

¿Cómo se construyó la carretera Central?



Por: *Ciro Bianchi Ross*

La Habana, 27 jul (RHC) La carretera Central con 1 139 kilómetros de largo y un ancho de seis metros lleva en todo su trayecto una base de hormigón hidráulico. El gobierno cubano pagó a los contratistas algo más de 107 millones de pesos por la obra, pero a esa cifra hay que añadirle los gastos incurridos por la Secretaría (ministerio) de Obras Públicas en estudios, proyectos y trabajos de supervisión y control, lo que representó una inversión de unos 111 millones de pesos.

La carretera siguió en su trazado, hasta donde fue posible, el curso de los antiguos caminos reales y su construcción obligó a la tala de 39 446 árboles. Se utilizaron en ella, hasta donde se pudo, piedra y arena propias de regiones por las que la vía atravesaba, lo que obligó a su búsqueda y se siguieron, a todo lo largo del camino, los controles más modernos de calidad sobre los agregados, el cemento y el asfalto. Se medía la cantidad de agua en las dosificaciones de hormigón.

Para hacer la carretera se llevó el terraplén hasta el nivel deseado y se consolidó con un cilindro de tres ruedas y un peso no inferior de diez toneladas, sustituyéndose por piedra y gravilla el material que no resistiera la consolidación. Sobre esa subrasante se colocó una base de telford de veinte centímetros con rajón y encima una capa de diez centímetros de rajoncillo, sobre las que se pasaba el cilindro. Se fundía sobre esas capas una placa de hormigón de treinta centímetros de espesor y se colocaba acero de

refuerzo si se consideraba necesario. La superficie de rodamiento se lograba con hormigón bituminoso y en los lugares de tránsito intenso se extendía sobre la base de hormigón una capa de arena de tres centímetros y se colocaban adoquines de granito, sellándose las juntas con un derretido de mortero hidráulico.

El 15 de julio de 1925, menos de dos meses después de haber tomado posesión de la presidencia de la República el general Gerardo Machado y Morales, el Congreso aprobó la ley que disponía la ejecución de la carretera Central. Comenzaron de inmediato los estudios de campo y el 27 de septiembre de 1926, con la presencia de representaciones de firmas nacionales y extranjeras, se llevó a cabo la primera subasta con las propuestas para la realización de la obra. Ninguna de ellas cuadró a los intereses del Estado. Se impuso así la necesidad de realizar una segunda subasta, el 30 de noviembre siguiente, y la obra quedó adjudicada a la Compañía Cubana de Contratistas y a la Warren Brothers Company.

El primero de marzo de 1927, en San Francisco de Paula, en presencia del Presidente de la República, el ingeniero Manuel A. Coroalles, jefe del negociado de Caminos y Puentes de la Secretaría de Obras Públicas, inauguraba, de manera simbólica, los trabajos en la carretera Central. Coroalles había sido designado director técnico de la obra.

Se procedió de la manera siguiente. La carretera se dividió en treinta dos secciones de entre treinta y cuarenta kilómetros cada una. La Compañía Cubana de Contratistas, conformada por la empresa Arellano y Mendoza con algunos socios, asumió desde la sección ocho hasta la doce, correspondientes a la provincia de Matanzas, y de la trece a la diez y siete, sobre el territorio villareño, para un total de 342 kilómetros. Del resto se hizo cargo la Warren Brothers Company.

Se impuso vencer dificultades sin cuento. En Pinar del Río, las arenas locales estaban por lo general muy contaminadas con arcilla. Se lavaron, pero como les faltó fino hubo que añadirle una arena silíceas de San Juan y Martínez para lograr la granulometría deseada.

En Matanzas no pudo utilizarse la arena del territorio y se recurrió a arenas y piedras de La Habana y Cienfuegos. En Las Villas, como hubo que realizar de manera paralela las obras de fábrica y las explanaciones, para abrir los accesos y construir los puentes provisionales se hizo necesario mover en carretas tiradas por bueyes más de 73 000 metros cúbicos de arena y 142 000 metros cúbicos de piedra triturada, 233 000 barriles de cemento, 4 000 toneladas de acero en barras y 2 167 toneladas de acero estructural. Para cubrir el tramo correspondiente a Holguín se trasladó la piedra desde Las Tunas. Las gravas y las arenas del río Bayamo, sin embargo, fueron por su calidad de los hallazgos más importantes de la obra.

Juan de las Cuevas, autor de ese libro medular que es Quinientos años de construcciones en Cuba, está convencido de que la carretera Central es la obra más importante del siglo XX en la Isla: acertó distancias y aproximó los rincones de la geografía insular, lo que redundó de manera satisfactoria en todos los órdenes de la vida nacional: humano, social, científico, cultural, político, económico. Su construcción demoró cuatro años. (Fuente: Cubadebate)

<https://www.radiohc.cu/index.php/especiales/exclusivas/197344-como-se-construyo-la-carretera-central>



Radio Habana Cuba