

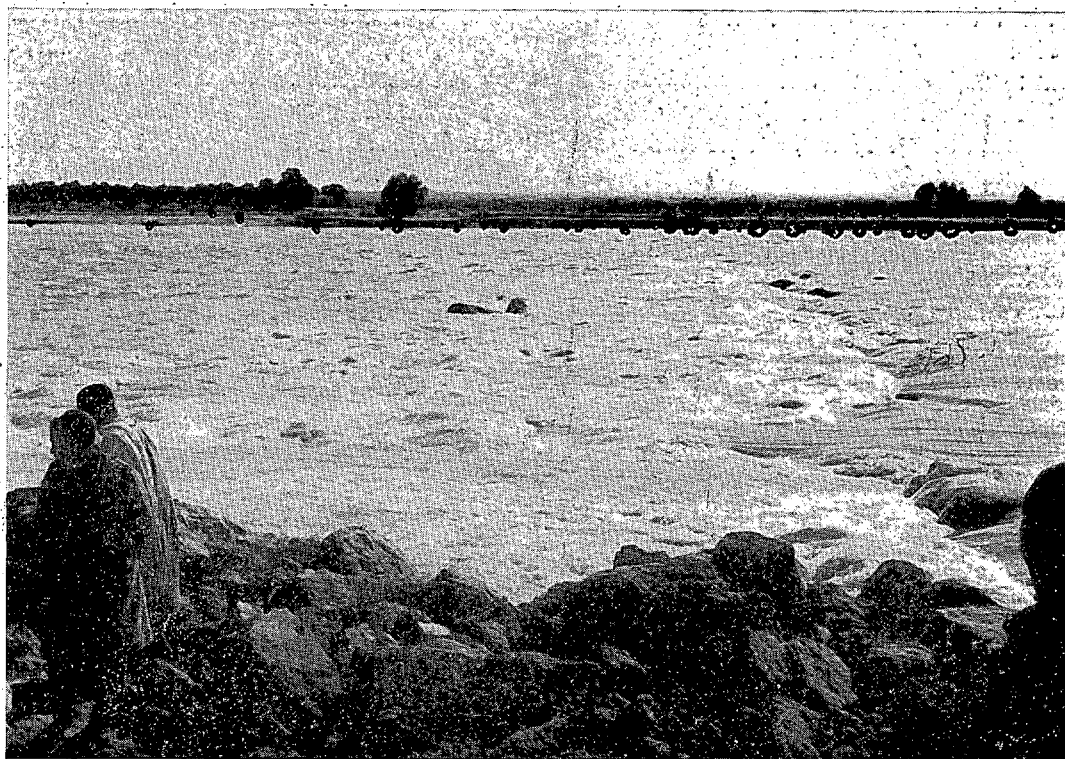
INUNDACIONES EN TUNEZ

Por ENRIQUE PRA MARTINEZ

Ingeniero de Caminos

A finales del pasado mes de septiembre y primeros días de octubre de 1969 se producen en Túnez unas gravísimas inundaciones que provocan la destrucción de gran parte de sus sistemas de comunicación, causando más de

En esta ocasión, la nación tunecina se ha visto por completo desbordada ante la magnitud de la catástrofe. De las 13 provincias en que se divide el país, había 10 dura y simultáneamente dañadas, con toda la maquinaria y me-



El Zeroud en plena crecida. En esta zona, tras relleno parcial de la misma se colocaron dos puentes Bailey.

500 víctimas y quedando sin hogar unas 100.000 personas.

Ya en pasadas ocasiones existieron crecidas excepcionales, calificadas de centenarias, como la ocurrida en 1962 y que devastó la región de Gabes.

Todas ellas, sin embargo, estaban geográficamente localizadas y sus daños pudieron ser reparados con los medios propios del país.

dios auxiliares disponibles perdida o agotada.

El balance era el siguiente:

Unos 200 Km. de carreteras, repartidos por todo el país, destruidos o gravemente perjudicados y el equivalente a 1 Km. de puentes de carreteras aniquilado, estimándose estos daños en unos seis millones de dólares.

En cuanto al ferrocarril la situación era aún más dramática. Toda la economía de la nación

estaba amenazada, en especial la exportación de fosfatos y minerales de hierro, con lo que se perdían cinco millones de dólares mensuales en divisas. Si el transporte no se restablecía en dos meses, quedaban 20.000 obreros sin trabajo, al no poder evacuar los productos extraídos. Incluso su seguridad estaba en juego al no poder asegurar el trabajo normal y la conservación de las galerías mineras.

El Oued Zeroud experimentó una crecida tal que su caudal era superior al del Rhin en el deshielo. Las tres principales presas tunecinas eran ya incapaces de retener nuevas inundaciones. Los lechos de los ríos habían tomado, en numerosos lugares, hasta tres metros por encima de su nivel habitual. Ante esta dramática situación, el Director General de Carreteras convocó una reunión el 8 de octubre de 1969 a la que asistieron todos los embajadores de los países representados en Túnez, solicitando ayuda de las naciones amigas.

En lo que a España se refiere, nuestro Embajador D. Alfonso de la Serna puso en conocimiento del Ministerio de Asuntos Exteriores el problema en cuestión.

En el curso del Consejo de Ministros del día 10 de octubre los Ministros de Asuntos Exteriores y Gobernación plantearon este asunto, quedando encargados los titulares del Ejército e Industria de organizar la ayuda que España habría de prestar a Túnez.

Tras un primer envío de mantas y medicamentos llevado por la Cruz Roja Española, se crea una Comisión presidida por el General Coloma, Subsecretario del Ejército, y compuesta por el Sr. Fernández Soignil, representando a Asuntos Exteriores, y el Sr. Martínez Cattaneo, Vicepresidente de la Empresa Auxiliar de la Industria y Director de su Departamento de Construcción.

Esta comisión se desplaza a Túnez el 13 de octubre y, junto a nuestro Embajador, establece con el Gobierno tunecino la región donde España prestará su ayuda y que es, precisamente, la más importante desde el punto de vista político y turístico. Se trata de la carretera que enlaza la capital con el puerto de Sousse, así como la vía férrea entre esta provincia y la de Kasserine.

Teniendo en cuenta que debía actuarse con la mayor premura, no sólo por razones de efi-

Estado de la carretera que enlaza Túnez con Sousse, a 2 Km. de Sidi-Bou-Ali. Corresponde a la primera crecida, en 28 de septiembre.





Estado de uno de los puentes que figuran en la fotografía anterior tras la tercera crecida, de 20 de octubre.

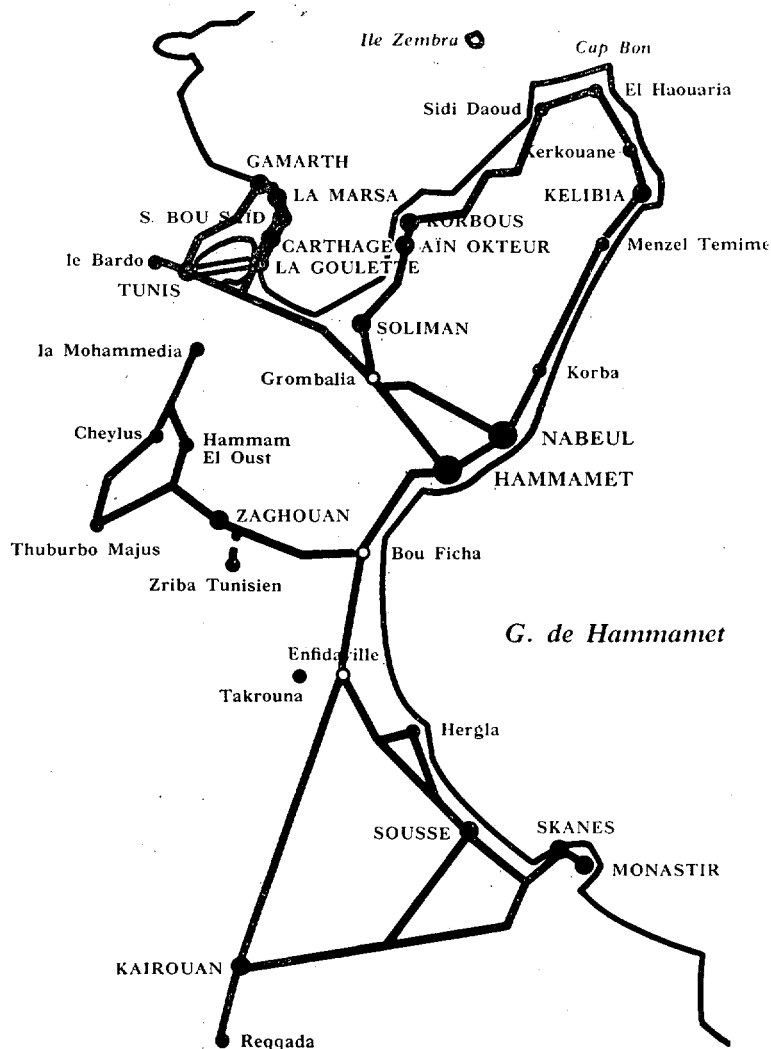


El 4 de diciembre de 1969, el Presidente de la Asamblea de Túnez, acompañado del Ministro de Obras Públicas, Gobernador de Sousse y Embajador español, inaugura el paso por los puentes Bailey.

cacia para atajar los daños de las inundaciones, sino también porque Túnez había dado gran valor a la rapidez con que el Gobierno español decidió prestar la ayuda solicitada, el día 20 de octubre salimos para Túnez acompañados del Comandante Gómez Torres, del Ejército español.

con personal militar y civil, así como puentes Bailey y maquinaria diversa.

El hecho no haber transcurrido más que veinte días desde que Túnez pide ayuda a las naciones amigas hasta la llegada de la primera recibo, no escapa a los tunecinos, quienes no sólo de forma oficial por medio del Ministro de



Tras reconocer en helicóptero toda la zona siniestrada, informamos de la maquinaria y medios auxiliares precisos que tanto el Ejército como la Empresa Auxini, del Instituto Nacional de Industria, se dispusieron a enviar urgentemente.

El buque de la Armada española "Aragón", llega al puerto de la Goleta el día 29 de octubre,

Asuntos Exteriores, Bourguiba Jr. a nuestro Embajador, sino de forma popular, con repetidas muestras de cariño y simpatía que continuamente recibimos y que indican el agradecimiento a España de este pueblo tan estrechamente unido a nuestra historia.

El día 2 de noviembre llega a la Goleta otro barco español de la Armada, el "Almirante Lo-



Región encomendada a la misión española.

bo", con puentes HG de ferrocarril, carril y compuertas de los pontoneros militares, así como otro contingente de máquinas de Auxini con su personal, junto a tubos de drenaje, gaviones, sacos de yute y demás medios que nos habían solicitado los técnicos tunecinos de Obras Públicas.

Los trabajos realizados han sido fundamentalmente los siguientes:

Se colocan dos puentes Bailey en el puente cortado de Sidi-Bou-Alí, carretera que enlaza la capital con Sousse, con unos 50.000 m.³ de piedra en los estribos de dicho puente.

En la carretera de acceso a Hergla, pueblecito moro muy típico, se reparan dos brechas de 30 y 80 m. con 3.000 m.³ de piedra colocada.

En el ferrocarril de Sousse a Kasserine se instala un puente militar modelo HG, colocándose en estribos 10.000 m.³ de tierra.

En otro sector del mismo ferrocarril se efectúan 9 Km. de recalce de la vía y 6 Km. lineales de terraplén con un volumen de 70.000 m.³ de tierra para asiento de la vía.

En la zona de Sidi-Amor-El Kenani y a lo

largo de unos 2 Km. se movieron 90.000 m.³ de tierra para salvar una gran brecha y continuar el terraplenado.

Nuestras palas cargadoras trabajaron en las canteras situadas en las cercanías de Enfidaville cargando material.

La representación del Ejército español, concluida la colocación de los puentes Bailey y HG, abandonó Túnez el 31 de diciembre.

Por parte de Auxini se trabajó hasta el 19 de febrero de 1970, fecha en la que dimos por terminados los trabajos que nos habían sido encomendados.

Repetimos que continuamente se han recibido del Gobierno tunecino, y concretamente de su Ministerio de Obras Públicas y Ejército, muestras de agradecimiento por la ayuda recibida, así como constantes atenciones de todo tipo.

Concretamente tanto las Compañías de Ingenieros Militares como la Empresa Auxini, han sido honradas con sendas condecoraciones y diplomas concedidos por el Gobierno de Túnez como reconocimiento a la labor realizada.