suerte. Recordemos el caso del puente Topara en la Panamericana Sur, unos kilómetros antes de llegar a Chincha. Después del colapso de una de las vías del puente fue necesario sustituir ambas con nuevos puentes de diseño más convencional. Todo esto amén de que evidentemente soluciones sofisticadas llevan también a costos mayores, tanto de construcción como de mantenimiento.

Finalmente, pareciera que aún el proyecto no está completo. No creo que la altura del arco que se observa en las vistas sea el adecuado para la distancia entre apoyos que se quiere cubrir. Tal vez todavía hay tiempo para replantear el diseño y tener unos puentes que no rompan la armonía de una vía como Paseo de la República, ejecutada durante la gestión del alcalde Luis Bedoya, que fuera concebida urbanísticamente por el arquitecto Benjamín Doig Lossio. Nuestro zanjón, como se le conoce popularmente, es una autopista enterrada que no produce la interferencia que suelen causar las autopistas aéreas que invaden el espacio urbano.

No cambiemos entonces el sentido de esa configuración del paisaje urbano con puentes aparatosos e intrusivos. Recordemos que la ciudad siempre agradece más las obras notables que no siempre son las más notorias.