

EL TUNEL HABANA-LA CABANA

Por Armando Maribona

EN reciente edición de la revista "Carteles", al final de una entrevista que el ágil periodista Mil-lares Vázquez hizo al competente ingeniero - arquitecto Manuel Febles Valdés, jefe del Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de La Habana y varias veces presidente del Colegio de Arquitectos, éste afirma que



será construido un túnel por debajo del Canal de entrada de la bahía habanera.

Por su parte el distinguido Cónsul General de Cuba en Miami, señor Manuel Velázquez, nos envía a ruego nuestro una copia del artículo publicado por el popular periodista y autor teatral Francisco Meluzá Otero en el diario "Avance" en 1938, donde califica de "locura genial" la idea lanzada por el señor Velázquez de construir dicho túnel, cuyas entradas-salidas se ubicarían en la Avenida de las Misiones y algún lugar detrás del Morro o la Cabaña. "Autos, tranvías y peatones podrían pasar de un lado a otro —dice el artículo de Meluzá Otero—, y La Habana prolongaríase entonces hacia ese lugar; grandes extensiones de terreno ahora abandonados se convertirían en bello lugar residencial. Consecuencia del camino por debajo del canal sería una carretera por la costa que llegaría hasta Varadero. ¿Cuántas playas lindas hay por el camino? Sería ese el camino del mar y de la arena. Ese es el proyecto que el Cónsul Velázquez, amante de

estas cosas del turismo, ha confeccionado. Pero, ¿cómo pagar eso? En Cuba todos los problemas son de dinero. A pesar de que nos hemos creído que vivimos en el país más rico del mundo. Y creído tanto, que hemos vivido como ricos, que es lo peor. No más divagaciones. ¿Cómo conseguir dinero para ese enorme plan del Cónsul Velázquez? Ah, no ha dejado él de pensarlo. Si es factible o no, allá los que entiendan de eso. Piensa Velázquez que solamente con el 25% que dieran al Estado o a una compañía los propietarios, del sobreprecio que adquirirían sus tierras —desde la Cabaña a Varadero— habría dinero para el túnel, para construir una Ciudad Exposición, al estilo de Leipzig; para una barriada de residencias de diplomáticos, cediendo los terrenos a las Legaciones, para que éstas se construyan; para grandes avenidas, para balnearios, un aeródromo mucho más cercano que el de Rancho Boyeros, etc."

¿Tendrá relación con el viejo proyecto del Cónsul Velázquez el anuncio del arquitecto e ingeniero Febles, o se trata de otro proyecto más reciente en que intervenía el doctor Pedro Grau Triana, tendente a desarrollar la magnífica playa que existe al Este de Cojímar? No lo sabemos, pero cualquiera que fuese, augura el desarrollo de la ciudad-capital alrededor de su puerto de mar.

Hemos hecho repetidamente la advertencia de que el sector de La Habana comprendido entre Belascoaín y el litoral de la bahía, la Avenida del Puerto y el Malecón, forma una península, lo cual impide que el tránsito de vehículos circule radialmente desde el centro de ella, donde está situado el Capitolio, aproximadamente, en to-

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

ORIGEN DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

6

21

das direcciones. Esta cualidad de península —mala cualidad en viabilidad— forzosamente va causando la decadencia de la mayoría de las actuales actividades de su área y, por ende, del valor económico de los terrenos y los edificios en la misma comprendidos. Consecuentemente, todos los proyectos que se hagan para la descongestión del tránsito y la higienización de la vivienda en dicho sector peninsular de La Habana deben ser calculados sobre la base de que éste no será nunca lugar de pasada, sino terminal o comienzo de viajes urbanos e interurbanos.

Con la construcción del túnel de referencia y de otro entre el Muelle de Luz y Regla, sustituible este último por una línea de ferries rápidos y prácticos, como lo explicamos en reciente sesión-almuerzo del Club Rotario reglano, se lograría mantener en gran proporción el valor de terrenos y edificios de la repetida península.

Desarrollar un centro turístico del otro lado del Morro y la Cabaña, cual lo soñó el Cónsul Manuel Velázquez, junto a un nuevo barrio residencial, ambos enriquecidos por parques y jardines y un aeródromo, nos parece muy sensato y conveniente. Lo único que en buena lógica no debiera ser ubicado en esa gran zona urbana añadible a las ya existentes de la ciudad-capital, es ninguna oficina gubernativa, ningún ministerio, ninguno de los elementos que atraen necesariamente y con gran frecuencia a considerable número de personas, porque ello supondría obligar a recorrer aún mayores distancias que en el presente a todas las personas que viven o trabajan a la izquierda de la línea de puntos marcada en el mapa que ilustra este artículo, y que se dirige de Arroyo Apolo a Prado y Malecón, pasando por el centro de la semicircunferencia que indica que existe la misma distancia desde el Parque Central de La Habana a Cojímar que a Arroyo Apolo y los "repartos" Miramar y Kohly. Si la ciudad-capital creció gigan-

tescamente hacia el Suroeste y no del centro hacia su periferia, como ha ocurrido con Madrid, París y otras urbes mediterráneas (rodeadas de tierra) se debe exclusivamente a la condición peninsular de nuestra ciudad inicial de intramuros, constreñida forzosamente por el agua del mar, y esto, durante varios siglos, ha creado intereses respetabilísimos. De ser ubicadas las oficinas públicas al otro lado del Morro y la Cabaña, ¿cuánto durarían los viajes diarios de los millares de personas que viven en los distintos barrios de Marianao, Miraflores, Los Pinos, Santa Amalia, la Lira, Arroyo Naranjo, Calabazar, Rancho Boyeros, Santiago de las Vegas, Arroyo Arenas, Wajay y tantos otros poblados que se desarrollaron desordenadamente por falta de un Plano Regulador de la Gran Habana y por la siempre creciente especulación de los terrenos? De ser ubicadas las oficinas públicas al otro lado del Morro y la Cabaña, y para evitar un supercongestionamiento de vehículos por todas las calles utilizables para dirigirse a la Avenida de las Misiones a tomar el túnel, sería necesario construir nuevas carreteras y avenidas desde todos los barrios y poblados que se encuentran a la derecha de la línea de puntos del mapa adjunto, en dirección Norte.

El centro geográfico de La Habana ha ido cambiando de lugar desde la fundación de la ciudad, como lo demostró en su magnífico trabajo de ingreso en la Academia de Ciencias —1921— el competísimos ingeniero Enrique J. Montouliou, y ante el desarrollo gigantesco y caótico de barrios y poblados que provocó la absurda centralización de casi todas las actividades nacionales en la ciudad-capital, urgen señalar en el imprescindible y necesarísimo Plano Regulador el sitio más conveniente y si es posible, más demográficamente céntrico, de la que será antes de 25 años, la Gran Habana, que incluirá en algunos casos sin más línea divisoria que una calle o una avenida, los Términos Municipales de Regla y Guanabacoa. Es en ese lugar conveniente, según el criterio de una comisión de urbanistas capacitados y responsables, donde debe ser situado el Centro Cívico que reúna los ministerios y las principales oficinas matrices, ya que cada barrio debe tener sus correspondientes estaciones de bomberos, de correos, de policía, de recaudación fiscal y demás servicios acordes con la civilización y nuestro régimen democrático republicano.

SM, Jul 11/48

ARCHIVO DOCUMENTAL
CINA DE HISTORIA DE
DE LA HABANA