

El Primer Paso a Través del Puerto

m. nro. 4 1956.

LA semana anterior, los ingenieros de la Société des Grands Travaux de Marseille estaban pendientes de los partes meteorológicos del Observatorio Nacional. De que hubiera tiempo bonacible dependía que La Habana recordara o no los tiempos de su remota infancia, cuando, para prevenirse de la posible incursión de corsarios y piratas, las autoridades cerraban la bahía de la capital a las nueve de la noche, tendiendo una gruesa cadena a través del canal, desde el castillo de La Punta a la fortaleza de La Cabaña, impidiendo así la entrada de los buques, mientras la villa se recogía dentro de sus murallas en espera de lo peor.

Esta vez, empero, el cierre total del bolsón del puerto no iba a ser mayor de tres horas y la medida sería debida a imperativos del progreso. La orden esperada, de suspender el tránsito por el canal, sería motivo de un avance considerable de nuestra civilización: el hundimiento y fijación de las dos primeras secciones de la novel vía submarina conocida de todos por "El Túnel de La Habana", un conducto sumergido en proceso que unirá la gran ciudad de hoy con la ciudad de mañana. Una atrevida obra de ingeniería —nueva, original e ingeniosa— cuyas características principales ofrecimos el pasado domingo, con carácter de exclusividad, a los lectores de EL MUNDO.

Ahora, en posesión de los dibujos trazados sobre los complicados planos de la gran obra, trataremos de dar a nuestros lectores una somera explicación —modesta y sencilla— de cómo se realizará la operación de traslado, inmersión y fijación de los tubos o secciones que, en su día, descansarán en el lecho del canal del puerto formando la unidad definitiva del futuro camino sumergido.

Días atrás, hallábanse totalmente terminados y satisfactoriamente probados, en el dique seco donde fueron construidos, los tubos 1 y 2 del Túnel de La Habana. Destruído con dinamita el muro de roca que separaba el dique del canal, ambas secciones del conducto submarino, con sus extremos cerrados por una malla de hormigón, flotaban en la ensenada rectangular. Cada una con un peso exacto de 16 mil toneladas, —más de tres veces el desplazamiento del ferry "Florida"— las dos moles de hormigón preesforzado esperaban por las patanas especiales, equipadas con cuatro "winches" de 80 toneladas, que habrían de conducir las a la costa de La Habana, para su colocación correlativa en el acceso a la gran ciudad.

Si el boletín del tiempo fuera satisfactorio, se uniría un extremo de la sección número uno a la torre de ventilación levantada en la costa de La Habana y se hundiría, mediante los tanques de lastre que cada tubo posee, en la zanja de grava previamente acondicionada en el fondo de la bahía. El segundo tubo vendría a unirse al primero con un intervalo de tres o cuatro

días. Luego, el apoyo o descanso de cada sección se graduaría con los gatos hidráulicos de que están dotadas, se alinearían y nivelarían convenientemente y se procedería a fijarlas en el lecho del mar.

Para esta última difícil operación ya estaban preparados, en los inmensos talleres de la obra levantados junto a la fortaleza de La Cabaña, los resistentes encofrados metálicos destinados a fundir los basamentos de las diferentes secciones. Bajo la superficie se construirán las bases definitivas, también de hormigón preesforzado, vaciando la mezcla en las armazones de metal señaladas, situadas en las cabezas y centro de cada sección y formando un cordón a todo lo largo de las mismas, quedando el encofrado metálico empotrado, es decir, formando parte integral de los soportes del conducto para mayor garantía de consistencia y seguridad.

Esta misma operación —nos ilustran los directores de la magna obra— sería repetida en la inserción de cada una de las secciones hasta dar al túnel la consolidación total en una sola e indivisible unidad.

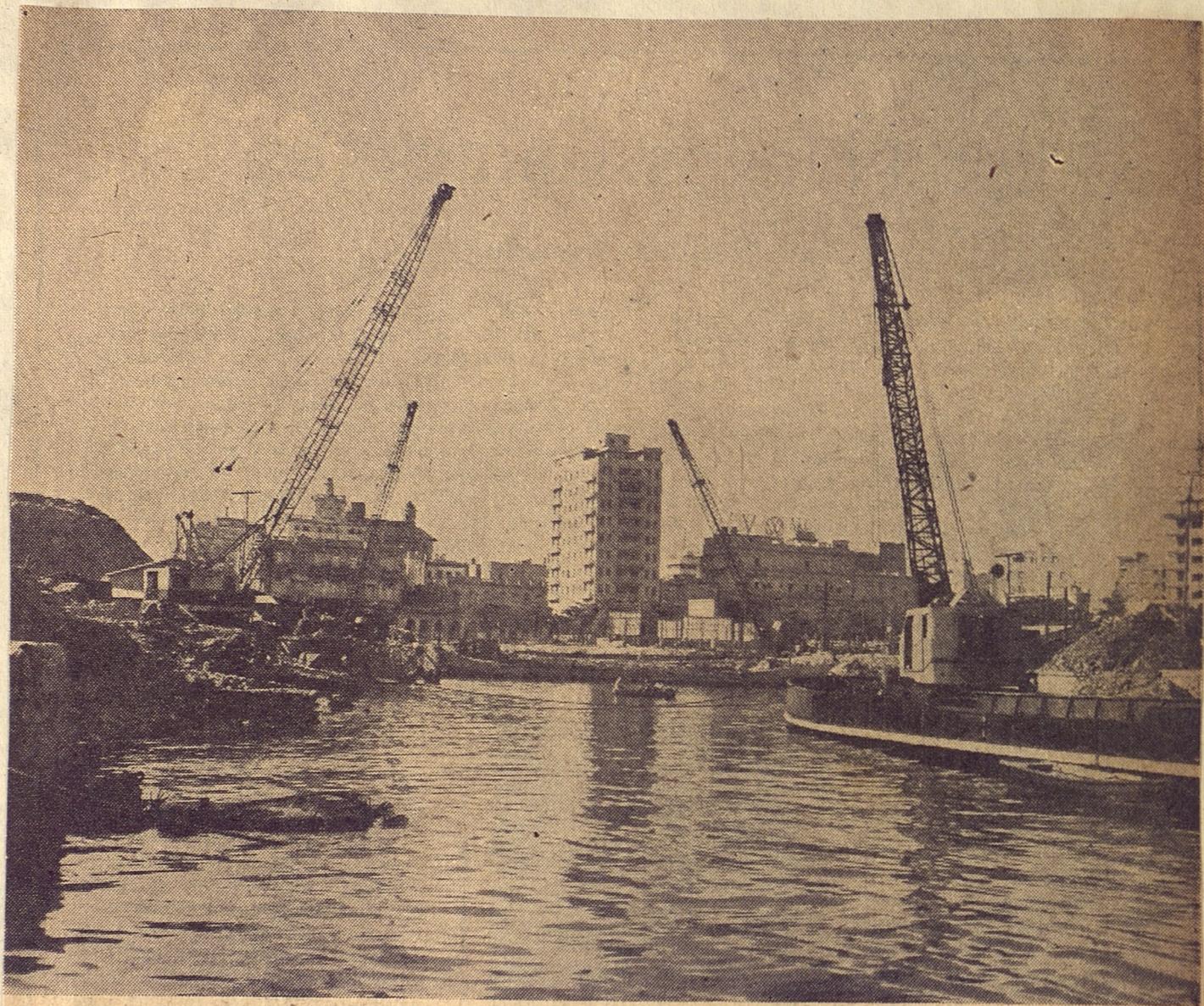
La Orquídea del Tránsito

SOLO la colocación y fijación de los dos primeros tubos que formarán el camino por debajo de la bahía —nos dicen los técnicos— hará posible la restitución del tránsito normal por las avenidas del Puerto y de Malecón, evitando el engorroso desvío de vehículos actual. Ya que esta labor se realiza paralelamente a la construcción de la orquídea.

El moderno sistema de cruzamiento de caminos, denominado orquídea, cuya construcción está al terminarse, permitirá, en los comienzos del entrante año, la circulación de los automóviles por todas las avenidas y calles que desembocan en el área del túnel. Dotado este sistema de cinco puentes o pasos superiores, diseñados con vista de la gran afluencia de autos a esa zona de la ciudad y teniendo en consideración los treinta mil vehículos diarios que cruzarán el túnel en el futuro hacia La Habana del Este, ofrece las mayores garantías en cuanto a las facilidades de locomoción exenta de accidentes.

Con buen tiempo, —sólo falta a estas horas un benigno boletín del Observatorio— la antigua villa de San Cristóbal de La Habana, que en principio fué creciendo por Oficios y Mercaderes, "por donde se iba a los bajeles"; luego por el norte en dirección al camino real y por último en todas direcciones menos por una vedada, la que da al puerto, hallará una nueva área de expansión: La Habana del Este.

Es que, en estos días, la Gran Habana, cuya población de 1.200,000 habitantes está creciendo a un ritmo de 30,000 seres por año, dará un paso definitivo hacia la meta hasta ahora imposible: su crecimiento a espaldas del viejo Templete, a través del puerto.

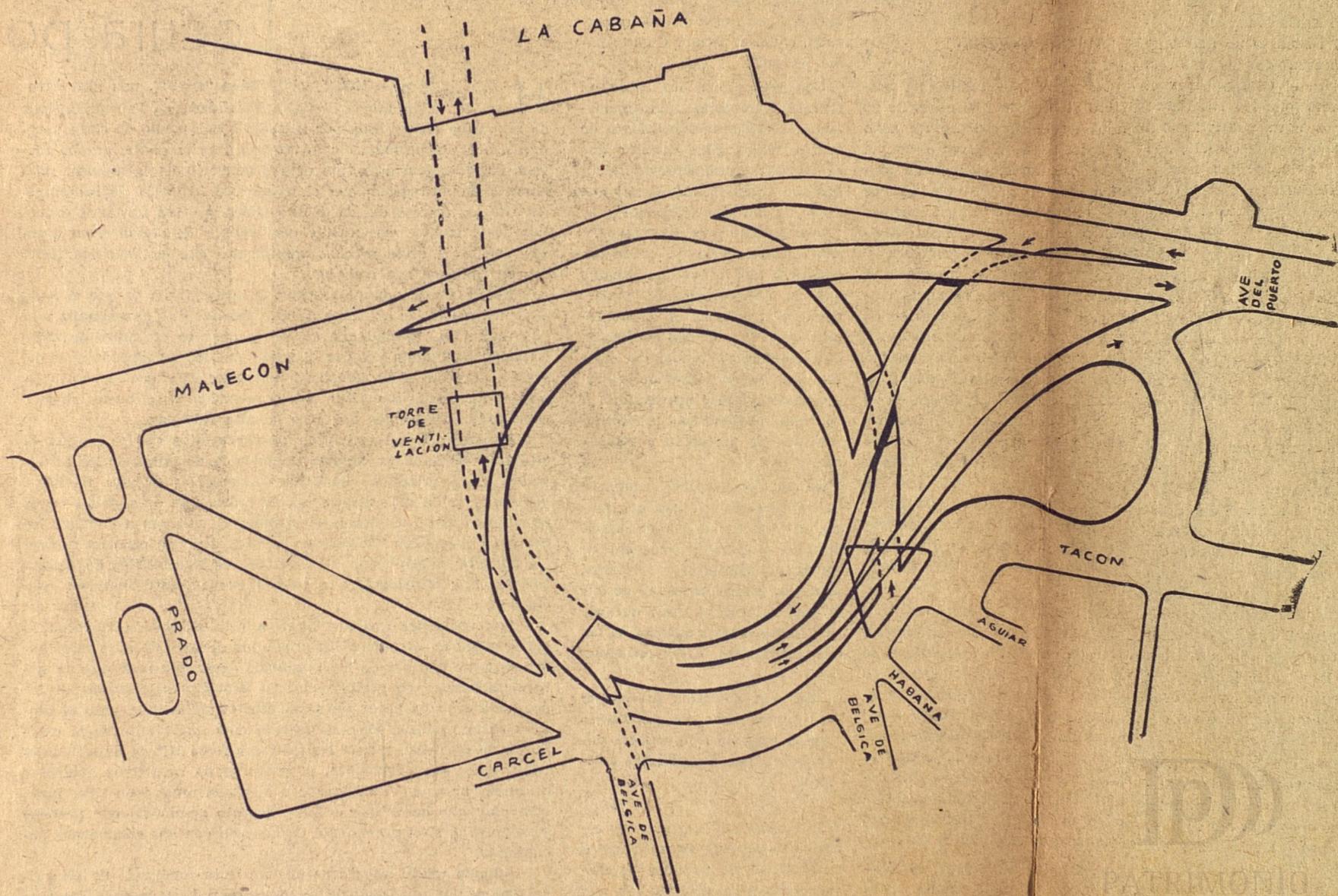


LA FOTO MUESTRA UNA vista general del túnel en la costa de La Habana, tomada por nuestro fotógrafo "Paco" Altuna desde el mar. Las inmensas grúas en plena actividad y el boquete o ensenada artificial abierto en la costa, dan, en conjunto, una idea de la magnitud de la obra.

IPD

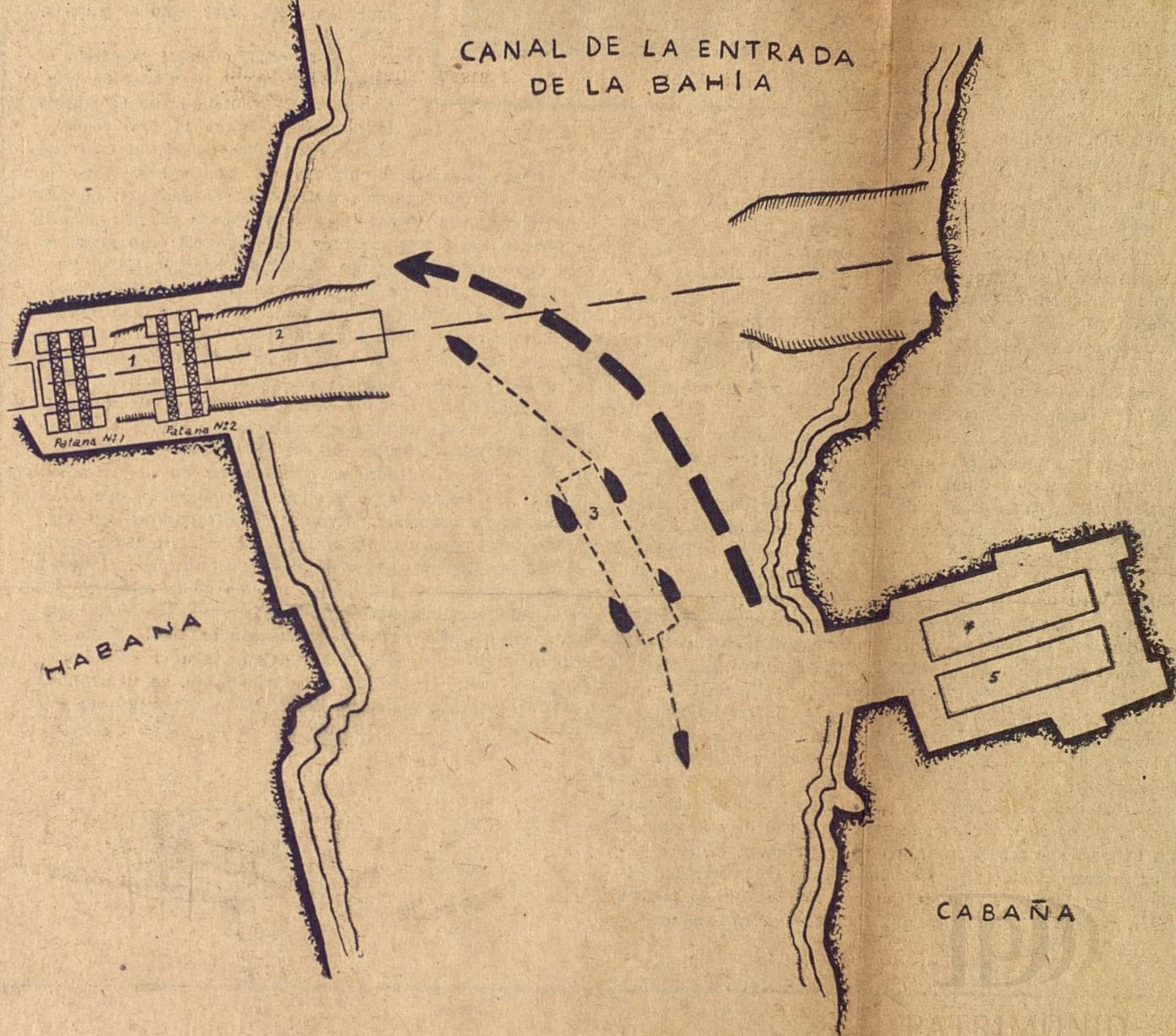
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



SEÑALA el plano, debido al dibujante Torrens, el sistema de cruzamiento de caminos a la entrada del túnel, en el lado de La Habana. De la eficiencia de este moderno medio de tránsito, llamado "orquídea", damos detalles en el curso de la presente información.

CANAL DE LA ENTRADA
DE LA BAHÍA



HABANA

CABAÑA

SEÑALA EL PLANO la operación de traslado de los tubos o secciones del Túnel de La Habana, desde el dique seco donde se construyeran, junto a La Cabaña, hasta su colocación y hundimiento en la costa de la actual ciudad capital. Estudiándolo de acuerdo con el texto de la presente información tendrá el lector una idea de cómo se realiza la importante labor.



LA INSPECCION EFECTUADA por el reportero dentro de cada una de las secciones del túnel construídas,— primera vez que la prensa tiene acceso a la totalidad de las obras—nos permitió acopiar los datos que aparecen en nuestras someras y modestas informaciones sobre la importante obra.