



tatiana souza <tatiana.souza@concretophd.com.br>

Re: Punte de la Barra de Maldonado

Tatiana Souza <tatiana.souza@concretophd.com.br>

29 de novembro de 2021 08:37

Para: "Tatiana Souza .PhD Engenharia" <tatiana.souza@concretophd.com.br>

----- Forwarded message -----

De: **Paulo.Helene** <paulo.helene@concretophd.com.br>

Date: dom., 28 de nov. de 2021 às 11:12

Subject: Re: Punte de la Barra de Maldonado

To: Beatriz Birriel <arqbirriel@gmail.com>

Cc: Ma Fernanda Pereira Campos <mf.pereiracampos@gmail.com>, Tatiana Souza <tatiana.souza@concretophd.com.br>

Querida Beatriz

Buenos días.

Contestando tus preguntas:

¿Es realmente un puente singular?

¿Existe algún ejemplo internacional comparable de uso vehicular?

Entiendo que es muy singular.

Sí, existen otros puentes: a "Pont Lizotte" foi a primeira construída totalmente de aço galvanizado em 1963, no Quebec, Canadá. Logo após, em 1966 foi construída a ponte "Stearns Bayou" em Ottawa. Depois dessas duas, várias outras pontes utilizaram aço galvanizado como uma forma de aumentar a durabilidade das estruturas de concreto.

Considerando que a ponte Leonel Viera é de 1963, inaugurada em 1965, pode-se avaliar a originalidade!

Leonel Viera ha sido innovador y original en la forma del Punte que reduce naturalmente la velocidad de los coches y con eso preserva vida y la propia estructura.

La forma también ha resultado del concepto de su elección estructural original para permitir una ligera protensión de los cables galvanizados sin utilizar los gatos y las vainas de pós tensión convencionales.

Él utilizó también, Yo diría con mucha ousadia, cables galvanizados de protensión directamente adheridos al hormigón, sin vainas, y en contacto con las armaduras normales de acero carbono sin galvanizar.

Esos cables, de la famosa casa Roebling de USA, utilizados en los puentes históricos de Golden Gate (San Francisco) y Punte de Brooklyn (Nova York) eran utilizados al aire sin contacto directo con él hormigón.

El fue uno de los primeros en hacer eso y creo poca información tenía de los otros dos puentes que estaban siendo construidos a la misma época.

El resultado fue fenomenal y se ha confirmado su durabilidad a través de inspección 40 años más tarde que demostró la necesidad de reparaciones pero comprobó que es posible y interesante utilizar acero galvanizado para aumentar la vida útil de las estructuras a bajo costo de mantenimiento.

Creo que es eso, pero sigo a disposición para colaborar.

Me gustaría, al final de tu trabajo tener una copia de la importancia histórica de esa obra genial! en varios aspectos: diseño estructural, forma viária; materiales innovadores a la época!

Abrazos



Prof. Paulo Helene

Diretor

tel.: 55.11.9.5045.5562 ou tel.: 11-2501-4822

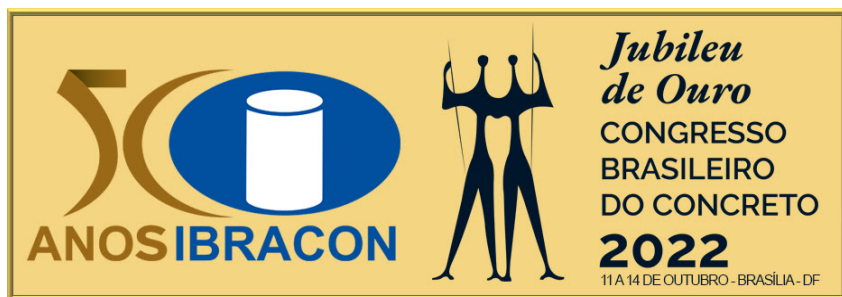
Rua Visconde de Ouro Preto 201 São Paulo SP 01303-060

paulo.helene@concretophd.com.br

www.concretophd.com.br & www.phd.eng.br

"Esta mensagem e qualquer arquivo nela contido são confidenciais e estão protegidos pelo sigilo de correspondência.

The information transmitted in this e-mail message is intended only for the person or entity to which it is addressed and may contain confidential information. Any retransmission, dissemination or other use of, or taking of any action in reliance upon, this information by person or entity other than the intended recipient, if not clearly authorized by the sender, is prohibited. If you have received this communication in error, please notify the sender immediately by e-mail and delete the message from any computer."



Em seg., 15 de nov. de 2021 às 04:03, Beatriz Birriel <arqbirriel@gmail.com> escreveu:

Estimado Profesor

Espero se encuentre muy bien.

Me llamo Arq. Beatriz Birriel Facal.

He asistido a los congresos Compat de hace varios años donde pude disfrutar de sus conferencias acá en Montevideo. Tuve el placer de volver a escucharlo recientemente en la ORT, en conferencia presentada por el amigo y colega Arq. Ramiro Chaer, quien me facilitó su contacto.

Soy Integrante actual de la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación y estoy estudiando las condiciones de singularidad del Puento de la Barra al que Ud hizo referencia en dicha presentación.

Quisiera solicitarle formalmente la posibilidad de expresar su valoración conceptual de la estructura del puente y de su permanencia en servicio desde su inauguración en 1964, luego de conocerlo estrechamente en oportunidad de su consultoría para la intervención de reparación del HA, pretensado.

¿Es realmente un puente singular?

¿Existe algún ejemplo internacional comparable de uso vehicular?

Es una pieza estructural que reúne condiciones de inserción paisajística en el entorno y elementos identitarios con el sitio y la comunidad local realmente considerables. Sus aportes formarán parte del dossier del puente, y de la obra de Leonel Viera, su creador.

Espero poder contar con su apreciada visión sobre el tema. Y desde ya agradezco mucho su deferencia en atender mi solicitud.

Con todo aprecio lo saludo, muy cordialmente,

Beatriz.

+598 99 131017



Libre de virus. www.avast.com