



1962 Encuentran el cadáver del pescador cubano Rodolfo Rosell a bordo de su embarcación con señales de haber sido torturado y asesinado por soldados norteamericanos de la Base Naval de Guantánamo.



Carretera Granma: impresionante obra entre la Sierra Maestra y el Mar Caribe

Exigencia y control caracterizan el proceso inversionista en un vial que el próximo año estará rehabilitado hasta Chivirico

EDUARDO PALOMARES CALDERÓN

CONSIDERADA POR SU singular trazado entre el litoral sur oriental y la Sierra Maestra, como uno de los viales más impresionantes de la nación, la Carretera Granma comienza a recuperar la vitalidad perdida hace algunos años por las inclemencias del tiempo y la falta del mantenimiento oportuno.

La acción directa del mar, agudizada por el paso de huracanes y las crecidas de los ríos por intensas lluvias, dañaron severamente diversos tramos y puentes de la vía, que desde la ciudad de Santiago de Cuba atraviesa Guamá, para concluir sus 182 kilómetros en Pilón, municipio de la provincia de Granma.

No obstante el alto costo, por la comunicación con zonas industriales y de producciones agroalimentarias y cafetaleras, instalaciones turísticas, escenarios históricos de la lucha revolucionaria comandada por Fidel y el impacto social entre los pobladores, su rehabilitación se encuentra entre las prioridades del país.

El ingeniero Antonio Guerra Lozada, director del Centro Provincial de Vialidad, señaló que como inversionista la entidad contrató para su ejecución a fuerzas de las empresas constructoras de obras ingenieras (ECOING) No. 24, 18, 25 y 15, de Santiago de Cuba, Granma, Villa Clara y Camagüey, respectivamente.

Intervienen, además, las empresas santiagueras de obras de arquitectura (ECOIA) No. 58 y 56, Materiales de la Construcción No. 13 (Granma), y el Instituto Nacional de Recursos Hidráulicos, todos mediante el proyecto de la Empresa de Proyectos No.15, del territorio, y la supervisión técnica de la Empresa Nacional de Investigaciones Aplicadas (ENIA).

UN TRAMO PARA RESPETAR

Hace exactamente un año, los primeros 8,6 kilómetros previstos a mejorar se iniciaron por fuerzas guantanameras, en un tramo de 400 metros de la zona industrial, caracterizado por el constante paso de vehículos pesados, frecuentes inundaciones y la inconsistencia del terreno.

“La gente se preguntaba cuándo iban a salir de ahí, porque apenas se avanzaba ante la irregularidad del suelo. Varias veces el terraplén pareció quedar listo para el asfalto, pero teníamos que volver a levantarlo porque cedía una y otra vez”, detalla el ingeniero José de la Fe Reyes, representante de la ECOING-24.

La compleja solución planteada entre proyectistas y constructores de los contingentes Josué País y José Maceo en tan crítica parte, requirió excavar más de metro y medio, para conformar una base pétrea y colocar encima carpetas de piedra triturada, antes de verterse más de 200 metros cúbicos de hormigón.

En el resto del tramo se empleó el mejor material de cantería requerido y tres carpetas de asfalto, mientras que los laterales sumaban 1 620 metros lineales de canales revestidos de hormigón, para evacuar las aguas, junto a la creación de aceras, paseos, áreas verdes y la reubicación de tendidos eléctricos y telefónicos.

LA LLEGADA DEL TREN

Según el ingeniero Antonio Guerra, este año se trabaja en la reconstrucción de otros 20 kilómetros comprendidos entre la base de transporte de CUPET y la Playa Caletón Blanco, en el arreglo del subtramo Aserradero-Playa El Francés, la



El impresionante vial podrá avanzar mucho más con la introducción del tren de reciclaje. FOTO DEL AUTOR

rehabilitación de obras de fábrica y en la creación de muros de protección costera.

Lo más significativo del cronograma lo constituye la llegada desde hace 20 días del moderno tren de reciclaje de pavimento, de la ECOING-25, que integrado por 23 equipos especializados podría ejecutar siete kilómetros de terraplén cada 24 días, con el máximo de eficiencia, rapidez y calidad.

El ingeniero Raibert Alemán, jefe de la brigada, precisó que la máquina recicladora se encarga del corte del pavimento envejecido y la rotura del suelo a 26 centímetros de profundidad, para una vez mezclado con el cemento previamente depositado en la vía y el asfalto espumado, colocarlo nuevamente.

Los pases de motoniveladora dirigidos a la nivelación del terreno y luego los del cilindro tipo pata de cabra y del cilindro liso en la compactación, completan el terraplén con notable ahorro de recursos, tiempo, protección del medio ambiente y demás condiciones exigidas para la colocación de la carpeta de asfalto.

En reciente visita al vial, el Comandante de la Revolución Ramiro Valdés Menéndez calificó al tren como una “fábrica de carretera”, e indicó asegurar los recursos técnico-materiales que permitan aprovechar la máquina valorada en dos millones de dólares.

ALCANCE DE LAS ACCIONES

En los restantes diez kilómetros hasta Caletón, en que no participará el tren de reciclaje, en jornadas que van desde el amanecer hasta las ocho de la noche, los integrantes del Contingente Josué País reconstruyeron ya con sus 20 camiones y 15 equipos pesados 2,2 kilómetros de terraplén, y enfrentan ahora todo el paseo del tramo.

Con una cifra muy similar de equipos, el Contingente José Maceo está responsabilizado con la colocación de las 7 000 toneladas de asfalto en las dos o tres capas indicadas en el proyecto, tarea que no ha avanzado con la necesaria celeridad a causa de frecuentes lluvias y afectaciones en la planta de asfalto de Aguadores.

Además, apoyarán a la ECOING-18 en la ejecución de otras 35 toneladas de asfalto, que serán producidas en una planta móvil trasladada desde la provincia de Granma al kiló-

metro 8½, cuya capacidad ascendente a 800 toneladas diarias, contribuirá a paliar el déficit presentado en las instalaciones santiagueras.

Paralelamente, a lo largo del tramo fueron reconstruidos 12,4 kilómetros de paseo, se emplearon 5 200 metros cúbicos de hormigón en la reapertura de cunetas, quedaron colocados 1 160 metros lineales de tubería y se restablecieron los muros y losas de 16 alcantarillas.

Previendo mayores afectaciones, en breve comenzarán la creación de escolleras con piedras de gran volumen lanzadas al mar y la construcción de los muros de protección costera en sitios vulnerables al choque de las olas como Cañizo, El Cuero y Juan González, esta última la más compleja con 180 metros de largo.

Ante la necesidad de extender lo más posible la accesibilidad de la carretera, aprovechando el buen estado de la base; igualmente se incluyó este año el fresado, nivelación y recape de tres kilómetros localizados entre Aserradero y El Francés, de los cuales dos fueron ya pavimentados.

EL MAYOR RIGOR TÉCNICO

“Por muchas razones —señaló el ingeniero Lennys Altarriba, proyectista principal—, estamos ejecutando una carretera que marcará pautas en todos los participantes. Aquí no solo encontramos afectaciones del mar y los ríos, tenemos tramos con base muy inestable, falta de caída del agua en la vía e inexistencia del drenaje.

“Problemas que han requerido —añade—, la más estrecha relación entre inversionista, constructores, proyectistas y supervisores, para buscar la mejor opción en cada caso, y que todo el proceso aparezca registrado en el libro de obra, el control de autores, la asistencia técnica y la certificación de calidad”.

De otra manera hubiese sido imposible afrontar las adversidades descritas y otras asociadas a dificultades con el material de cantera y la compactación del terreno, la temperatura establecida para el asfalto, deficiente dosificación del hormigón y humedad en el terraplén, que han sido evaluadas a pie de obra y en laboratorios.

“Se trata de una obra compleja y no podemos fallar —advierte el ingeniero José Rafael Navarro, especialista de la ENIA—, donde mantenemos un permanente control del levantamiento topográfico, los estudios geológicos, la preparación del terraplén, la aplicación del asfalto y demás aspectos que intervienen en la rehabilitación”.

Aun cuando reste levantar el nuevo puente sobre el río Sevilla, todos aseguran que con la estabilidad mostrada en los recursos, la llegada del tren de reciclaje, la entrada en producción de la planta móvil de asfalto y los dos molinos de piedra que montará la Empresa de Materiales No.13, estarán el próximo año en Chivirico.

La llegada a Pilón requerirá más tiempo, atendiendo al mal estado en las inmediaciones de Uvero, La Plata, La Magdalena, El Macío y el territorio granmense, sitios en los que la cercanía al mar de algunos tramos impone cambios en el trazado. Además, en esas inmediaciones suman hasta 441 obras de fábrica menores y 26 puentes, varios de ellos con afectaciones en sus estructuras.

Tenemos la responsabilidad y el compromiso con la dirección del país de hacer la carretera con calidad y correcta ejecución del presupuesto en los plazos establecidos, nos dijo finalmente el ingeniero Antonio Guerra.