



FOTO: ARCHIVO

SERÁ EN febrero o marzo del año entrante, cuando se aproveche la ventana meteorológica para colocar los cinco elementos en el fondo del río, con el apoyo de una grúa especializada.

Avanza 65% obra del túnel sumergido

FÉLIX OLARTE FERRAL
redaccion@liberal.com.mx

Un avance de alrededor del 65 por ciento registra la construcción del túnel sumergido y en este año deberán quedar concluidos los elementos y las rampas de acceso para que en 2011 se concluya la obra, afirmó el secretario técnico del fideicomiso de este proyecto, José Jorge Calderón Todd.

Aclaró que la construcción de esta vía no afectará el crecimiento del puerto de Coatzacoalcos, porque se tiene contemplado el espacio necesario para aumentar el calado del río y permitir la entrada de embarcaciones mayores, como los post Panamá.

Detalló que será en febrero o marzo del año entrante, cuando se aproveche la ventana meteorológica para colocar los cinco elementos en el fondo del río, con el apoyo de una grúa especializada.

Aclaró que los asuntos financieros por parte de la concesionaria, ya fueron solucionados y aclaró que no existe el riesgo de que la obra sea afectada por falta de recursos económicos.

Aclaró que en cuatro semanas se tendrá una mayor cantidad de trabajadores en la zona del dique seco, que es donde se está concluyendo la construcción de los elementos.

Actualmente se tienen alrededor de 300 obreros y se espera que otros 150 sean contratados para laborar alrededor de tres meses, para continuar con los trabajos, aclaró.

EL TÚNEL, OPCIÓN VIABLE

Cuestionado sobre el porqué se decidió construir un túnel sumergido, Calderón Todd explicó que un puente saldría más costoso y frenaría el crecimiento del puerto de Coatzacoalcos.

“Cuando se hizo el proyecto del túnel en primer lugar se pensó en un puente, lo que pasa es que un puente atirantado, independiente de ser más caro, es una estructura que para permitir el paso de los barcos requería por lo menos 50 metros de espacio libre, entre la parte más baja del puente y la superficie del agua”, afirmó.

Dijo que esto ocasionaría que las rampas de ascenso y descenso fueran más largas, lo que traía como consecuencia destruir en la ciudad varias manzanas para realizar las construcciones.

“El costo del puente, más el costo del impacto social que se tendría, nos llevó a pensar en un túnel sumergido, que a diferencia de un túnel perforado no va a 50 o 100 metros debajo de la tierra, sino que va exactamente abajo del agua”, afirmó.

65

Por ciento de avance lleva el Túnel sumergido.