

[Redacción Periódico Girón](#)



**Tal vez para el próximo año 2025, nuestro admirado puente giratorio pueda volver a girar sobre su base. Todo depende de la pericia, inteligencia y dedicación que pongan sobre el tema los técnicos y especialistas matanceros y habaneros que acometerán la ingeniosa tarea.**

Tal anuncio lo expresó el conservador de la ciudad, el [máster Leonel Pérez Orozco](#), durante una sesión de la Tertulia de la Matanceridad, efectuada en la sede de la Uneac provincial.

Pero antes, dijo que “en este año el viaducto será inspeccionado por los citados especialistas, cuyas conclusiones serán trasladadas a los decisores para que decidan qué se puede hacer al respecto”.

Esa estructura de hierro contaba con una sólida base de madera, que soportó muchos años el paso diario de trenes ferroviarios, con vagones cargados de azúcar en dirección al puerto yumurino, situado a las afueras de la ciudad.

Transcurrido un largo período, la base, ya dañada fue sustituida en

1981 por pilotes de hormigón armado, en la cual está instalado un sistema de ruedas dentadas que se mueven cuando se pone en marcha un motor que las hace rotar y, a su vez, propicia el giro del viaducto.

Desde hace un prolongado tiempo ya, no funciona, pues el desgaste del entramado imposibilitó su movimiento.

La última vez que vimos moverse el puente hace alrededor de 20 años, cuando dos trabajadores ferroviarios, con una gran palanca y con evidente esfuerzo durante varias horas, lo giraron poco a poco, hasta situarlo paralelo, entre las orillas de los barrios de Matanzas y Pueblo Nuevo, donde se encuentran sus apoyos. El viaducto posee alrededor de 70 metros de longitud.

Según artículo al respecto publicado por el desaparecido colega Ignacio López Marrero, “la grandiosa obra ingeniera, de estructura metálica, procedió de los Estados Unidos. Fue conducida en partes (214 elementos, desarmados en secciones, más otros dos atados de hierro) hacia Matanzas, en el año 1903, transportadas por el vapor Olinda, y montada a unos 50 m de la desembocadura de esa corriente fluvial”.

Fue inaugurado “el 8 de abril de 1904, fecha que marca el paso de la locomotora 117, procedente del ingenio Santa Catalina”, según crónicas de la época, al parecer con carga de azúcar”, acotó Ignacio, quien añadiría que ello permitió el desarrollo del transporte ferroviario azucarero, iniciado en Matanzas a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

La operación de giro duraba alrededor de un minuto con 40 segundos. El motor utilizado en tal operación fue fabricado en Filadelfia, con piezas remachadas entre sí. Se energizaba, en los inicios, con pilas secas de magneto, para posteriormente recurrir a la energía eléctrica. Para evitar la oxidación de su mecanismo, se le engrasaba cada día.

Los mecanismos de giro se debían accionar, como mínimo, una vez a la semana. El norteamericano L. D. Mout fue el ingeniero contratista, quien estuvo a bordo en el tren inaugural.

Sin duda alguna, cuando se active nuestro puente giratorio (de ser aprobado su proceso de restauración, no obviamos que estamos en una época compleja desde el punto de vista económico), constituirá un atractivo fecundo para la Atenas de Cuba, y para los visitantes foráneos, lo cual refrendará a Matanzas como Ciudad Turística.

A propósito, le preguntamos al máster Leonel Pérez Orozco si existían en el mundo otros puentes con esas características. Su respuesta fue afirmativa. Nos dimos a la tarea de localizar algunos de ellos.

El más largo del orbe cruza el Canal de Suez, cercano a Ismailia, Egipto, viaducto que posee una extensión de 340 m. Su nombre es El Ferdam.

En tanto, el Puente de Carmelo tiene el mérito de ser el primero de su tipo en Sudamérica. Está situado sobre el Arroyo Las Vacas, en Uruguay.

Por su parte, en Argentina, se ubica el Puente de la Mujer, en la ciudad de Buenos Aires.

Esta tipología de viaductos giratorios fueron abundantes en España, muchas décadas atrás, pero poco a poco se han ido sustituyendo por otros.

También existen obras con otras características, como los puentes oscilantes, en el que uno de los extremos rota sobre su eje central para propiciar el tráfico marítimo, así como los puentes basculantes, que eleva las dos mitades de su plataforma vial; y otros cuyo bastidor también se eleva íntegramente, con igual propósito que los antes mencionados.

Por tanto, el puente giratorio de Matanzas clasifica entre los pocos que en el mundo recurren a esa opción de doble funcionalidad: tránsito vehicular o ferroviario, y marítimo.

**Fuentes consultadas:** Puente Giratorio en Matanzas (Ignacio López Marrero), El puente Giratorio de Matanzas (Mercedes Herrera Sorzano) y EcuRed.

**(Por: Fernando Valdés Fré)**