

## “Un puente de hierro que arreglar”

Última actualización: Sábado, 12 Noviembre 2022 14:07

Visto: 312

---



El [Puente Canimar](#) del kilómetro 119 de la Carretera Central es un gigante diezmado por los tantos años que demandó más que remiendos. **Allí hay seres que intentan curarlo sin prisa, sin pausa y sin pérdida de tiempo para que vuelva a permitir el paso hacia la ciudad de Matanzas.**

El jefe de obra, los proyectistas, la jefa técnica, los obreros y los viejos sabios de la ingeniería civil que arriban al clausurado para transmitir experiencias y conocimientos, trabajan en Cuba, porque, aunque estén arreglando algo de tal magnitud como resulta ser un puente metálico de 42 metros de extensión, ese puente permanece enclavado en Cuba, la de estos días.

Por la noche los obreros duermen malamente, porque el ventilador no anda sin fluido eléctrico. El calor de la noche se asemeja al del día cuando los obreros sueldan las piezas que se incrustarán en el puente. La generación de electricidad es también insuficiente por el día. Tal así que sueldan en un solo punto y gracias a la presencia de un grupo

electrógeno. En esta jornada, según el itinerario de la obra se debe soldar en cuatro puntos simultáneamente. **Resulta la limitación eléctrica la que hace imposible soldar al ritmo pertinente.** Esto me lo cuenta Miguel Ángel Paz Chil, presidente de la cooperativa no agropecuaria Sancof, entidad que lleva a cabo la reparación.

Pero ellos están ahí, pinchando duro, cambiando los primeros 6 montantes en estado de falla total por otros diseñados para sostener al monstruo de hierro. Los montantes son, para que se hagan una idea, aquellos elementos de las armaduras principales de los puentes que son verticales y fijan la estructura al suelo. Particularmente, estos montantes provienen del “hierro disponible”.

¿No suena muy tranquilizador eso de “hierro disponible, ¿verdad? Para mí no lo fue cuando Carlos Yanier Vázquez Castañeda me dijo que el hierro fue extraído del desembalaje del Hotel Corona de la Habana Vieja.

El especialista principal del Grupo Patología y Restauración, perteneciente a la Empresa de Investigación Aplicada de la ENIA de Matanzas está frecuentando al puente de casi cien años, hace dos, cuando el Centro Provincial de Vialidad solicitó las investigaciones para diagnosticar el estado del paso vial.

Determinaron que las tensiones a que estaban sometidos cada uno de los elementos de la estructura hacía impostergable el cierre para repararlo. **Pasaron dos años, y el 26 de octubre del 2022 comenzaron las obras, claro, porque todavía era impostergable el cierre, se iba a venir abajo.** Para conocer como esta historia llegó hasta estos días les recomiendo la lectura del reportaje “El Puente de Canimar: Crónica de una decisión tardía” del periodista Boris Luis Alonso Pérez.

Vuelvo a lo que iba, los 14 montantes fueron diseñados con perfiles reciclados: hierro. Estos como es lógico, son distintos a los originales. “No hay de otra, no existe acero en el país para hacerlo nuevo tal y como estaba”, dice el viejo sabio de la ingeniería civil que allí está para transmitir su experiencia y conocimientos.

“Por supuesto, estos perfiles reciclados se revisaron estructuralmente para determinar si podían asumir las cargas del puente, y actualmente se insertan a la estructura”, agrega Vázquez Castañeda.

La crisis económica repercute hasta en la frecuencia en que las abejas polinizan. Uno cree que cuando se repara un puente de hierro todo está garantizado, todos los materiales van a ser de primer nivel. Resolutivos son los que maniobran soluciones factibles y duraderas. **Este acorazado hay que sostenerlo, por eso allí se improvisa lo menos posible.** No puede ocurrir que un día sean inevitables los 16 kilómetros de desvío para arribar al municipio matancero.

“El aseguramiento de los recursos lo tenemos: los gases para soldadura; los electrodos que cumplen con el requisito de las normas; la pintura que se le va a dar al puente. En sentido general la situación marcha según lo planificado.” Explica el presidente de Sancof.

Después harán reparaciones puntuales, cuando hayan intervenido en las armaduras principales, como resultan las restituciones de seis vigas metálicas del tablero inferior. Además, restaurarán las demás vigas que presenten deterioro por corrosión; en la zona inferior se reparará la losa de hormigón armado y en las uniones suspendidas en el aire deben conservar determinados elementos metálicos.

**“Según el cronograma, el 24 de diciembre finalizará la obra”,** zanja Miguel Ángel Paz Chil. Entre tanto que intervenir y con la Central Antonio Guiteras fuera de servicio, me parece hasta temeraria esta afirmación, pero bueno, si algo aprecié también allí fue a personas completamente inmersas en la extensión de vida útil del Puente Canimar del Kilómetro 119 de la Carretera Central. Aunque por supuesto, no solo de los que allí trabajan depende el arreglo completo y en tiempo. **Definitivamente estos no son los mejores tiempos para el saneamiento capital de los puentes de hierros.** Veremos que acontece con este acorazado.