

## Sismología

### **CONCESIONARIA SCL DICE QUE HACER EDIFICIOS PARA RESISTIR CATACLISMOS SERÍA DEMASIADO CARO**

La estructura mejor tenida del aeropuerto Arturo Merino Benítez es su escultura de maletas de varios metros de altura. Está intacta. No cayó, como sí ocurrió con parte de la estructura interior del edificio que, de haber tenido que enfrentar el terremoto con más pasajeros en él, estaríamos lamentando varios heridos.

Así lo reconoció ayer el gerente de ingeniería y mantenimiento de la concesionaria SCL, Waldo Castro, a cargo del edificio y que estuvo disponible para dar explicaciones. A diferencia del subsecretario de Obras Públicas Juan Eduardo Saldivia, y la Directora de Aeropuertos del MOP, Yazmín Balboa, que simplemente se indignaron con la pregunta sobre qué fue lo que había fallado.

"En este caso, sí se cayeron cosas que podrían haber dañado a las personas", dijo Castro. "En este momento estoy abocado a eliminar todo elemento que pueda considerarse riesgoso, que esté colgando. Y tengo que entrar en un plan de conversaciones con el Ministerio (de Obras Públicas) para ver cómo vamos a restituir este edificio sin cometer los mismos errores. Sin tener los mismos problemas que tuvimos antes con el revestimiento arquitectónico", agrega el ejecutivo.

La arquitectura del lugar es la que parece ser la manzana de la discordia. Castro dice que las construcciones que hizo SCL, que corresponden a las últimas dos etapas del aeropuerto (1999 y 2001), se ciñen al diseño original que el MOP les dio.

Este trabajo, el diseño original, es de 1994 y estuvo a cargo de Alberto Montealegre Klenner y su oficina de arquitectos. Ellos también trabajaron en los 600 planos del anteproyecto avanzado del terminal, que derivó en la ampliación realizada en 1999 por la concesionaria SCL Aeropuerto de Santiago.

Y aunque sólo hoy podrá visitar el edificio, a partir de lo que ha visto en la prensa tiene un diagnóstico preliminar de lo que sucedió en el interior del terminal: "La arquitectura la planeamos nosotros, pero no participamos ni en la supervisión ni inspección de la ingeniería estructural y las terminaciones. El concesionario las hizo como le pareció. Y quizás ahí estuvieron los problemas".

Básicamente, opina, "el sistema de colgado de los cielos falsos (que cayeron) debe haber sido hecho como si éste fuera un país normal, sin terremotos". Lo mismo, agrega, la instalación de los ductos de aire acondicionado, electricidad y del sistema de extinción de incendios, que también sucumbieron con la fuerza del terremoto.

Distinto es el caso de la estructura del aeropuerto, que es de acero, "el ideal de estructura antisísmica". Una edificación que es elástica, por lo que requiere "de un sistema de sujeciones de todas las construcciones internas muy riguroso, que se mueva junto con la estructura completa". Eso, cree el arquitecto, es probable que también haya fallado.

Castro insiste en que el edificio resistió muy bien los 8.8 grados. Y explica que la norma antisísmica busca minimizar riesgos, pero que es imposible predecir los alcances de un movimiento como éste. "¿Qué hace la ingeniería? Busca la manera más económica de lograr construir un edificio que vaya a resistir y que, frente a un sismo de magnitud catastrófica, a lo menos no colapse atrapando gente y provocando muertes en su interior. Pero un sismo grado 10 va a botar cualquier edificio".

EMOL [Gabriela Bade y Pamela Elqueda](#) Miércoles 03 de Marzo de 2010