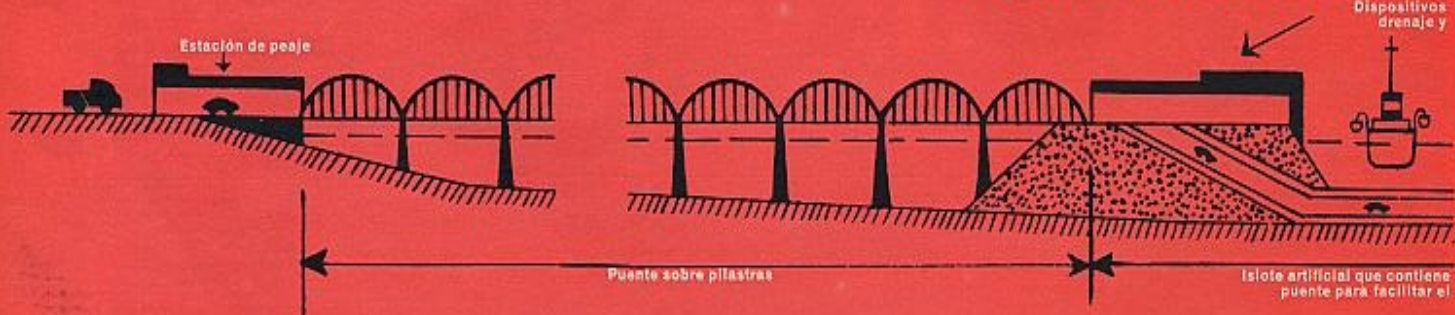
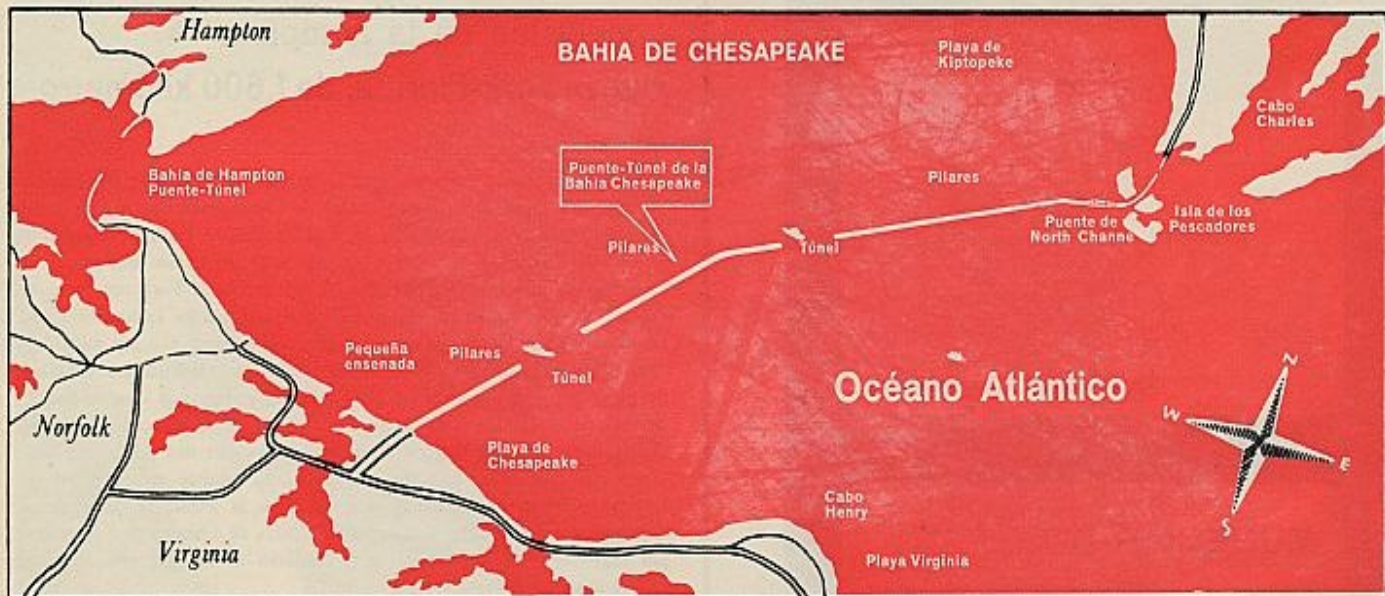




Las corrientes de mar que imperan en la bahía de Chesapeake hacen embarazoso y difícil el uso de equipos flotantes, por lo que son necesarias unas plataformas firmemente sujetas en el fondo del océano.

ESQUEMA LONGITUDINAL





Este mapa muestra la localización del puente-túnel que está en construcción a través de la bahía de Chesapeake. Los túneles, todos de más de una milla de longitud, permitirán pasar a los buques de mayor calado cómodamente por los brazos de agua sin tener necesidad de utilizar los ya incómodos y antiguos puentes levadizos.

EL PUENTE-TUNEL MAS LARGO DEL MUNDO

Enlazará el Cabo Charles con la playa de Chesapeake, en el estado de Virginia, separados en el Atlántico por más de treinta kilómetros

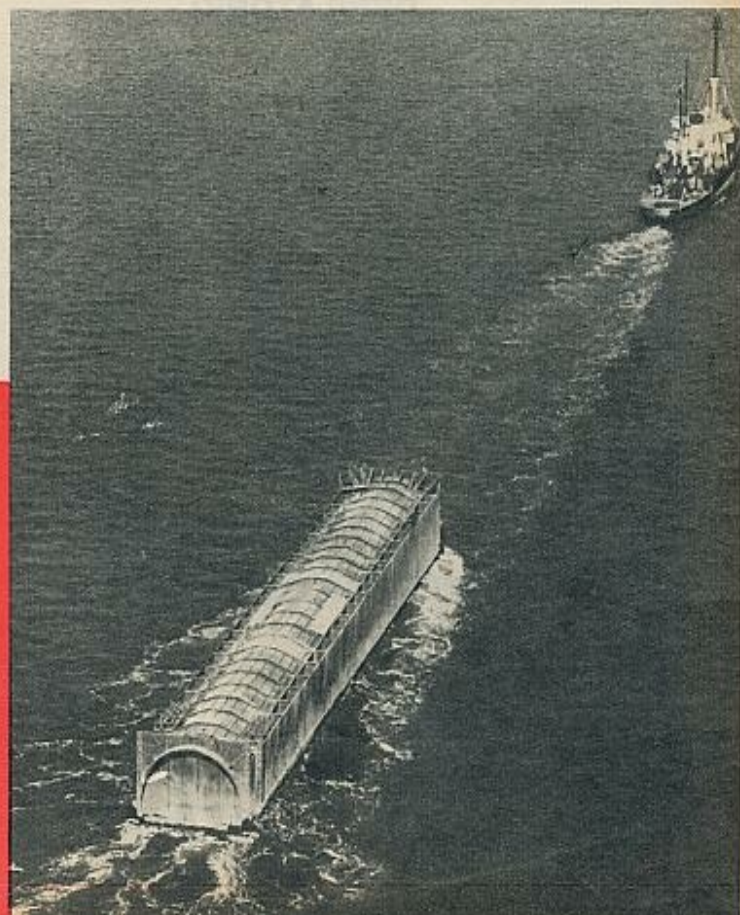
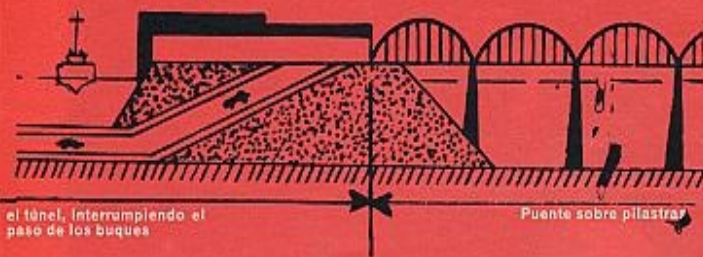
El traslado de las veintisiete secciones prefabricadas del túnel, se efectuó flotando sobre el mar, en un largo recorrido de más de 2.800 kilómetros.

LOS proyectos de grandes viaductos o de túneles que salven las distancias marinas abundan en las mentes y en los despachos de los arquitectos, pero en realidad pocos son los que tienen alguna posibilidad de realizarse. Sin embargo, uno de los más difíciles, por sus características —se conjugan en

SIGUE

DEL PUENTE-TUNEL

de ventilación, servicios





MUÑECOS DE
ARTESANIA

GUTENBERG, 9 Tº 2517752 · MADRID, 7



Al fin... un depilatorio con buen olor

OPIILCA
DEPILATORIO

Suave e
inofensivo

Quita en un instante
y sin olor molesto
el vello de las

**AXILAS
PIERNAS
Y CUTIS**



Agentes en España

Moro S.C.

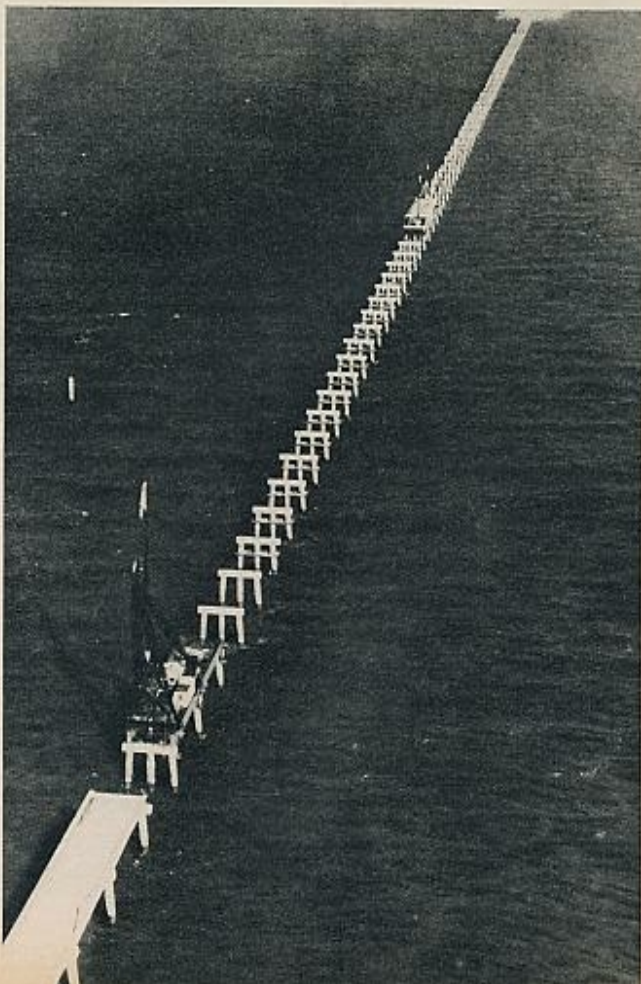
— COSMÉTICA CIENTÍFICA —

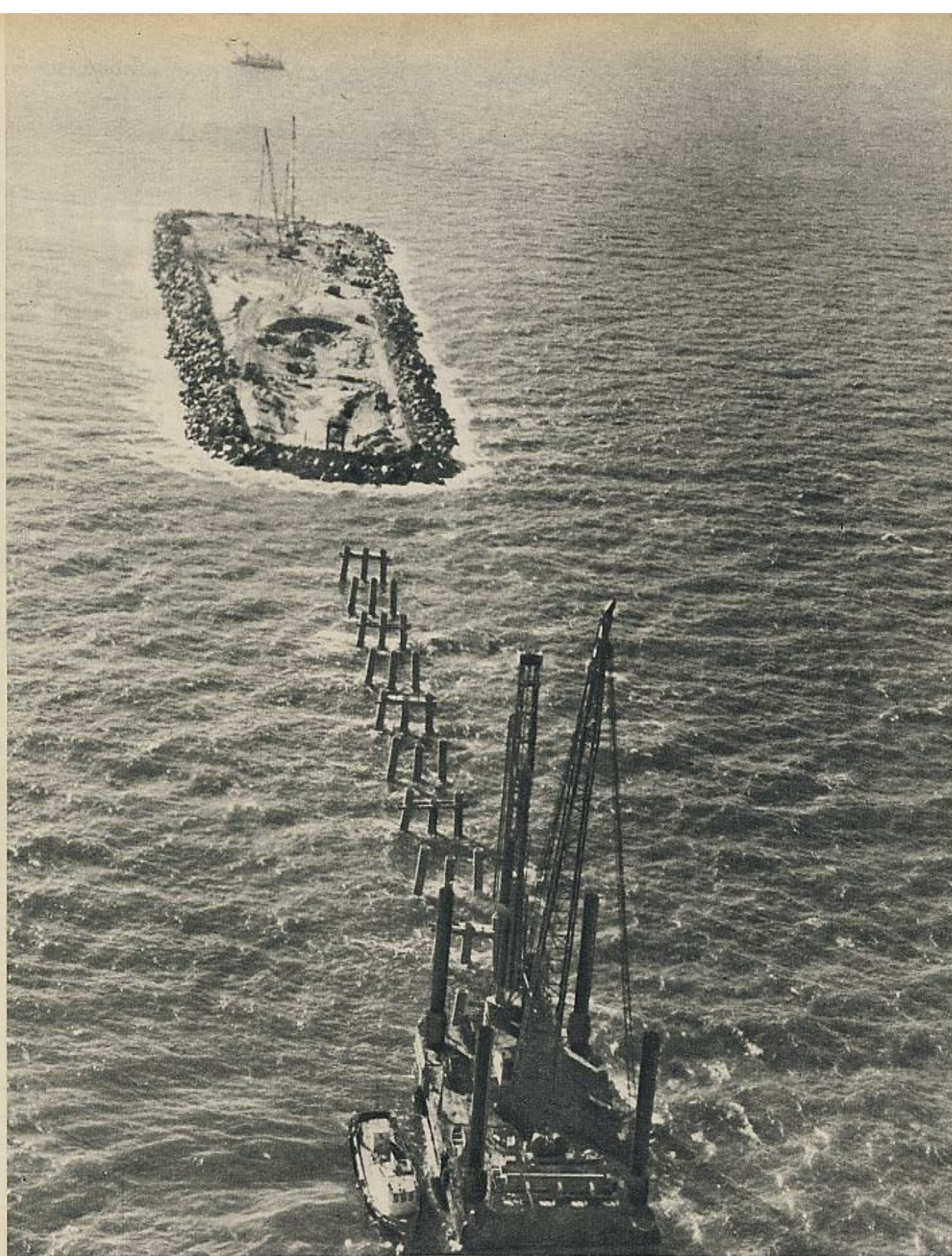
El puente-túnel permitirá la conclusión de la autopista Nueva York-Florida, de 1.600 kilómetros

una sola obra puente y túnel—, está ya en vías de convertirse en realidad. Se trata del «puente-túnel» de la bahía de Chesapeake que se está construyendo en la costa atlántica de los Estados Unidos, dentro del proyecto general de realización de la autopista más larga del mundo que unirá, en un verdadero alarde de ingeniería, la ciudad de Nueva York con Jacksonville, en Florida, con un recorrido total que se acerca a los 1.600 kilómetros. Había un obstáculo que parecía insalvable: el océano. Muchas millas de agua salada impedirían a los automóviles seguir su veloz carrera y hacían del proyecto inicial una mera autopista más. Sin embargo, el «puente-túnel», de más de 28 kilómetros de longitud, ha eliminado el tremendo obstáculo. Nunca hasta ahora el hombre había conseguido unir dos puntos tan distantes que estuviesen separados por las aguas, máxime en un océano y en cuyo tramo la navegación es peligrosa. Pero la técnica se ha impuesto nuevamente y así el Cabo de Charles y la playa de Chesapeake, separados por más de 30 kilómetros de mar, quedarán unidos por este increíble puente-túnel.

El proyecto total se basa en una colosal mezcla de armazones, puentes, calzadas y túneles que estarán asegurados por cuatro islas artificiales. La mayor parte de las secciones del túnel se construyen y se montan en tierra firme, en fábricas dedicadas especialmente a dichos trabajos, ya que las corrientes en mar abierto hacen muy difícil y peligroso el uso de equipos flotantes. El túnel, una vez finalizado, se compondrá de 28 colosales secciones prefabricadas, de 300 pies de longitud cada una. Para poder trasladarlos hubo necesidad de recurrir a los viejos métodos madereros: se lanzaron al mar en Orange, Texas, lugar de su construcción, y flotando hicieron un recorrido de 2.800 kilómetros hasta Norfolk, Virginia, que es donde se está montando el gran complejo de ingeniería. Una vez allí se procederá a su instalación en el fondo del mar, en una zanja que se ha construido con este fin.

Pilares de hormigón pretensado soportarán el almacén de la carretera. Su colocación se efectúa con la ayuda de potentes máquinas que los clavan en el fondo.





Una de las cuatro islas artificiales que soportarán el peso del puente-túnel de Chesapeake. Según los proyectos iniciales, su inauguración está prevista para 1964.

La ventaja de estos túneles radica en que pueden permitir a los buques de gran calado pasar cómodamente por los brazos de mar sin tener necesidad de utilizar puentes levadizos. Los pilares de hormigón pretensado que soportarán el armazón de la carretera se construyen también en tierra firme, siendo trasladados en barcos hasta el lugar de su colocación. Más tarde, esos pilares se introducirán en el fondo del océano, para que su estabilidad sea mayor.

La cifra presupuestada para su construcción es de doscientos millones de dólares, y su inauguración —si se mantiene el ritmo de trabajo, en el que participan más de dos mil obreros— está prevista para 1964.

El puente-túnel de la bahía de Chesapeake, una vez en funcionamiento, reducirá en cuarenta y cinco minutos el tiempo que actualmente se tarda en atravesarlo.

(Exclusiva COPRENSA)