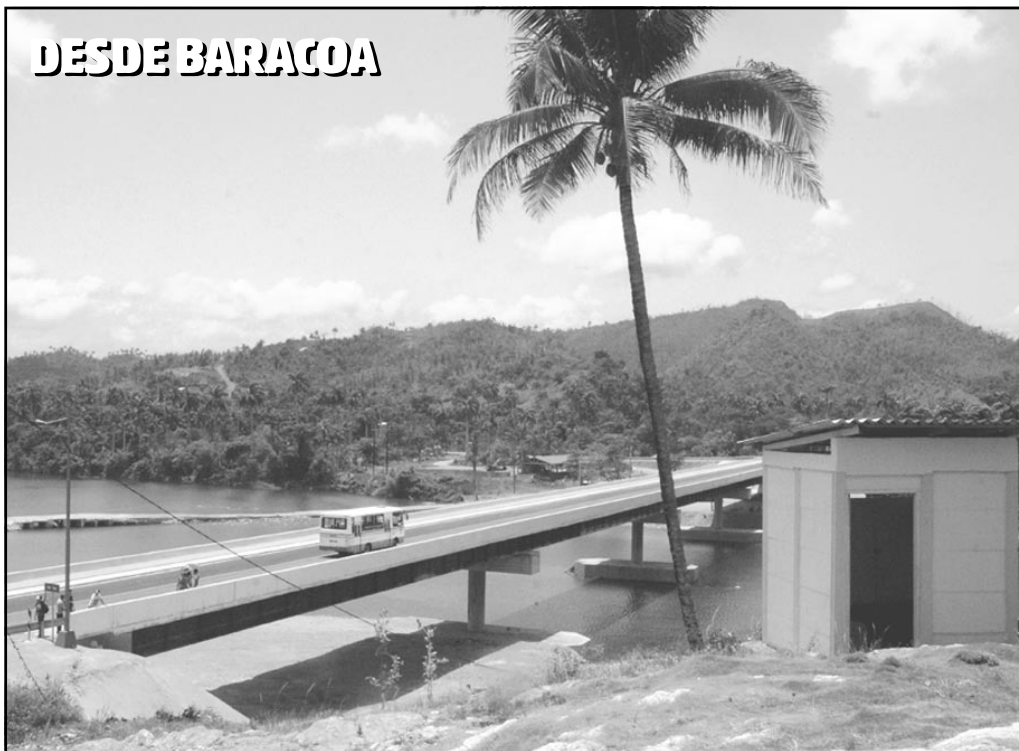


DESDE BARACOA



Proeza bolivariana sobre el “Amazonas” cubano

En octubre de 2016, la potente fuerza del Toa, en contubernio con el huracán Matthew, derribó una de las maravillas de la ingeniería civil guantanamera. El nuevo puente, construido por hermanos venezolanos, supera al anterior en consistencia

Texto y fotos: **PABLO SOROA FERNÁNDEZ**
(Especial de la **ACN** para **BOHEMIA**)

UNA mañana de febrero de 2017, a la vera del Toa y de los restos del puente que hasta la madrugada del 5 de octubre del año anterior permitía el tránsito sobre el río más caudaloso de Cuba, el venezolano Germain Veloz Camacaro realizaba complicados análisis matemáticos, hidráulicos y físicos.

Además, inspeccionaba en el cauce fragmentos de acero y vigas de aquella estructura, a la cual un jurado de la Unión Nacional de Ingenieros de la Construcción de Cuba incluyó a principios de este siglo entre las maravillas de la ingeniería civil de la provincia de Guantánamo. Un portento que la corriente fluvial, en contubernio con el huracán

Matthew, destrozó en cuestión de minutos.

Según explicó meses después, las anteriores obras de la Brigada Internacional Cívico-Militar de Rescate y Asistencia Humanitaria Simón Bolívar, palidecían en comparación con la que suponía el reto de erigir sobre el Toa una estructura nueva, capaz de sobrevivir a igual trance.

Veloz, ingeniero civil y máster en Logística, mayor de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (FANB), fue designado jefe de esa brigada responsable de la misión denominada Construcción de un puente sobre el río Toa, “la responsabilidad y el honor más grande de mi vida, según el oficial, de 36 años de edad”.

El encargo incluía, además, tender la pasarela en el mismo eje vial y longitud (225 metros) del puente anterior, en el cual se emplearon pilotes de hormigón y vigas postensadas que aseguraron durante más de 20 años el tránsito de vehículos de gran tonelaje, cuyo colapso en tan breve tiempo sorprendió a los especialistas en vialidad.

En tal emergencia era imposible dedicarse a la investigación acuciosa de las causas del desastre, pues la prioridad era restablecer la comunicación entre la Ciudad Primada de Cuba y los poblados de Navas, Maraví, Cayogüin, Nibujón, Santa María, y el municipio holguinero de Moa.

Los escasos espectadores, vecinos de las comunidades más cercanas (La Y griega y La otra Banda del Toa), coincidieron en declarar que, de no haberlo visto, habrían dudado que un fenómeno de tal naturaleza destruyera tan rápido aquella mole de acero y cemento.

El Toa inicia su sinuoso y largo recorrido en las pendientes del macizo montañoso Nipe-Sagua-Baracoa. La zona, donde se reportan 200 días de precipitaciones al año, y cuando llueve diluvia, fue escenario de la hazaña que durante 14 meses, desde abril de 2017, protagonizaron los 53 integrantes de la brigada venezolana.

La tenacidad, el sacrificio y sus frutos

A finales de julio del año en curso, fruto de la imposición a las adversidades, quedó expedita la vía, el nuevo puente sobre el río Toa, con dimensiones y resistencia superiores a las del anterior.

El vial de 224.83 metros de largo por 11 metros de ancho cruza imponente de una ribera a otra, se alza 11.80 m sobre el nivel del mar y está apoyado en 65 pilotes y 564 “losas de tablero” de concreto, con reforzamiento metálico, sobre vigas compuestas por riostras (piezas que se colocan oblicuamente en una

armazón para asegurar que no se deforme).

Este gran empeño exigió la colocación de 340 toneladas de acero de refuerzo y 3 100 metros cúbicos de concreto, elaborados por la Unidad Empresarial de Base Baracoa, adscrita a la Empresa Constructora Integral Guantánamo, protagonista de la obra, junto a su similar de Holguín y entidades nacionales, entre estas la Empresa Nacional de Investigaciones Aplicadas.

El capitán Wilker Aristides Rivas Rodríguez, de la Brigada venezolana, destaca que se cumplió a pesar del mayor de los obstáculos: el paso del huracán Irma por las proximidades de Baracoa, en septiembre de 2017. Esa circunstancia, aclaró, elevó el nivel de las aguas a cotas no vistas en los meses anteriores y las mantuvo así varias jornadas, conspirando contra el avance del puente.

Graduado de la Escuela de Ingeniería Civil Militar de Caracas, técnico superior universitario en Construcción Civil y topógrafo, Rivas Rodríguez se incorporó a la obra el 23 de febrero de 2017. “Empatábamos madrugadas y noches fundiendo, soldando, izando, dentro del cauce cuando era posible, fuera de él cuando el Toa se intranquilizaba”, recuerda.

A punto de morir, renace

El Toa adquiere mayor fuerza a medida que se aproxima a su desembocadura, al noroeste de la bahía de Baracoa. Allí, a punto de unir sus



Fue preciso demoler los restos de la pasarela dañada, para que la nueva inversión siguiera su eje vial, como estaba previsto en el proyecto.

aguas a las del océano Atlántico, es donde “ejerce la fuerza poderosa de su muñeca”, según denominan los lugareños sus frecuentes desbordamientos.

El río alcanza los 131 kilómetros. Su cuenca, de 1 061 kilómetros cuadrados, recibe una lluvia media de 2 600 milímetros. Su mayor afluente es el Jaguaní, chivo expiatorio de sus crecidas que afectan principalmente la carretera Baracoa-Moa, a la cual el flamante puente ya brinda hoy continuidad.

Hace 70 años, el geógrafo y espeleólogo cubano Antonio Núñez Jiménez calificó al Toa como “un fantástico salto de agua”. En los tupidos bosques que lo circundan encontraron refugio, en su época, los cimarrones. Sus aguas fueron medio de sustento y única vía de comunicación para quienes vivían a su alrededor; antes de 1959. En efecto, el Toa, por cuyos tramos navegables surcan los tradicionales cayucos o balsas que llevan pasajeros y mercancías, sigue siendo fuente de vida. Sus cristalinas aguas son aprovechadas por las campesinas para lavar la ropa y abundan por allí los turistas.

Otro de sus afluentes, el Arroyón, fue trasvasado en los años 80 del siglo anterior y nutre a la presa de igual nombre, en el valle de Caujerí, San Antonio del Sur; que junto a Yateras y Baracoa conforma el tríptico de municipios guantanameros beneficiados por el curso del Toar, como también lo llaman.

Algunos kilómetros al noreste, en las colindancias de La Alegría y Bernardo, el río desciende suave por lechos de piedras y se escurre por debajo de un puente prefabricado, que antes de la División Politico-Administrativa de 1976 delimitaba a las antiguas regiones de Baracoa y Guantánamo.

Arroyo Bueno, Arroyo Arenal, Los Calderos, el Frijol, entre otros,



El mayor Germain Veloz Camacaro expresa su orgullo y satisfacción por haber estado al frente de la misión Construcción de un puente sobre el río Toa.



Esto fue lo que quedó en pie tras la temible acometida de la avenida del Toa, provocada por las lluvias del huracán Matthew.

tributan también sus aguas al Toa, al que se incorpora, además, el Quibiján, que en septiembre de 1955 destruyó uno de los primeros puentes prefabricados construido para facilitar el tránsito por la que después sería la Vía Mulata, obra de la Revolución.

Nadie olvidará la proeza

“Ahora todo es fácil, los vehículos y la gente pasan, pero no es obra de la casualidad. Nadie olvidará jamás el esfuerzo de estos muchachos venezolanos y de los constructores de Holguín, Guantánamo y Baracoa”,

declara Elvia Juana Garrido Árcera, maestra jubilada, que fue alfabeticadora y estudió en La Habana; “un sostén de la brigada”, según Veloz Camacaro.

Mientras camina por la acera del viaducto, la promotora cultural Yalenna Martínez Suárez, refiere que “esta obra tenía que salir” porque “nunca había visto juntos tantos equipos y gente construyendo (de Venezuela, Baracoa, Guantánamo, Holguín y otros territorios)”.

Especifica que eran constantes las visitas, en ocasiones bajo aguaceros, de miembros del Buró Político, mi-

nistros, viceministros y directores de empresa, chequeando la marcha de la tarea. Asegura que familiares mayores le cuentan que ni cuando el Flora, habían visto tanto movimiento y solidaridad, ni llegar tantos recursos a este municipio.

Alude así al ciclón que en octubre de 1963 recorrió las hoy provincias orientales, sin mucho viento, pero con abundantes lluvias que provocaron, según consta en una escala de la estación hidrométrica del Aguacate, que el Toa alcanzara los 13 metros de altura, sin salir de su cauce.

Ahora, mientras se restituía el puente, para garantizar la comunicación terrestre entre ambas márgenes se recurrió a patanas, al levantamiento de un paso de estiaje –que debió ser reconstruido luego de una crecida– y a otras iniciativas, incluyendo el empleo de helicópteros para el traslado de enfermos requeridos de atención médica urgente, labores en las que también participaron las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Cuba.

Un año y dos meses después de iniciarse, se terminó la obra, a pesar de restricciones en el suministro de acero, impuestas por Estados Unidos, y de 59 días de intensas lluvias y 19 avenidas. Germain Veloz Camacaro, el jefe de la brigada venezolana, contagió a sus compatriotas, a los constructores cubanos y vecinos de la zona con su entusiasmo y responsabilidad ante tan grande empeño. “Me encuentro aquí en misión civil, que son las únicas que lleva a cabo la Brigada”, afirma.

La iniciativa de crear la Brigada, en 2004, fue del comandante eterno de la Revolución Bolivariana, Hugo Rafael Chávez Frías, para ayudar a los pueblos de América Latina y el Caribe afectados por fenómenos naturales, y a otros países que lo soliciten, así como a su propia nación.

Sus efectivos han prestado auxilio en Bolivia, San Vicente y Las Granadinas, Dominica y Haití –a cuya recuperación se incorporaron tras el devastador terremoto de 2010–, así como a Benin y a otros Estados africanos.

Este es su tercer aporte a Cuba. El primero fue en 2008, a raíz del paso de los huracanes Gustav e Ike, y el segundo tras el azote de Sandy, que en 2012 afectó a Santiago de Cuba y parte de Guantánamo.



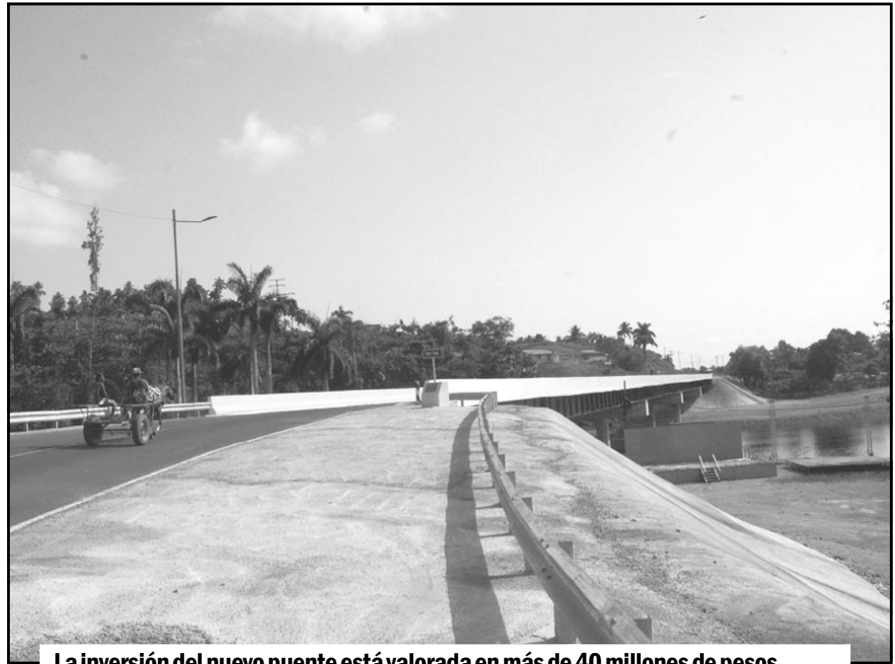
Trabajadores guantanameros construyeron este puente de estiaje que facilitó la comunicación entre la ciudad de Baracoa y sus comunidades del nordeste.



Yalenna Martínez Suárez, promotora cultural, afirma que “nunca había visto tanta gente construyendo al mismo tiempo”.

“Después del Matthew, sin mediar solicitud alguna, el presidente Nicolás Maduro Moro activó la Brigada y anunció la construcción de este puente teniendo en cuenta que en Baracoa y Maisí tuvieron lugar las mayores afectaciones, tanto del fondo habitacional como de viales y de este tipo de estructuras.

“La Fuerza Armada Nacional Bolivariana –agregó– está constituida para salvaguardar la soberanía de nuestro país, proteger sus fronteras, y cuando salimos de ellas es para ayudar, construir”. Explica que en Venezuela se planeó la estrategia de ejecución del puente, con la participación de empresas de proyectos,



La inversión del nuevo puente está valorada en más de 40 millones de pesos.

edificación de cimientos sobre el medio acuático y confección de pilotes perforados, con el concurso de especialistas militares, cuya propuesta fue presentada al Ministerio de la Construcción de Cuba.

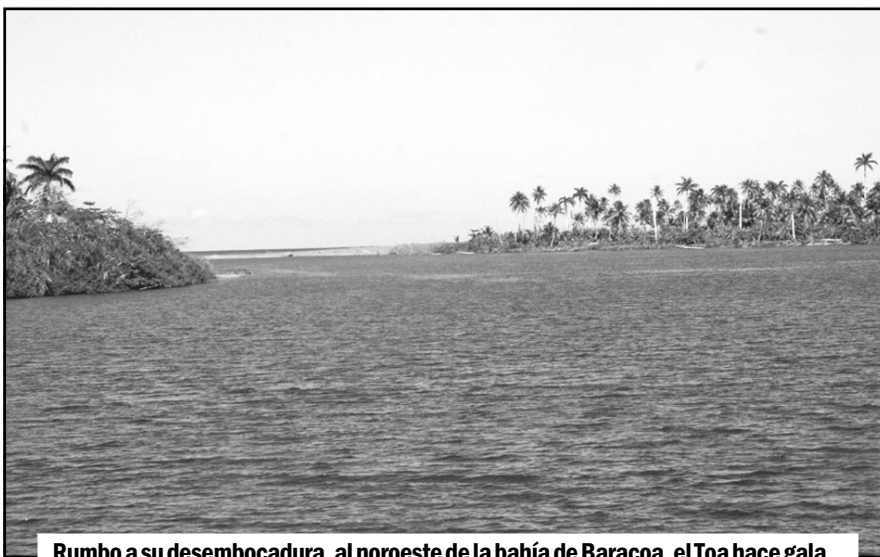
Además del contingente venezolano, ambos municipios orientales se beneficiaron con gran cantidad de equipos y maquinarias, y una industria de tecnología china para la producción de materiales (banchimplant), con sus medios de transporte y equipamiento mecanizado. Además, una moderna planta de asfalto y un molino de piedra, funcionan en la comunidad de Maraví, rumbo a Moa.

“Volveremos”

Junto a Veloz Camacaro, su compatriota Miguel Antonio Brito, trabajador civil y maestro general de la obra, opina que este monumento a la solidaridad perdurará alrededor de un siglo, y “no será la última vez que lo veamos, porque la hospitalidad, ayuda y aliento de los vecinos de los alrededores y del pueblo de Baracoa, han dejado en nosotros profunda huella, y volveremos”.

Baracoa, por ser vulnerable tanto a las penetraciones del mar como a las de corrientes fluviales, figura entre los municipios costeros del país priorizados en la Tarea Vida. En razón de ello, antes de iniciarse la construcción del puente sobre el Toa se contó con el asesoramiento de la delegación del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente en Guantánamo, para que los perjuicios fueran mínimos, en un escenario contiguo al Parque Nacional Alejandro de Humboldt, sitio de Patrimonio Mundial de la Naturaleza.

Así, hoy se yergue en lo más intrincado de las serranías nororientales, un nuevo y magnífico puente sobre el más caudaloso río cubano, fruto de una inversión valorada en más de 40 millones de pesos. A sus bondades antes mencionada, la obra suma la de atenuar en parte el trasiego por La Farola, vial que une a la Ciudad Primada de Cuba con el resto de la Isla, desde 1965. ●



Rumbo a su desembocadura, al noroeste de la bahía de Baracoa, el Toa hace gala de su poderosa fuerza.