

7

164

Constituirá en Breve La Habana del Este la Más Moderna, Saludable y Cómoda Ciudad de Nuestro País

Propietarios de Tierras y Financieros
Cooperan a la Construcción del Túnel

PRIMERA CIUDAD PLANIFICADA DE CUBA

Tendrá Amplia Red Vial, Acueducto, Luz,
Alcantarillado, Parques y Areas Verdes

Por ANTONIO RICCARDI
Especial Para EL MUNDO

A principios de la presente semana, la prensa dió cuenta de la firma de los contratos que finalizan la concertación del financiamiento proporcionado por la "Financiera Nacional de Cuba", para la realización de las obras del túnel bajo el canal de entrada del puerto de La Habana, así como para construir la Vía Monumental que enlazará la salida de dicho túnel —en las cercanías del Castillo del Morro— con la Vía Blanca, en el lugar conocido por La Rotonda, y que facilitará el acceso a La Habana del Este.

La creación de una ciudad, con todas las características de un model de planificación, de higiene, facilidades de agua, luz, alcantarillado, áreas verdes, parques, zonas comerciales, etc. es, de cualquier forma, noticia de verdadera importancia, razón que movió a EL MUNDO, a brindar a sus lectores una amplia información sobre esa nueva Ciudad que será La Habana del Este.

Para lograrlo, entre otras fuentes, obtuvimos una entrevista con el señor Tomás E. Diego, joven y activo Presidente de la "Compañía Urbanizadora Anacaona", S. A., que aúna a los propietarios de las tierras ubicadas en lo que será la nueva ciudad habanera, y cuya empresa es la encargada de la venta, propaganda y administración de una gran parte de esa Habana del Este.

Dejemos al señor Diego que nos informe sobre este gran movimiento de desarrollo urbanístico, económico, social, comercial, que constituye la creación de la nueva ciudad.

—Ante todo, señor Riccardi, permítame expresarle mi gratitud al gran periódico EL MUNDO por la facilidad que nos brinda de dar a conocer en toda su amplitud lo que esta obra representa. Después, y haciendo un brevísimo recuento histórico, recordaré que La Habana actual se nos presenta como una ciudad "intra-muros", con todos los inconvenientes para la vida moderna, de estar cerrada y compacta y con numerosos obstáculos que dificultan su desarrollo adecuado. Su falta de parques y áreas verdes, su impedimento de ampliarse hacia el Este por la barrera que representa la Bahía, la obligó a extenderse hacia el Oeste, hacia el río Almendares.

Es bueno recordar también —agrega— que el crecimiento de La Habana en 1902 no permitía a un país nuevo y con poca población, recién diezmado por una guerra, y sin tiempo para legislar, planificar bases reguladoras del Urbanismo.

Hoy podemos contarnos entre los países que poseemos ar-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

7

quitectos y urbanistas en suficiente cantidad y de alta calidad y experiencia. Entonces no eran necesarias las amplias avenidas, ni las zonas de parqueo; la ciencia moderna no creaba el esparcimiento para la juventud, las áreas verdes, las redes viales, los estacionamientos, el alcantarillado y muchos otros factores que son hoy indispensables al normal desenvolvimiento de la vida humana. Salvo honrosas excepciones, La Habana fué desarrollándose dentro de las limitaciones marcadas por numerosos obstáculos hasta convertirse con sus calles angostas y su aglutinamiento de habitantes, en un centro de población que requería a todas luces "despejarse" y expandirse de una manera mejor regulada.

Era necesario —y así lo previó el ingeniero Velasco ya en 1912— abrir nuevos caminos a través de la hasta entonces supuesta barrera infranqueable de la Bahía de La Habana. Y fué así como nació la idea de La Habana del Este.

Origen del Proyecto del Túnel

En 1912 —sigue diciendo nuestro entrevistado— el ingeniero Velasco, en aquel entonces propietario de las tierras que hoy forman La Habana del Este, proyectó la construcción de un puente para unir la entonces ciudad-capital con la nueva ciudad que él ideó. En aquella época la solución quizá fuera apropiada, pero luego la práctica demostró que un puente sería totalmente imposible. La idea fué durante largos años discutida por nuestras más altas autoridades en ingeniería, urbanismo y arquitectura, y se recabó hasta la opinión de especialistas extranjeros de renombre.

Entre 1937 y 1940 volvió a hablarse de la posibilidad del puente, o de un túnel, cosa que pareció contraproducente, pero que fué cuidadosamente considerada por muchos entendidos en estas cuestiones.

En 1949, el Ministerio de Obras Públicas preparó un croquis sobre las posibilidades de unión de La Habana del Este con La Habana actual, mediante un túnel que se proyectaba debía comenzar en la esquina del Paseo del Prado y la calle de Virtudes, cosa que se desechó por no estimarse apropiado para la regulación del tránsito.

En 1954, el ingeniero José Menéndez, actual Asesor Técnico de las obras del Túnel, hizo un ante-proyecto del Túnel fijando la entrada en los alrededores de la Avenida de las Misiones. Ya en ese momento la empresa francesa "Grand Travaux de Marsella", estaba presentando un proyecto y un estimado de financiamiento de la obra que el mismo ingeniero

Menéndez estudió y al que impartió su aprobación, iniciándose las gestiones pertinentes para el inmediato comienzo de las obras.

Proceso y Formación del Túnel

—¿Podría explicarnos el proceso y formación del Túnel?, preguntamos.

—El túnel que atravesará el canal de entrada de la bahía, es un gran tubo que tiene 22 metros de ancho, por 7 metros de alto, integrado por varias secciones de unos 100 metros de largo cada una. En el lecho del canal de entrada de la bahía se realizará una especie de excavación, muy similar a una ancha zanja, de unos 25 metros de ancho por unos 15 metros de profundidad. Posteriormente, los tubos se llevarán flotando hasta el lugar adecuado, hundiéndose los mismos y luego de unidos y cubiertos con placas de aluminio y hormigón pre-comprimido, garantizar una impermeabilidad perfecta y dejar completada esta magna obra...

Las entradas y salidas del túnel —agrega el señor Diego— formadas por cuatro vías harán posible el tránsito diario de más de 50.000 vehículos, siendo de sólo 30 segundos el tiempo necesario para pasarlo. El sistema previsto de entrada y salida del túnel se hará sin cruces a nivel, facilitando una mayor comodidad y fluidez al tránsito, así como un mayor grado de belleza al conjunto urbano...

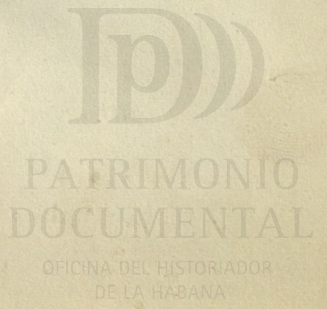
Financiamiento de las Obras

—¿Qué puede decirnos sobre el financiamiento del Túnel?

—Las obras del túnel importarán unos \$35.000.000, de los cuales \$28.500.000 se destinarán al pago a la "Société de Grand Travaux de Marsella", y el resto de la cantidad financiada, será invertida en la construcción de la Vía Monumental y a los intereses de la parte proporcional del préstamo, mientras dure el período de la construcción, que es de 30 meses.

Ampliando su informe, el señor Diego nos indica que la concesión para éstas obras fué otorgada por la Ley Decreto No. 1550, de 4 de Agosto de 1954. Los derechos de peaje que produzcan el Túnel y el repartimiento legal (una especie de plusvalía) fijado a los terrenos situados en la Zona general de Influencia del Túnel y la totalidad de los bonos hipotecarios que con un valor de \$9.549.000 gravan en primera hipoteca los terrenos aportados a la "Compañía de Fomento del Túnel de La Habana", por los propietarios de las tierras, garantizan esa emisión.

La "Société de Grand Travaux de Marsella" ha tomado parte principal de esos bonos, y el Ban-



co del Comercio Exterior, ha tomado unos \$12 millones de pesos para la compra de azúcar. Los primeros no serán puestos en el mercado hasta un año después de haberse terminado el Túnel. La obra, en cierto forma, es financiada en Europa.

La Compañía de Fomento del Túnel de La Habana

—Quisiera explicarnos qué es y cómo está integrada la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana?

—Es una entidad formada por los propietarios de las tierras al Este de la Bahía de La Habana, los cuales han financiado y contratado las obras del túnel y de la doble vía Monumental, que serán las arterias principales de este gran proyecto que habrán de facilitar a todo el pueblo, las posibilidades de disfrutar de la Ciudad más perfecta y acogedora del mundo. Para lograr sus finalidades, a más de colocar a sus va-

liosias propiedades como garantía, los propietarios de tierras han recibido la más calurosa cooperación tanto del actual Gobierno del presidente Batista, como de la Financiera Nacional, la Comisión de Fomento Nacional, el FHA, el Ministerio de Obras Públicas y muchos otros organismos, que han permitido la concertación del Convenio de Realización de Obras por parte de la Société des Grand Travaux de Marsella.

¿Qué es la Zonificación?

—En qué consiste la zonificación, preguntamos al señor Diego.

—La zonificación asegura un uso determinado y permanente de todo el terreno que ocupa la ciudad, disponiendo del área necesaria en el lugar adecuado para cada una de sus funciones. En forma más sencilla: es algo que asegura un lugar para cada cosa y cada cosa en su lugar.

1) **Las Viviendas:** que se han dispuesto dentro de los mejores terrenos por su altura, vista y clima, favoreciendo la construcción de distintos tipos de densidades residenciales. Cada núcleo residencial tendrá sus parques, colegios, iglesia y centros comerciales.

2) **Las zonas comerciales.** El corazón comercial de la ciudad se ha concebido en forma tal que permita las mayores comodidades al cliente, tales como circulación del peatón a través de plazas interiores y parqueo adecuado; y las mejores ventajas al comerciante, tales como situación ventajosa y enlace vial, asegu-

rando la prosperidad de sus actividades.

3) **La Zona Industrial.** Se ha proyectado el uso de los terrenos junto a la parte interior de la bahía, por las siguientes condiciones: brisas dominantes hacia el Sur, vías ferroviarias ya existentes, transporte marítimo y enlace a carreteras.

4) **Zona Gubernamental.** Constituida por terrenos propios del Estado, en algunos de los cuales radican organismos oficiales y en la que se planea la construcción de un parque para la gran Habana, y edificios como el Hospital Naval y otros centros estatales. Esta zona es tan grande como toda la llamada "Habana Vieja".

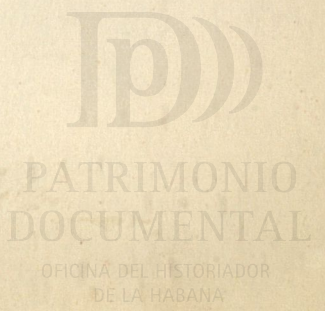
La Amplia Red Vial

Una ciudad es un organismo vivo y complejo, y una red de comunicaciones inadecuada, lejos de facilitar su vida, la comprime y ahoga. Pedimos al señor Diego algunos detalles sobre la vasta red vial que vemos proyectada y nos dice:

—La Habana del Este brindará una bien estudiada y cómoda red vial, integrada por la Vía Monumental, un sistema de avenidas tributarias (que demarcarán los núcleos de la ciudad circunvalándolos) y las calles residenciales de tráfico mínimo y por tanto, tranquilas y seguras. La solución que se da a las comunicaciones en La Habana del Este integra tres condicionales importantes, a saber: Separación casi absoluta del peatón y el automóvil; flujo coordinado de los distintos tipos de tránsito; solución científica y adecuada de los movimientos, del tránsito en todas las intersecciones importantes.

—Y esa Vía Monumental ¿qué características tendrá?

—Voy a enumerárselas: Se iniciará a la salida del Túnel y terminará en la Carretera Central, frente al Cotorro, será la autopista más grande del mundo, con unos 7 kilómetros de extensión y un ancho de entre 100 a 150 metros, con 14 carrileras o vías, cuyo costo está calculado en unos \$4.800.000 aproximadamente... En su punto más estrecho (para que le sirva de comparación) será cuatro veces más ancha que la calle Línea... y será más ancha que el Boulevard Roosevelt (86 metros), el Reyes, de Bruselas (80), la de los Campos Eliseos, de París (68), etc. Deseo advertirle que la construcción de esta Vía Monumental fué aprobada por el Consejo de Ministros en el presente año, como parte del plano regulador de La Habana del Este. Y



el desarrollo de los detalles de ingeniería y la coordinación con la red vial, fué ejecutada por la firma de planificación de M. Gastón, sus ingenieros y arquitectos cubanos, asesorados por el notable arquitecto italiano Franco Albini.

Áreas Verdes y Estacionamiento

Las llamadas "áreas verdes" son aquellas que proporcionan el desahogo, la belleza y la tranquilidad indispensables en toda ciudad moderna. No solo deben ser suficientes a la población que sirven sino que han de ser de fácil acceso y llenar la función a que se destinan. A este respecto, el señor Diego nos señala como ejemplo, que la Habana Vieja carece de estas áreas, pues las que existen (apenas un 1% de su área total) son insuficientes, de difícil acceso o se inutilizan convertidas en parqueos.

Contrariamente a esto, la Habana del Este proporcionará un gran parque para beneficio de toda la nueva ciudad y de la misma actual, parques ornamentales

a lo largo de sus principales avenidas, parques residenciales a no más de 300 metros de cada centro habitado, parques infantiles de seguro y fácil acceso, y franjas de limitación entre áreas residenciales y áreas industriales. En resumen La Habana del Este dedicará un 15% de su área total al desahogo, belleza y tranquilidad de sus habitantes.

—¿Y sobre el estacionamiento, qué puede decir?

—El parqueo o estacionamiento como usted sabe, señor Riccardi, es uno de los más graves problemas que confronta La Habana de hoy, y queda resuelto en La Habana del Este desde su inicio y con vista a su máximo desarrollo futuro. El análisis del tránsito, del volumen de sus construcciones comerciales y residenciales, así como el estudio de la densidad de población permitida, han determinado la situación y medida de sus áreas de estacionamiento, eliminándolo de las calles comerciales o de oficinas, en las que se reduce a grandes espacios destinados a ese efecto, regulándose y previniéndose en los sectores residenciales de apartamentos la creación de zonas de parqueo para cada edificio.

Servicios de Agua, luz Alcantarillado, etc.

—La fuente de abastecimiento de agua para La Habana del Este, dice el señor Diego, ha sido encontrada y resuelta por el ingeniero Gustavo Bécquer, y radica en la finca Cubeiro, en el

Cotorro, donde comenzaron ya los trabajos perforándose en abril pasado un pozo de 36 pulgadas de diámetro y 60 pies de profundidad, que produce (pese a los 7 meses de intensa sequía) un caudal diario de entre 8 a 10 millones de galones. Este acueducto, que en nada afecta a los otros existentes, ha sido aprobado por Ley Decreto 2029 del presente año... Es fácil colegir que, de antemano, está resuelta la cuestión del agua en La Habana del Este... Y en lo que respecta al alcantarillado y desagüe, la Habana Nueva dispondrá de una gran planta de purificación de aguas negras, lo que asegura una solución sanitaria ideal, complementada por un sistema de recogidas de basuras que termina en la planta de incineración que se instalará en la zona industrial, lo que brinda una mayor limpieza y belleza a la nueva ciudad. Y por último, debo decirle que en cuanto a la producción de energía eléctrica, para todas las zonas de la nueva ciudad, incluyendo la parte comercial, industrial, y de oficinas, la Ley Decreto 2025 establece el otorgamiento de una Concesión, que permite obtener flúido eléctrico a un costo mínimo y en las cantidades necesarias.

¿Son Caros los Terrenos?

Al repórter le asalta la impresión de que en la Habana Nueva los terrenos resultarán caros, dadas las características y numerosas ventajas de que allí se va a disponer; pero su criterio cambia cuando el señor Diego le dice:

—La adquisición de terrenos

en la Habana del Este es cosa factible para cualquier persona de visión y de amplias proyecciones. Por ejemplo, en el Residencial Vía Túnel los precios son de \$5 a \$7 la vara, y ofrecemos la excepcional ventaja de que se conceden 60 meses para pagar, y sin intereses, beneficios éstos que podemos conceder, con otros más, a virtud de las exenciones que el Estado ha promulgado en favor de los urbanizadores de esta nueva ciudad, a cambio de la contribución de éstos al financiamiento de las obras del túnel.

¿Afectará las Propiedades de La Habana Actual?

—¿Cree usted que la creación de La Habana del Este afectará la valorización de terrenos y propiedades en La Habana actual?

—En manera alguna la afectará, porque La Habana de hoy tiene una superpoblación que se está ampliando hacia el Oeste, alejándose cada vez más del centro capitalino y dificultando las comunicaciones. La Habana del

Este se crea no sólo para facilitar el desarrollo de una gran ciudad, cómoda, moderna, progresista, sino también para acortar distancias. La Habana de hoy crece a razón de 25 a 30 mil habitantes por año, lo que indica que dentro de 20 años o menos, su población habrá aumentado en más de 600,000 habitantes, y la Habana del Este sólo alojará un máximo de 200,000 habitantes, que es la cantidad sobre la cual se ha planificado.

Beneficios del F.H.A.

—¿En La Habana del Este se podrá fabricar mediante los planes del F.H.A.?

—Sí, señor, porque todos los terrenos nuestros tienen las medidas y características exigidas por las disposiciones del Fomento de Hipotecas Aseguradas, lo que quiere decir que, a más de las ventajas de obtener en La Habana Nueva terrenos a muy módicos precios y con grandes facilidades de pago, existe la posibilidad de disfrutar de la admirable cooperación financiera del F.H.A.

Los Dirigentes de la "Anacaona"

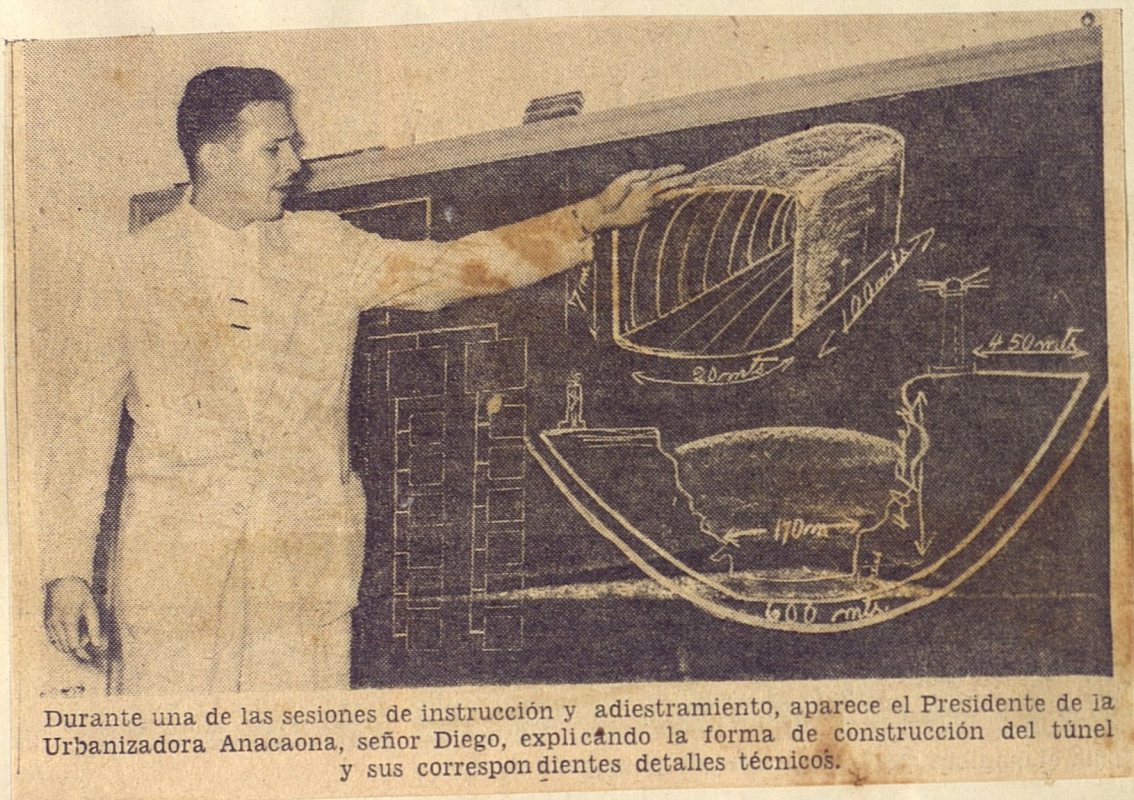
La Compañía Urbanizadora Anacaona, S. A., está integrada por un grupo de hombres jóvenes que han desenvuelto sus actividades fundamentalmente en los sectores bancario, de la propiedad inmueble, del urbanismo y las construcciones. Sus principales funcionarios son: Presidente, señor Tomás E. Diego; tesorero, señor Amin Salden; secretario, doctor Juan Clemente Zamora; jefe de ventas, señor Faustino Núñez Seijas; director de publicidad, señor Angel Guinea; y jefe de oficinas, señor Jorge González.

Esta entidad es la encargada de la venta, propaganda y administración de una gran parte de los terrenos ubicados en La Habana del Este, entre los cuales se encuentra el "Residencial Vía Túnel", que es la primera empresa que acometerá —a través de la Cia. Urbanizadora Anacaona— a partir del 10. de Noviembre próximo, su campaña de ventas y actividades en general.

M. Sep 25/55

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

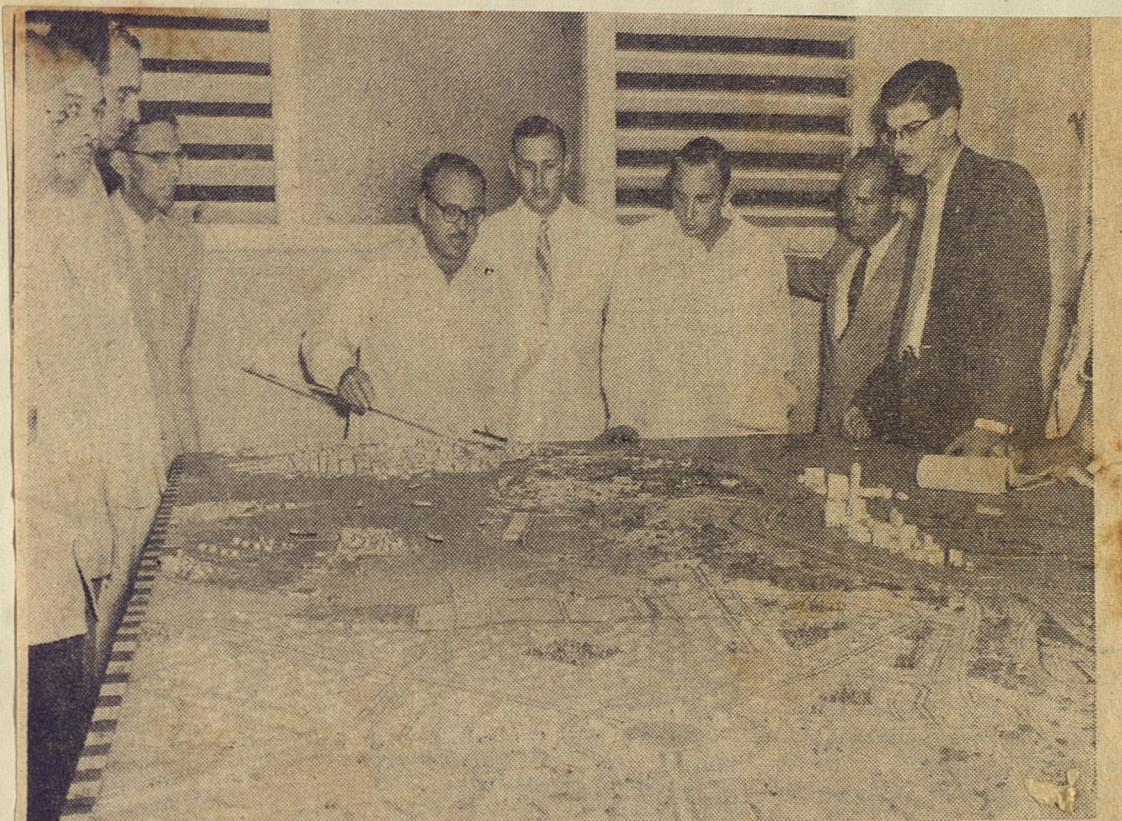


Durante una de las sesiones de instrucción y adiestramiento, aparece el Presidente de la Urbanizadora Anacaona, señor Diego, explicando la forma de construcción del túnel y sus correspondientes detalles técnicos.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

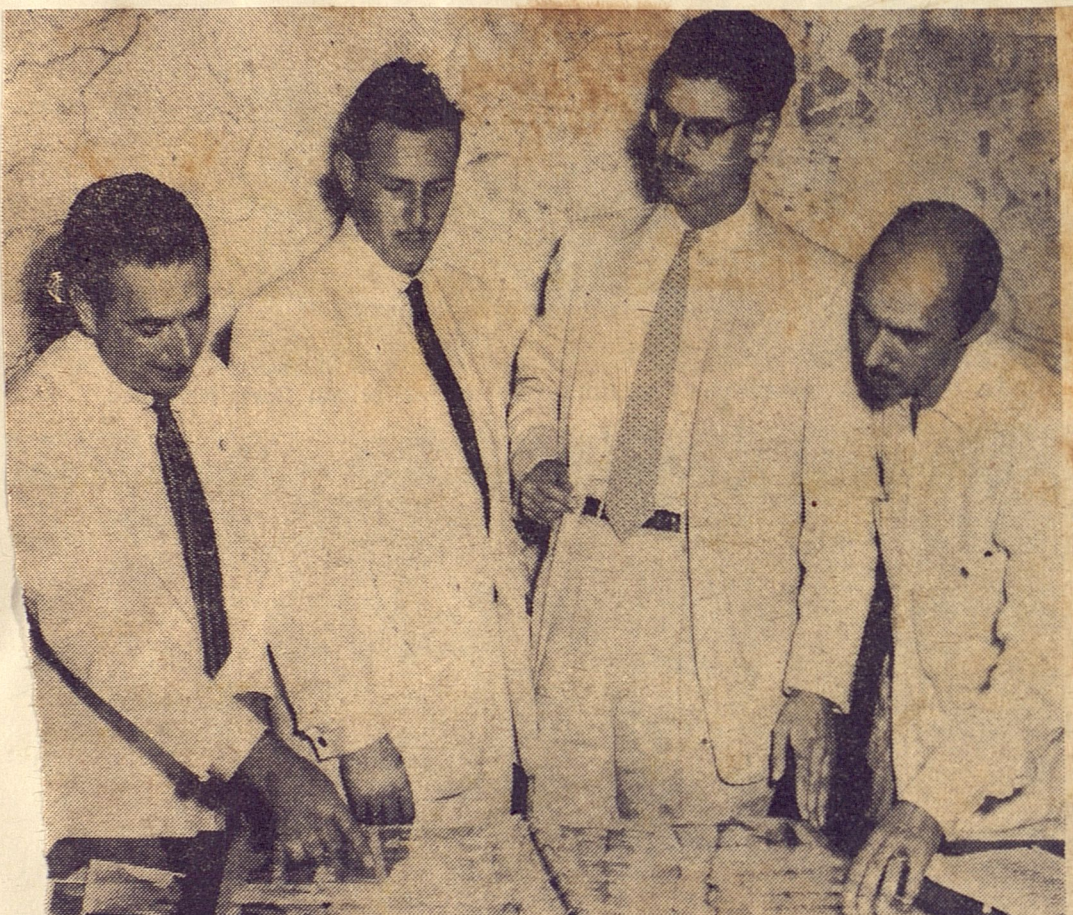


El arquitecto M. Gastón, que con sus arquitectos asociados dirigió la planificación de la Habana del Este, muestra la maqueta general del proyecto, a los señores José Velasco, Tomás E. Diego, doctor Juan Clemente Zamora y a varios miembros del Departamento de Ventas de la Compañía Urbanizadora "Anacaona", S. A.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



ando al repórter de EL MUNDO los detalles de su organización general apare-
 e izquierda a derecha, el señor Faustino Núñez Seijas, Jefe de Ventas de la
 ña Urbanizadora "Anacaona", el Presidente, señor Diego y el Secretario y Ase-
 sor Legal, doctor Juan Clemente Zamora.—(Fotografía: Luis Sánchez).



Planeada con todo lo que el siglo XX nos ha enseñado: parques y áreas verdes, grandes avenidas, vida organizada, tranquila, pero siempre alegre, espiritual y suave, esta vista general de la maqueta de la Habana del Este muestra su admirable ubicación y sus numerosas ventajas que la colocarán entre las primeras ciudades del mundo y la más importante de Cuba.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La Habana de Hoy y de Mañana



Un precioso detalle de la maqueta del vasto proyecto de la Habana del Este, en que se aprecia el canal de entrada de la bahía, bajo el cual pasará el túnel, notándose también en primer término la parte de la capital denominada "Habana Vieja" y el Capitolio, y parte de la zona oficial y comercial de la Nueva Habana.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA