

EL PUENTE LORETO

El Proyecto del Río Mapocho, destinado en general a realzarlo como tal, está a cargo de la I. Municipalidad de Santiago, la que también construye los nuevos jardines en la ribera sur, entre los puentes Pio IX y Recoleta.

El Proyecto que se está llevando a cabo consta de tres tipos de obras:

- una en el cauce del río mismo,
- otra en el área de sus riberas,
- y la tercera, a cargo de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, construcción de puentes y reubicación de alguno de ellos.

Estas obras tienden a integrar el parque con el "nuevo" río, lográndose una más generosa espacialidad para el parque.

En 1890, la firma norteamericana "Lever, Murphy and Co.", construyó los puentes metálicos del río Mapocho. Ahora, la firma "Ingenieros Consultores, César Barros" estuvo a cargo del nuevo Puente Loreto, en hormigón armado, el que conservó en general, la armonía con las edificaciones antiguas que rodean al Museo de Bellas Artes.

Se decidió trasladar el puente metálico, dado el interés de con-

servarlo, y lo económica que resultaba tal solución.

El Puente Loreto está formado por dos cerchas longitudinales hiperestáticas tipo Whipple Prat dobles, unidas en su parte inferior por vigas travesaños que soportan el tablero y vigas longitudinales.

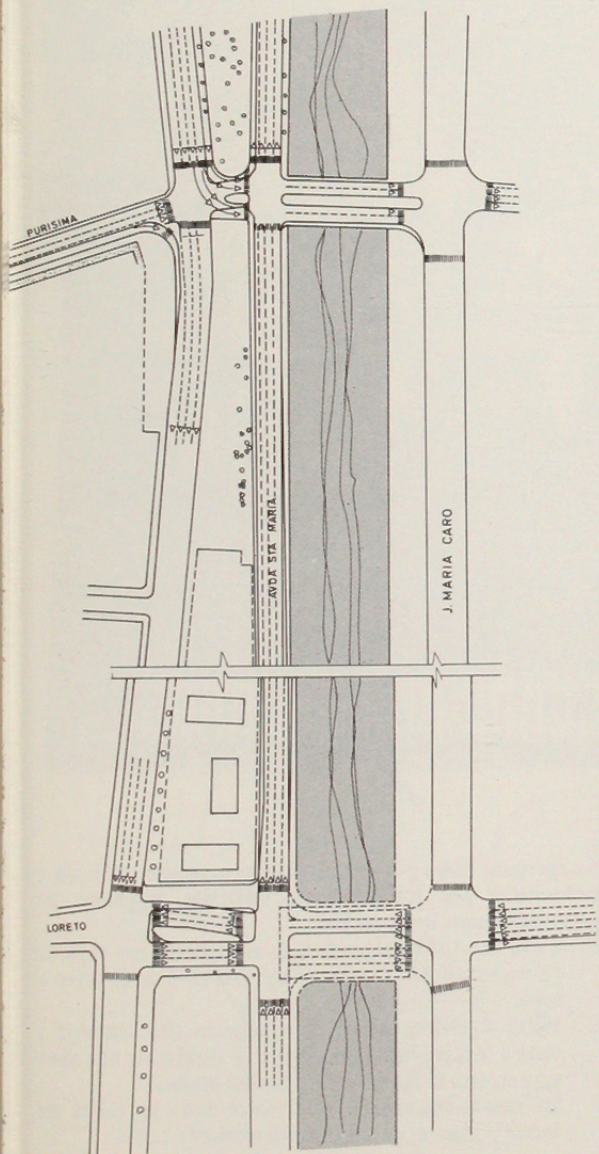
Sobre este envigado se ubican bovedillas metálicas que soportan el pavimento. Por su extremo superior las cerchas se unen por medio de arcos rebajados que actúan en parte como contraventación lateral.

Se procedió al recálculo del puente para estimar las fatigas admisibles de diseño y a la estimación de las reparaciones que debían efectuarse. (1)

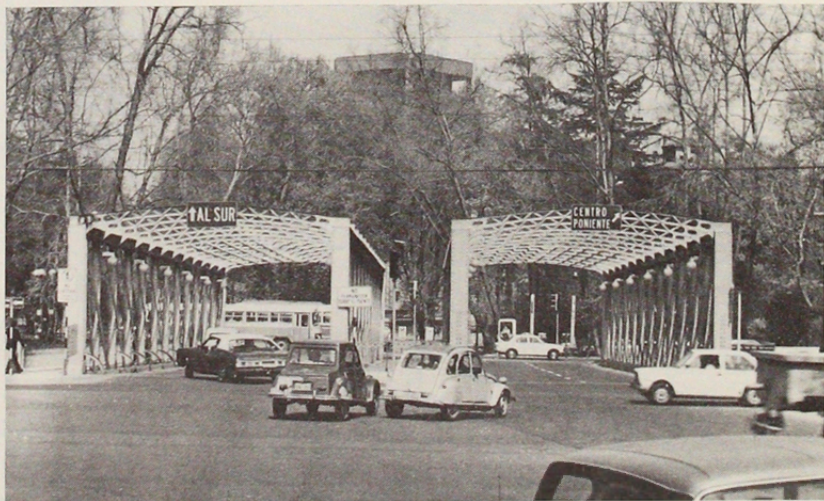
Vialidad autorizó a la Firma "Ingenieros Consultores", para proyectar el traslado. Uno de los principales obstáculos fue su peso de 420 toneladas. Para solucionar este aspecto se aligeró sacando y demoliendo elementos secundarios o inservibles por su estado. Se llegó así a un peso de 200 toneladas.

Se consideraron diversas alternativas para el traslado, decidiéndose finalmente utilizar bogies de ferrocarril. Para ello se fabricó y adosó al puente unas angarillas de sustentación para traspasar las cargas a los bogies, las que se desplazaron sobre trozos de vías móviles. Las vías se colocaron apoyadas en terreno firme, demoliéndose los feos muros laterales y reemplazándolos por una baranda transparente y liviana que colabora al hermoseamiento general del río Mapocho.

El desplazamiento se inició mediante traga cables y se continuó con la ayuda de operarios que desplazaron las ruedas con palancas. Con esta solución, se economizó el 50 % del costo de un puente nuevo, se redujo su plazo de ejecución y se conservó este elemento para el marco histórico de Santiago.



1. Traslado del Puente Loreto.
2. Los Puentes ya funcionando en la actualidad.



(1) César Barros Luther, Pablo Weihofer A., Ingenieros Consultores.