

Fijan Primera Sección De la vía Submarina

Tiene el Enorme "Tubo" Hundido en la Bahía 107.50 Metros de Largo y Pesa 16,000 Tons.

Por CRISTOBAL A. ZAMORA
Especial Para EL MUNDO

Mar. 16
1956

Al fin, tras largos días de espera, aprovechando una calma entre dos nortes, fué colocado ayer el primer cajón o tubo de los cinco que formarán la vía submarina a través de la bahía habanera.

Durante las dos semanas anteriores, los ingenieros de la Société des Grands Travaux de Marseille, realizadora del Túnel de La Habana, habían estado en permanente contacto con el Observatorio Nacional, esperando un ansiado boletín del tiempo bonacible para hundir y fijar las dos primeras secciones del conducto sumergido que enlazará a La Habana con su prolongación a través del canal del puerto; La futura Habana del Este.

En la mañana de ayer, asistieron a la paciente labor de remolcar, hundir y fijar la primera sección del túnel, trabajos que comenzaron a las seis de la mañana para terminar en horas de la tarde, el ministro de Obras Públicas, Nicolás Arroyo; el presidente de la Comisión de Fomento Nacional, doctor Amadeo López Castro; el presidente de la Comisión Nacional de Viviendas, doctor José Pardo Jiménez; el doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana; el doctor Oscar García Montes, presidente de la Financiera Nacional; el ingeniero France F. Besson, director de la compañía constructora del túnel; el presidente del BANFAIC, doctor Emeterio Sandoval; el doctor Mariano Domingo y Morales del Castillo; el doctor Gaudencio Castro, los señores Guillermo Rodríguez, Alvaro Velasco, Tomás Felipe Camacho, Jesús Rivera Cantillo y otras personalidades.

El enorme "tubo" construido de hormigón preesforzado, —como sus pariguales hasta el número de cinco,— mide exactamente 107.50 metros de largo por 7.30 de alto y 21.85 de ancho y tiene

un peso equivalente a 16.000 toneladas —más de tres veces el desplazamiento del ferry "Florida". Su traslado se efectuó mediante el auxilio de cinco remolcadores, desde la base que posee la compañía constructora en Regla, conducido a flor de agua, sólo con sus flotadores visibles, en una paciente y responsable gestión, mientras, desde el puente de mando los directores de la importante operación daban órdenes a los remolcadores por medio de potentes magnavoces.

Largas horas demoró enfilear el tubo hacia la ensenada rectangular dispuesta al efecto en la costa de La Habana, junto al castillo de La Punta, mientras un ejército de ingenieros franceses y cubanos dirigían con toda precaución la difícil maniobra, hasta centrarlo con la torre de ventilación, operación llevada a cabo con gran éxito, después de largas horas de trabajo.

Luego de ajustado el tubo en su posición definitiva, fué atado con cables a las gigantes patanas importadas especialmente para la obra, y comenzó la alineación final. Las patanas unidas por enormes puentes de hierro y equipadas con cuatro winches de ochenta toneladas cada uno, fueron realizando, con la lentitud requerida en actos de tal envergadura, el lento y despacioso hundimiento de la mole de hormigón que tiene en su interior cuatro vías para el paso de vehículos, dos de ida y dos de vuelta.

Ya en horas de la tarde, fue-

B

2

ron soltados los flotadores y llenados de agua los grandes tanques de lastre interiores, añadiéndose así al pesado cajón un peso adicional de 100 toneladas.

En tanto, en el mástil del Morro se acumulaban las banderas de diversas nacionalidades, equivalentes a otros tantos buques que esperaban, mar afuera, el fin de la operación que se realizaba para que se abriera al tránsito el canal del puerto.

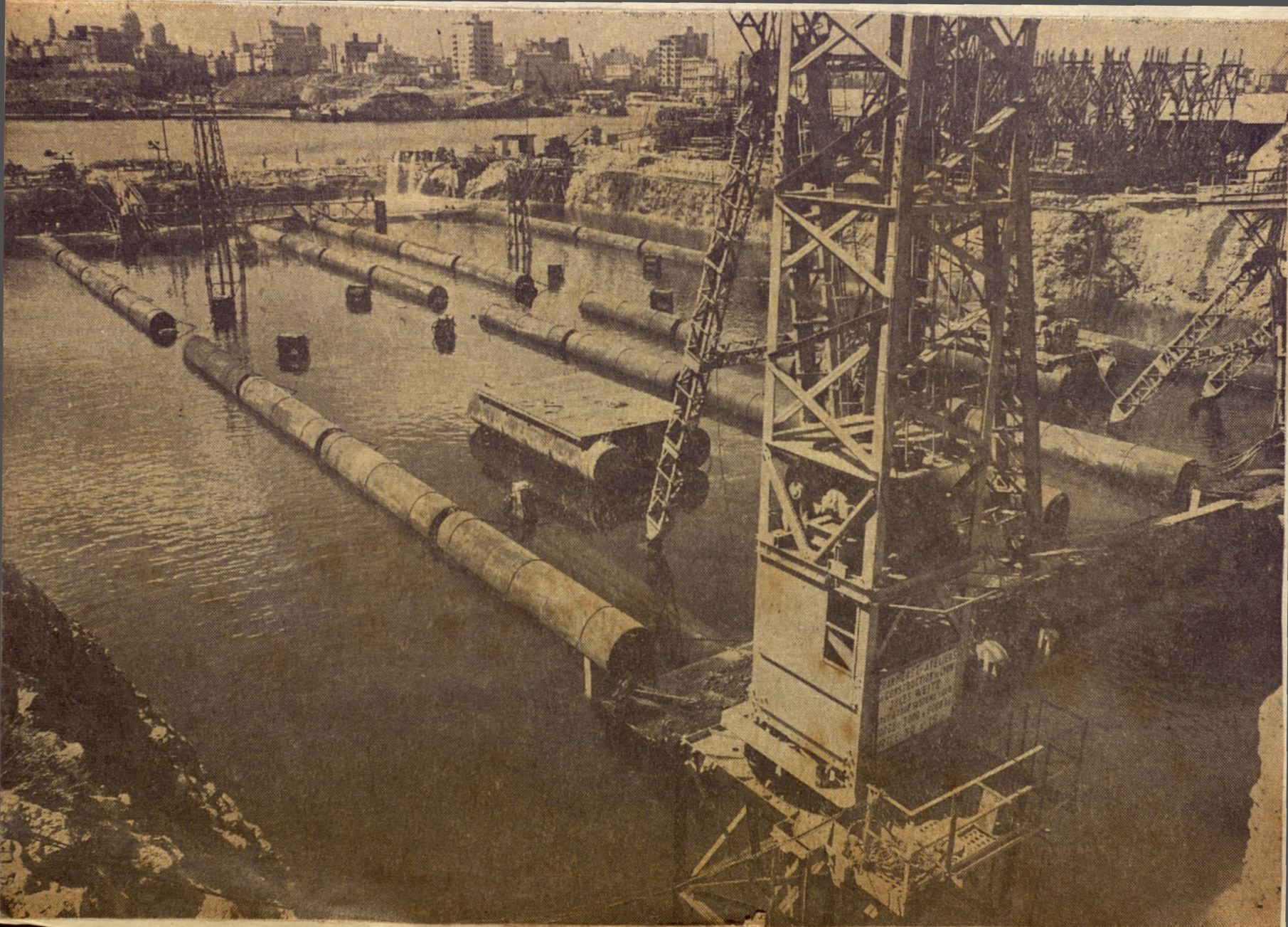
Y la enorme masa de hormigón fué desapareciendo milímetros a milímetro bajo las aguas, descansando provisionalmente en los gatos hidráulicos o apoyos provisionales, en el lecho del mar, hasta tanto —la siguiente fase de esta parte de la obra— se fraguen los cimientos que le darán asiento e inmovilidad definitivos.

De esta forma se rebasó la primera y una de las más difíciles tareas en la construcción del Túnel de La Habana, quizá la más importante obra de ingeniería realizada en Cuba hasta la fecha.



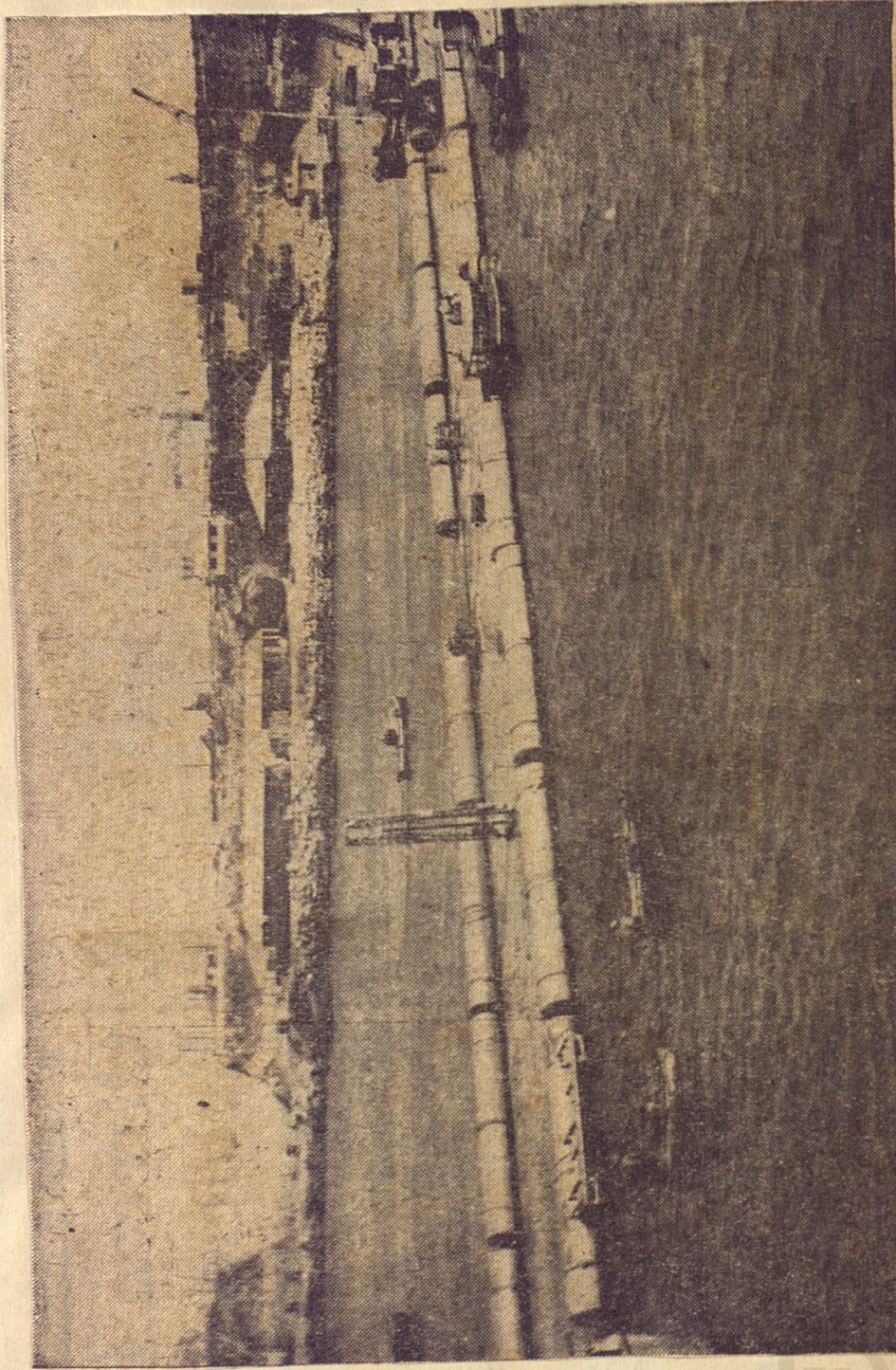
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



MUESTRA LA presente foto las secciones 1 y 2 del túnel bajo la bahía de La Habana, cuando aún se hallaban en su periodo de prueba de inmersión en el dique seco donde fueran construidas, junto a la fortaleza de La Cabaña. Una de estas secciones, "tubos" o "cajones", fué remolcado tal como aparece aquí, navegando a flor de agua, sólo con sus flotadores visibles, hasta la ensenada rectangular previamente abierta en la costa habanera.

1

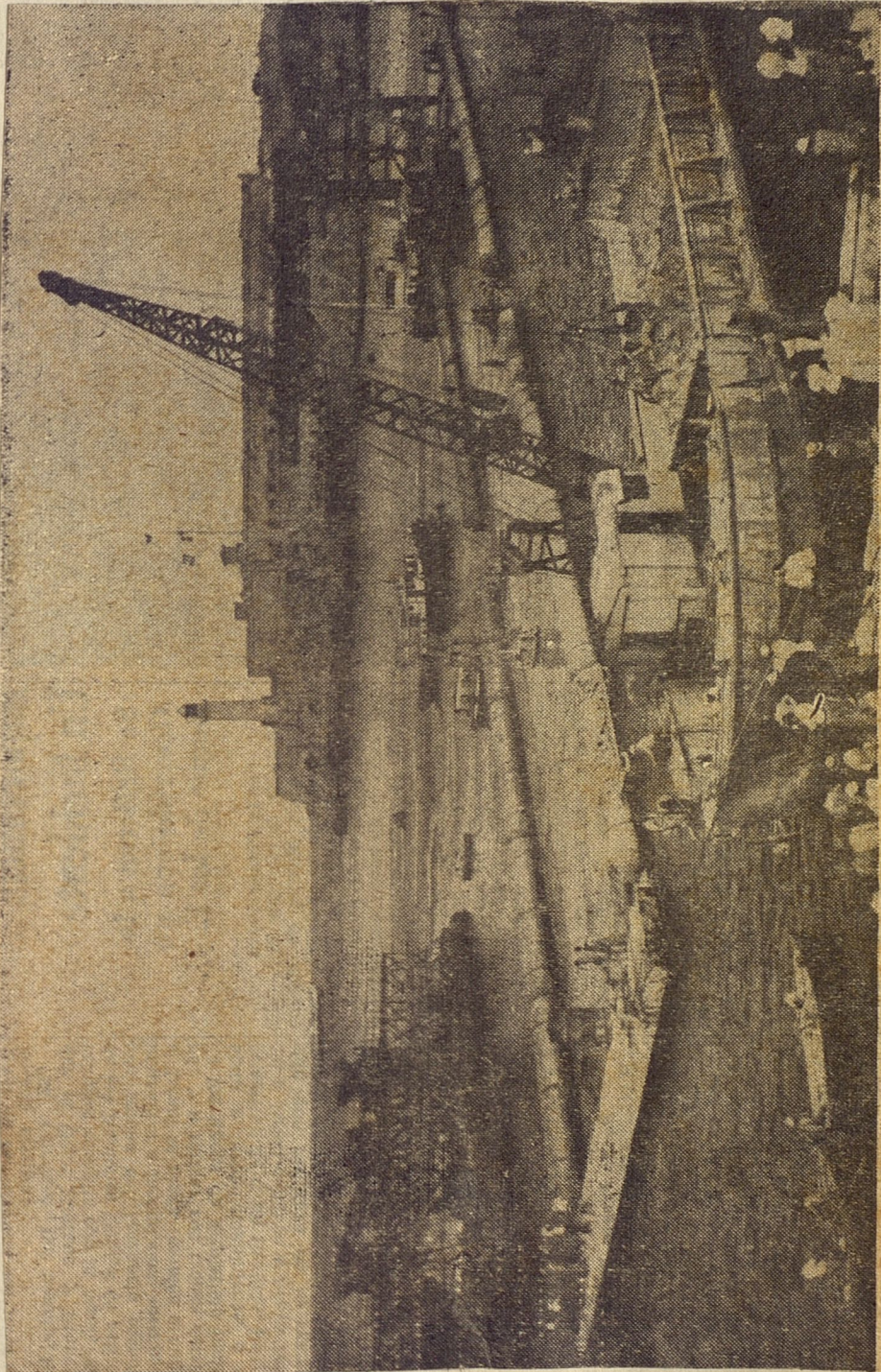


EL "TUBO" O "CAJON" número uno del túnel que se construye bajo la bahía habanera, cuando cruzaba lentamente, con el auxilio de cinco remolcadores, frente a la fortaleza de La Cabaña. El largo de cada una de las secciones es de 107.50 metros; el ancho es de 21.85 metros.

B

5

137



LA SECCION PRIMERA DEL TUNEL de La Habana, cuando enfilaba la ensenada artificial donde más tarde fuera colocada y hundida, tras cinco horas de labor. Esta sección de la vía sumergida acopló perfectamente con la torre de ventilación correspondiente a la costa de La Habana.

6



14-7-56

LAS SECCIONES 1 y 2 DEL TUNEL de La Habana, cuando terminada su estructura de hormigón presforzado, y retiradas las maderas del encofrado quedaron listas para las pruebas de inmersión y resistencia.

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA