

Oscar Benedetti, trabajador a tiempo completo

“Creo que la ingeniería creció y evolucionó hasta cierto momento en el que empezó a declinar, a involucionar, ya que en los últimos años, no sólo en los últimos diez para no caer en el aspecto político, la presencia del ingeniero venezolano ha decaído y las grandes obras las hacen compañías extranjeras y lo peor es que éstas pretenden utilizarnos sólo como subcontratistas y suplidores de mano de obra”.

De norte a sur, de este a oeste, en toda la geografía del país, está la impronta profesional del ingeniero civil Oscar Benedetti Pietri. Es el artífice de magníficas estructuras por las que han transitado muchas generaciones a través de los años.

Este venezolano de ascendencia corsa, nació en Carúpano, estado Sucre, el 30 de mayo de 1926 y allí cursó la primaria en el liceo que lleva el nombre de la ciudad. Posteriormente, estudió la secundaria en el Colegio San Ignacio de Loyola en Caracas, cuando sus padres Francois Benedetti y Esther Pietri de Benedetti se instalaron en la capital. De su matrimonio con la joven Anny Thielen, realizado el 15 de julio de 1950 nacieron cuatro hijos: Anny, María Luisa, Isabel y Oscar Fernando, ya fallecido. Sus hijas le han dado doce nietos y cuatro bisnietos de los cuales disfruta hoy en la plenitud de sus 84 años.

Una decisión afortunada

Recuerda el doctor Benedetti que cuando estaba por concluir el bachillerato su padre le dijo “Mira Oscar, ya que tu hermano se acaba de inscribir en la escuela de ingeniería, por qué no escoges otra carrera” y para complacerlo pensó en la Escuela de Medicina “un día visité el Departamento de Anatomía del Hospital Vargas con Pedro Torres, novio de mi hermana, que estudiaba medicina y después de lo que vi en esta corta visita, decidí que allí no me quedaba, que cursaría cualquier carrera, pero en la Escuela de Medicina no me quedaba ni amarrado y le dije a papá que se olvidara de eso. Luego traté de ingresar a la Escuela de Geología, pero estaba cerrada ese año. Después de esos intentos fallidos convencí a mi viejo de que no me quedaba otra opción que ingresar a la Escuela de Ingeniería que era lo que a mí me atraía y gracias a Dios, porque hubiera puesto una torta como médico por complacerlo”. Afortunada decisión con la cual salió ganando Venezuela.

La Universidad Central de Venezuela

Por fin, como estudiante de ingeniería, Oscar Benedetti cursó durante cuatro años en la Universidad Central de Venezuela. Con nostalgia cuenta: “La educación que nosotros recibimos cuando estudiamos en la Central fue muy buena. En esa época había solamente en Caracas una

Escuela de Ingeniería, la de Civil. Recuerdo que un gran amigo y mejor arquitecto, Tomás José Sanabria, se inscribió en la Escuela de Ingeniería porque no existía todavía la Escuela de Arquitectura y al finalizar el primer año se fue al MIT (Massachusetts Institute of Technology) donde se graduó. Tuvimos excelentes profesores; los había muy rígidos como Pedro Emilio Herrera en Descriptiva, quien no perdonaba nada y a nadie ‘raspando’ al que cometiera cualquier error, ya fuera en el examen como en la posterior confesión. O los doctores Calcaño excelentes profesores, pero durísimos y demasiado exigentes en los exámenes. Éramos un curso muy unido y algo muy importante fue la gran amistad que manteníamos con los profesores a pesar de que nos aplazaban, sin contemplación, de ser ese el caso. Sí, eran excelentes profesores y aunque quizás sus métodos no eran los más expeditos, nos imponían obligaciones que hacían que nos esforzáramos. En esa época no había un seguimiento de la preparación del estudiante, sólo había un examen al final del año, donde se debía aprobar las pruebas escritas, orales y prácticas de cada materia; la reprobación de alguna de las pruebas obligaba a repetir el examen en septiembre y de reprobar nuevamente, repetir el año.

Posteriormente, a partir del año 46 se comenzó a modificar radicalmente este sistema cuando se empezó a realizar exámenes periódicos; algunas materias se aprobaban en un semestre y otras en dos o más. No sólo se modernizó el sistema de estudios sino también la forma de calificarlos porque se hacían exámenes mensuales o trimestrales y de ellos salía una puntuación que se promediaba con la del examen final y así no se dependía únicamente de este último. Las Escuelas de Ingeniería, Derecho y Medicina estaban en lo que es hoy el Palacio de las Academias, allí comenzaron nuestros estudios en 1942 y a mediados del segundo año, en 1943, nos mudaron al “Trapiche” de la Hacienda Ibarra, acondicionado como aulas mientras se construía la nueva sede de la U.C.V.”.

Una educación de primera

“Mi padre cometió el error, por decirlo así, de haberme hecho comenzar los estudios muy temprano, ya que creo que con mayor edad se está mejor preparado para recibir la educación. En esa misma situación estaban otros tres estudiantes de nuestro curso: Enrique Palacios, Luis Pietri y Alberto Vollmer, quienes por esa razón terminamos la carrera cuando teníamos veinte años y por ser menores de edad debíamos esperar un año para recibirnos. Casi inmediatamente comencé a trabajar en el INOS y junto con Bernardo Pérez Guerra y Juancho Otaola me fui por unos pocos meses a levantar y proyectar las aducciones de Rubio, Pregonero y Delicias, entre otras. Un poco más tarde Alberto Vollmer, Luis Pietri y yo nos fuimos a los Estados Unidos donde aplicamos con grandes dificultades a varias universidades del país, debido a que todas estaban muy copadas porque era el año 46 cuando los jóvenes norteamericanos regresaban de la segunda guerra mundial y por ser ex combatientes tenían trato preferencial. Finalmente, conseguimos que nos admitieran en el Renselear Polytechnic Institute en Troy, New York, donde fuimos aceptados como cursantes en la Escuela de Post Grado de Ingeniería.

En todo caso, nuestra educación o formación en la UCV fue muy completa porque tocábamos la mayor parte de los campos de la Ingeniería, lo que quizás hacía que estudiáramos demasiado y

concentráramos mucha información y conocimiento. En el último año de Ingeniería Civil se podía escoger ciertas especialidades como Estructuras, Hidráulica y Vialidad. En la actualidad, los estudios de Ingeniería se han diversificado enormemente y, a pesar de que se dice que todo tiempo pasado fue mejor, creo que desde la época de nuestra promoción, en el año 46, hasta hoy, la formación del estudiante se ha perfeccionado, siendo más diversificada y especializada.

En mi curso nos graduamos alrededor de 72 alumnos y hoy sólo quedamos 22. En el 2006 celebramos nuestro aniversario número sesenta y el próximo año 2011, si Dios quiere, pensamos celebrar nuestros 65 años de ejercicio de la profesión, de lo cual me siento muy orgulloso. A veces pienso, con pesar, que en Venezuela el ejercicio de la ingeniería está involucionando y temo se está llegando a la situación de hace setenta años cuando para construir cualquier obra se tenía que recurrir a empresas extranjeras. Creo que la ingeniería creció y evolucionó hasta cierto momento en el que empezó a declinar, a involucionar, ya que en los últimos años, no sólo en los últimos diez para no caer en el aspecto político, la presencia del ingeniero venezolano ha decaído y las grandes obras las hacen compañías extranjeras y lo peor es que éstas pretenden utilizarnos sólo como subcontratistas y suplidores de mano de obra”.

Los primeros años, la primera experiencia

“Cuando regresé de Estados Unidos trabajé, bajo la supervisión del Dr. Bernardo Nouel, en la Dirección de Puertos, del Ministerio de Obras Públicas, situado entre las esquinas de Principal y Santa Capilla. Luego pasé a la Dirección de Puentes del mismo ministerio bajo la dirección del Dr. Herrera Humerez y con la supervisión y control de Dr. José Sanabria, un gran ingeniero, quien además de haber sido mi profesor de Puentes en la Universidad, mi guía en el ejercicio de mi profesión, era el Consultor Técnico del Ministerio y posteriormente compañero de trabajo cuando juntos realizamos el proyecto estructural de muchas obras, entre ellas el Stadium de Baseball de la Ciudad Universitaria, el Hotel Tamanaco, las fundaciones y los últimos pisos de las Torres de El Silencio. Es importante destacar que el primer plan de vialidad surgió por esos años y se fue realizando progresivamente; es uno de los pocos planes de vialidad que no fue cambiado, ni por el Dr. Edgar Pardo Stolk, Ministro de Obras Públicas, ni por Pérez Jiménez, quien lo respetó ampliamente. Cuando el doctor Pardo Stolk, fue designado Ministro de Obras Públicas, un grupo de Ingenieros de la División de Puentes, entre ellos, Enrique Delfino, Juancho Otaola y yo, que veníamos cometiendo la falta de llegar al trabajo después de las nueve y firmábamos como si hubiésemos llegados a las ocho, fuimos llamados a su Despacho donde nos dijo: ‘ustedes están llegando después de las nueve de la mañana y firman a las ocho’ y cuando replicamos diciendo que también era cierto que nos quedábamos trabajando hasta muy tarde, nos repitió ‘eso no me importa, aquí ustedes entran a las ocho’. Recuerdo que se instaló un reloj de control que duró pocos días porque el Director de Puentes se las inventó para inutilizarlo, diciendo que él no iba a marcar tarjetas así lo despidieran. Decidimos cumplir con esta exigencia del Ministro y seguimos trabajando hasta tarde.

Nuestra actividad como ingenieros constructores comienza a partir de esa época, especialmente desde 1950 con Pérez Jiménez, quien le dio un empuje inmenso a la ingeniería de nuestro país. A pesar de haber sido un dictador, en su gobierno fue casi mandatorio que en las obras públicas participaran compañías venezolanas y no como mascarones sino con una presencia y representación real; la empresa extranjera debía asociarse o hacer participar a una venezolana y ésta debía ser una empresa calificada. En ese sentido, es justo reconocer que tuvimos un gran apoyo, especialmente de hombres como Gerardo Sansón, Oscar Rodríguez Gragirena, Edgar Parra Stolk, Luis Báez Díaz y Leopoldo Sucre Figarella. Nosotros estábamos conscientes de que aunque contábamos con una buena preparación y técnica, no teníamos la capacidad económica para poder acometer obras de gran envergadura y, por otra parte, las grandes compañías extranjeras que sí la tenían, necesitaban de nuestro conocimiento técnico y apoyo local”.

Sus obras, digno ejemplo de la ingeniería civil venezolana

Cuando se habla de la ingeniería civil venezolana se citan grandes estructuras que han tenido repercusión mundial y que aún en la época en que se construyeron ya eran consideradas vanguardistas. Como Socio y Director de Precomprimido C.A. y de importantes consorcios, el doctor Oscar Benedetti ha tenido una participación fundamental en el proyecto y construcción de importantes obras en el país.

Los puentes: Chururu en el estado Táchira, el Llanito en el estado Miranda, la Gaviota en la Autopista Regional del Centro, la Pérgola en la Autopista del Este, el Nueva República en Paguita, el Rafael Urdaneta sobre el Lago de Maracaibo, el Angostura sobre el Río Orinoco, el Caroní con su correspondiente vialidad sobre el Río Caroní, el Caura sobre el Río Caura, el Kempis-Chuspita en la Autopista Rómulo Betancourt y diferentes puentes elevados en Caracas. La reconstrucción del Puente Rafael Urdaneta y la limpieza y posterior cambio de sus cables y el nuevo Viaducto de la Autopista Caracas-La Guaira.

Las presas de Borde Seco y La Vueltoza del Complejo Hidroeléctrico Uribante-Caparo y la de Turimiquire. La extensión de Casa de Máquinas I del Complejo Hidroeléctrico Raúl Leoni, mejor conocido como Guri, en consorcio con otras empresas venezolanas: Edifica C.A. y Guinand y Brillenbourg C.A., la Planta Termoeléctrica de Tocoa, la Planta de Barras y Alambrón de Sidor y el Terminal Petroquímico de Jose (Pequiven).

El Puerto Pesquero de Güiría, el Plan Maestro de Puerto Cabello, incluyendo sus muelles flotantes, el muelle de Ferrys en la Vela de Coro, el muelle de Ferrys de Guanta, el muelle Petroquímico de Jose, el muelle de Vencemos en Pertigalete, el muelle de Sidor, el muelle de Guaranao, el muelle de Palua, los Astilleros Navales en el estado Falcón y el colector marginal del Río Guaire entre Bello Monte y las Mercedes.

El edificio de Angloven, el Teatro del Este en la Plaza Venezuela, el Palacio de Justicia, el edificio sede de Petróleos de Venezuela, la Torre del Reloj y los Corredores Cubiertos de la Universidad Central de Venezuela y la estación de llegada del Teleférico del Ávila.

Un poco de historia

Compilar su extensa obra sería una labor titánica y resumirla en pocas páginas resulta casi imposible. Sin embargo, siempre quedan las anécdotas. Con entusiasmo y en forma muy coloquial, Benedetti habla de sus obras más conocidas: el Puente Rafael Urdaneta sobre el Lago de Maracaibo, el Puente de Angostura sobre el Río Orinoco, la primera Casa de Máquinas de la Represa del Guri y el nuevo Viaducto N° 1 de la Autopista Caracas-La Guaira.

“Cuando fue finalizada la construcción de la Autopista Caracas-La Guaira, dice, ésta fue considerada una obra maestra de ingeniería, de alta categoría, reconocida a nivel mundial por haber sido ejecutada con la mejor tecnología del momento. En especial, prosigue, los tres viaductos, proyectados por Eugenio Freissynet, padre del concreto precomprimido y construidos por Campenon Bernard, son realmente verdaderas obras de arte. Estando por terminarse la construcción de los viaductos, había que conectar la Avenida Sucre y El Silencio, lo cual se podía conseguir con un puente con tramos de poca luz. Sin embargo, estando tan cerca de Miraflores el presidente quería que se hiciese un arquito como los de la autopista.

A mediados de abril, el ministro Bacalao Lara nos preguntó si éramos capaces de proyectar y construir este arquito, el ‘Puente de Paguita’, para el dos de diciembre y lo aceptamos porque lo peor que podía sucedernos era que nos metieran en la cárcel. Pudimos llevar adelante el proyecto porque contábamos con el apoyo de Ricardo Morandi, quien fue su proyectista, del personal técnico de Precomprimido y de algunos obreros especializados italianos que se habían trasladado a Venezuela buscando mejores horizontes que los que podían encontrar en Europa. En la construcción de este bello puente, que creo sea el arco más rebajado que se haya construido, se utilizaron equipos muy pequeños y rudimentarios, por ejemplo, los gatos utilizados para descimbrar el arco eran de arena. Para el descimbrado sólo era suficiente permitir que la arena saliera, pudiéndose detener el descenso en cualquier momento. Resultó ser que, a pesar de las precauciones tomadas, la arena se humedeció y no salió, por lo que hubo que colocar una persona en cada gato para que sacaran con un alambrito la arena húmeda del cilindro hasta completar el descimbrado. El Puente Paguita fue inaugurado por Pérez Jiménez con motivo del 2 de Diciembre y creo que nuestro éxito en su construcción nos dio la oportunidad para que fuéramos aceptados para concurrir a la licitación del Puente sobre el Lago de Maracaibo”.

El Puente sobre el Lago de Maracaibo

“La historia del Puente sobre el Lago de Maracaibo es larga. En enero del 56 concurrimos a una primera licitación para un puente con cuatro trochas y una vía férrea, en el que se exigía que los

canales de navegación fuesen cubiertos con cinco tramos de 200 mts, que en nuestra oferta eran cinco arcos. La licitación fue declarada desierta a pesar de que nuestro precio era bastante aceptable. Posteriormente se llamó a una segunda licitación, a la que habíamos decidido no concurrir pensando que se nos quería eliminar al exigir que la luz principal tuviese 400 mts. Y, además, porque nuestros escasos recursos financieros se habían agotado.

El Coronel Delong de la firma Delong Corporation, que había participado en la construcción del acueducto Coche Margarita, me convenció de que participáramos conjuntamente. En la oficina del Dr. Ricardo Morandi en Roma, preparamos un nuevo proyecto y una oferta a precio global y fijo, incluyendo los pilotes de fundación hasta una profundidad fijada con una línea que se llamó 'línea Benedetti', más allá de la cual se nos debía pagar las mayores longitudes de pilotes. Simultáneamente, preparamos una segunda oferta basada en un proyecto en acero de una firma alemana. En una reunión en Zürich, pocos días antes de la licitación, convinimos con Delong en que él concurriría con Técnica Constructora y nosotros con Julius Berger AG, y de tener éxito una de las dos empresas, formaríamos un consorcio.

Las ofertas fueron presentadas y una tarde, mi socio Juan Otaola y yo, viendo que subían licores a las oficinas de Técnica Constructora en el edificio Polar, pensamos que les habían otorgado la buena pro y nos extrañó que no nos hubiesen notificado como se había convenido, pero esa misma tarde el Ministro Rodríguez Gragirena nos pidió que fuéramos a su oficina donde nos dijo: 'miren elefantes, la Técnica ganó la licitación, pero el Presidente quiere construir el puente de ustedes, así que pónganse de acuerdo'. Aunque sabíamos que la oferta de la Técnica no era la más económica y la nuestra era más ventajosa porque incluía fundaciones con pilotes hasta una profundidad que casi resulto la definitiva, les informamos a Técnica acerca de la reunión, pero lamentablemente ellos pretendían que participásemos por terceras partes: Técnica Constructora, Delong Corporation y Precomprimido C.A. junto con Julius Berger AG.

Al día siguiente, muy temprano, informamos al Ministro que no participaríamos con Técnica y que el Despacho se decidiera por una de las dos ofertas. El MOP entonces nos pidió que presentáramos una oferta para el tramo principal y otra para los accesos y resultando mayor el precio total de ambas ofertas, nos adjudicaron la obra el 17 de mayo de 1957 y el contrato se firmó el 15 de agosto. Se dio comienzo a la elaboración del proyecto definitivo, a la adquisición de materiales y equipos, a la construcción del terraplén y el pilotaje de los primeros tramos del extremo este del puente, en Punta Iguana.

En enero de 1958 derrocaron a Pérez Jiménez y la nueva Junta de Gobierno decidió paralizar la construcción del puente por considerarla una obra faraónica, pero posteriormente decidió continuarlo, eliminando el ferrocarril y sustituyendo el tramo de 400 metros por cinco canales de 200 metros cada uno. Comenzamos la construcción en abril de 1959 con un costo de cien millones de dólares americanos y el tráfico se abrió en agosto de 1962.

En la madrugada del 7 de abril de 1964 me llamó Leopoldo Sucre diciéndome que el Puente se había caído a lo que le contesté: ‘lo habrán tumbado porque solo no se cae’. Efectivamente, a media noche del 3 de abril el ESSO MARACAIBO chocó con las pilas 31 y 32 derrumbándolas y en consecuencia también tres tramos de 46 mts. Afortunadamente teníamos todavía la mayor parte de nuestros equipos e instalaciones en Maracaibo y pudimos ejecutar la reparación en seis meses a un costo de dieciocho millones de dólares.

La construcción del Puente Rafael Urdaneta sobre el Lago de Maracaibo es un excelente ejemplo de colaboración entre empresas, ingenieros y técnicos, tanto venezolanos como de varias partes del mundo. El Consorcio Puente Maracaibo estuvo integrado en un 50% por Precompimido C.A. y en 50% por las firmas alemanas Julius Berger A.G de Wiesbaden, Grun & Bilfinger AG de Mannheim, Philipp Holzmann AG y Wayss & Freytag KG de Frankfurt. El proyecto de Ricardo Morandi fue verificado en nuestras oficinas en Wiesbaden y el profesor J. Kerisel, de París, estuvo involucrado en todo lo relativo a la mecánica de suelos y fundaciones y la revisión del análisis estructural se les encomendó a los profesores P. Lardy, G. Schniter y F. Stussi del Politécnico Federal de Zürich. El Laboratorio Nacional de Portugal estuvo a cargo de las pruebas sobre modelo para comprobar los resultados del análisis estructural.

El Consorcio Puente Maracaibo publicó el libro **Puente sobre el Lago de Maracaibo**, editado por la Casa alemana Bauverlang, donde se registra la historia y especificaciones técnicas de este puente, considerado para la fecha de su inauguración como uno de los más grandes del mundo debido a sus extraordinarias dimensiones y por ser ejecutado exclusivamente en concreto armado y precomprimido”.

El Puente Angostura sobre el Río Orinoco

El 19 de Diciembre de 1962, el presidente Rómulo Betancourt colocó la primera piedra para la ejecución del Puente Angostura sobre el Río Orinoco.

“La obra nos fue adjudicada después de una licitación en la que concurrimos con una oferta para construir un puente colgante proyectado por la firma Sverdrup and Parcel and Associates en la que American Bridge (U.S Steel Corporation) suministró y montó la estructura de acero y Precomprimido asociada con Constructora América se encargó de dirigir y coordinar el proyecto, de construir las fundaciones de las pilas y los anclajes del colgante y de proyectar y construir los accesos del puente.

Las fundaciones de los tramos de acceso así como el anclaje y la pila sur del Colgante, se podían construir en seco en el período de aguas bajas del río, no así la pila norte. Allí había que volar debajo del agua una capa de roca descompuesta y luego excavarla para acceder a la roca sana. Quisimos adelantar nuestro programa y hacer la voladura aprovechando el período de aguas bajas y habiendo sido informados por el fabricante del explosivo que éste podía permanecer hasta tres meses dentro del agua sin que se afectara su comportamiento. Se ejecutaron las perforaciones y se fueron

cargando. Cuando se completó la operación se decidió hacer la voladura para lo cual se paralizó el tráfico por el río en esa zona. La voladura no se produjo debido a que ninguna de las cargas explotó.

Posteriormente, hicimos una prueba y comprobamos que después de diez días de estar sumergido el explosivo perdía sus cualidades, razón que no fue suficiente para que los suplidores del explosivo nos compensaran los daños y más aún, nos notificaron que para re perforar había que limpiar las perforaciones. Decidimos re perforar de nuevo sin limpiar, cambiando el sistema y haciendo perforaciones de seis pulgadas donde colocábamos en toda su longitud un tubo plástico de cuatro pulgadas lleno con el explosivo, utilizando tres detonantes e impermeabilizando perfectamente los extremos. La voladura se hizo con éxito, se removió el material y se colocó una ataguía anclada en la roca que se rellenó con concreto bajo agua (tremie) en una operación en la que se vaciaron cerca de 3.500 m³ de concreto en 28 horas. El vaciado de concreto bajo agua fue verificado y se hicieron inyecciones de cemento donde fue necesario.

Para el momento de su terminación, fue el Colgante más grande de América del Sur, el cuarto del mundo sin incluir los EEUU y el noveno incluyendo el Verazano Narrows Bridge en New York que se acababan de construir. Tiene una longitud total de 1.678,5 mts, el Colgante es de 1.272 mts con un tramo central de 712 mts y dos tramos laterales de 280 mts. El acceso Norte tiene 151.9 mts y el Sur 254.9 mts. En la estructura se colocaron 20.000 toneladas de acero y 98.000 m³ de concreto y su costo fue de treinta millones de dólares”.

Represa del Guri

La historia de la **Represa del Guri** en sus diferentes etapas está recopilada en un excelente libro, aún no editado, del Ingeniero Hermán Roo, recientemente fallecido.

“En el año 1970, el Consorcio Empresas Venezolanas integrado por Guinand y Brillenbourg C.A., Edifica C.A. y Precomprimido C.A. concurreó y ganó la licitación para construir la extensión de la **Casa de Máquina I de Guri** e instalar las siete turbinas que completaban su primera etapa. La empresa Motorcolumbus de Suiza, nos dio la asistencia técnica en la parte electromecánica y en la colocación de las turbinas y generadores para lo cual trajeron cinco personas con quienes tuvimos una excelente relación de trabajo y se formaron algunos técnicos en ese campo.

La ejecución de esta obra fue extremadamente difícil. Tres turbinas estaban operando, el embalse estaba lleno y descargando por los aliviaderos, lo cual generaba una inmensa turbulencia en la zona donde debíamos construir la extensión de la Casa de Máquinas. Tuvimos que construir una ataguía de protección para poder ejecutar la obra. La terminación de esta primera etapa hecha por nosotros, duro cinco años y se finalizó en 1975.

En 1976 Edelca llamó a otra licitación para elevar la altura de la presa, construir una presa lateral, construir una nueva Casa de Máquina para diez turbinas y otro canal de descarga. Un grupo de nueve empresas venezolanas nos asociamos para participar en la licitación que era a precios

unitarios y fuimos descalificados al ofrecer, basado en un presupuesto meta, el reembolso de costos y gastos más un porcentaje de utilidad, con un premio y un castigo según se redujera o excediera el presupuesto meta.

La buena pro fue otorgada a una firma brasileña que tenía un consorcio con algunas empresas venezolanas. Lamentablemente por retardos en la construcción, Edelca resolvió cancelar el contrato y renegociarlo con un grupo de compañías venezolanas cuyo líder era la firma F. Guy Atkinson, empresa que había construido con Precomprimido la Presa de Turimiquire. La obra fue contratada en la forma ofrecida por nosotros originalmente y terminada con éxito tanto para el contratista como para el contratante.

Actualmente, de las veinte turbinas instaladas en Guri sólo se puede contar con dieciséis de éstas, porque cuatro deben estar en continuo mantenimiento. La generación hidroeléctrica sólo satisface una parte de la demanda del país, el resto tiene que ser suplidas por plantas termoeléctricas. No pudiéndose incrementar a corto plazo la generación hidroeléctrica por el largo tiempo necesario para su construcción, se hace necesario hacerlo, momentáneamente, con generación termoeléctrica a pesar de que los costos de generación son muy altos y su vida útil es menor”.

El Viaducto Caracas-La Guaira

“En 1988, Juan Pedro del Moral, Ministro de Obras Publicas, me informó que el extremo Noroeste del Viaducto UNO de la Autopista Caracas-La Guaira, por estar cerca de una falla geológica, se había estado moviendo y ya había acumulado un desplazamiento de más de cincuenta centímetros con una velocidad de 2 centímetros por mes. Por coincidencia estaba en Caracas el ingeniero Jean Müller que colaboró con Freyssinet en el proyecto de esos viaductos y que proyectó y supervisaba para nosotros el viaducto Kempis Chuspita, un puente de cerca de dos kilómetros construido por segmentos (Segmental Bridge). Con él y con un especialista en suelos se analizó el problema en el sitio, y se revisaron en París y Caracas los cálculos, llegándose a la conclusión que la vida del puente estaba comprometida y que al alcanzar el desplazamiento un metro debía abandonarse la obra. Notificamos el caso al Presidente y al Ministro y frente a esta situación propusimos al MOP construir un nuevo puente utilizando los mismos encofrados del Ministerio que habíamos empleado en la construcción del viaducto Kempis-Chuspita mientras se construían las pilas. Desde el punto de vista técnico, quizás no era la mejor solución porque los encofrados que teníamos sólo nos permitía alcanzar luces de 45 mts, pero se podía hacer la obra en año y medio a un costo bajo, pero el Ministerio decidió licitarla en varias oportunidades sin haberse ésta materializado y por último encomendó a una empresa local ejecutar una serie de reparaciones y modificaciones con el propósito de salvarlo.

Ya con la certeza de que se acercaba el fin de la vida útil del Viaducto N° 1, en el 2006 se decidió construir un puente nuevo. Licitamos la obra con un precio muy inferior al de las grandes empresas extranjeras que concurrieron y nos adjudicaron la buena pro para el proyecto y

construcción del Nuevo Viaducto. Además, debíamos construir una vía provisional, la llamada ‘trocha’, por si se presentasen problemas en el Viaducto Uno, mientras se construía el nuevo puente y ésta tuvo que utilizarse porque lamentablemente el antiguo puente colapso antes de concluir el nuevo puente. Terminamos la obra en el tiempo correcto, utilizando tecnología y suplidores locales, quedándonos la satisfacción de que la responsabilidad recayó en una empresa venezolana”.

Entre estas imponentes obras, Benedetti conserva un recuerdo muy especial por el Puente de Paguita en la Avenida Sucre, ya que este proyecto catapultó a Precomprimido C.A. dentro del mundo de la ingeniería y construcción venezolanas. Es el proyecto de la añoranza porque es el puente de los inicios y el recuerdo de una época que ya se fue.

Un buen ciudadano

Si bien es importante el éxito académico y profesional, no lo es menos la satisfacción que deja la labor social y al respecto, Oscar Benedetti también tiene mucho que contar: “El padre José María Vélaz era maestrillo cuando fue mi profesor de francés y literatura en el Colegio San Ignacio y cuando creó el Centro Excursionista Loyola. Con él y el padre Morales recorrimos toda Venezuela y en especial el Ávila donde recuerdo que una vez me fui por un barranco con el altar que llevaba en el morral. Vélaz se fue a España donde se ordenó de sacerdote con su hermano José Manuel. Luego regresó y en la Universidad Católica fundó Fe y Alegría, institución dedicada por años a la educación de niños venezolanos, especialmente de bajos recursos. Él fue muy cercano a nosotros y me tocó acompañarlo, en sus comienzos, en la Directiva de Fe y Alegría. Cuando murió, seguí cooperando con su hermano José Manuel en algunos proyectos y planes para trabajar, especialmente con la población indígena.

A raíz de la prematura muerte de mi hijo, Francisco Mendoza y yo creamos un pequeño colegio en Guacara que creció con el tiempo y hoy atiende cerca de mil quinientos alumnos, y estamos por reconstruir de nuevo ciertas partes que ya están algo deterioradas. Cuando acompañé a Rafael Alfonso, Alfredo Ayala y otros en la directiva de Fe y Alegría, Precomprimido construyó un colegio para niños en una zona muy pobre de Petare y un puente sobre el Apure Viejo para acceder al colegio de Fe y Alegría en La Guanota. En El Junquito adquirimos un terreno e hicimos una edificación con la idea de formar profesores de esa Institución para que reeducaran a niños quemados con lesiones externas graves; queríamos reinsertar esos niños a la sociedad y darles una actividad en la vida para que no fueran rechazados ni degradados como personas. Lamentablemente ese proyecto se ha paralizado porque, quizás por una mala información acerca de su origen y destino, el presidente ordeno su expropiación”.

Una fructífera trayectoria

“Cosas de la vida, mi padre vivió hasta los 93 años y con setenta todavía trabajaba”, señala Benedetti para resaltar que su amor al trabajo le viene por herencia. Se inició como Ingeniero

Proyectista en el Instituto Nacional de Obras Sanitarias y en el Ministerio de Obras Públicas trabajó en la División de Puertos y en la División de Puentes. A lo largo de su carrera ha sido Fundador y Director de la Compañía Otaola-Benedetti, de Precomprimido C.A., Director de la Compañía Anónima Venezolana de Teléfonos, de la Línea Aeropostal Venezolana, de Westinghouse de Venezuela, además de asumir la dirección de importantes compañías y consorcios del país. Ejerció la Presidencia y la Vicepresidencia de la Cámara Venezolana de la Construcción y fue Director de Fedecámaras. Ha fungido también como Fundador, Vicepresidente y Presidente del Aeropuerto Internacional del Centro.

En la intimidad de su oficina, Benedetti conserva sus tesoros más preciados: entre los numerosos diplomas y reconocimientos que le han otorgado por su valiosa labor profesional, destaca su título universitario conferido por la Universidad Central de Venezuela que lo acredita como Doctor en Ingeniería Civil. También se observa el diploma que le entregó Fe y Alegría. Detrás de su escritorio están las entrañables fotos familiares con su carga de recuerdos, de nostalgia, y en lugar preferencial, las fotos de sus padres y de Oscar Fernando, su amado hijo fallecido. Afuera, bajo el sol y como mudos testigos de su quehacer como ingeniero, están las grandes estructuras desplegadas a lo largo y ancho de la patria. Obras que le han merecido condecoraciones como la Orden del Libertador, las Órdenes Francisco de Miranda en su Primera y Segunda Clase, la Orden al Mérito en el Trabajo en su Primera Clase, Diploma y Medalla del Buen Ciudadano otorgada por la Asociación Pro Venezuela y la de Obra y Vida entregada por el Cemex. Pero quizás su mayor satisfacción personal sea la labor cumplida que, parafraseando su propia y muy caraqueña forma de hablar, haga exclamar: “a él nadie le quita lo bailao”, expresión vernácula que denota orgullo y satisfacción por lo que se ha realizado, pero que tal vez pudiese parecer un contrasentido ante la sencilla forma de ser y estar de Oscar Benedetti Pietri, quien es todo un señor, todo un ingeniero.

Créditos:

Ing. Alfredo Guinand B.: Asesor como miembro de la Comisión de Historia de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat.

Lic. Gladys Corredor O.: Responsable por la elaboración, transcripción y redacción periodística de la entrevista.