

EL TUNEL: NECESIDAD INMEDIATA

Es objeto de serios estudios la construcción del túnel bajo la bahía

Solución del gran problema del tránsito y del alojamiento de un millón de habitantes más. La Gran Habana unirá a la capital, Marianao, Regla y Guanabacoa. Crecimiento anárquico de la población hacia el oeste. Necesidad de que el ensanche futuro de la ciudad se produzca hacia el este.

Julio 19/54

Por **ARMANDO RABILERO AGUILERA**

(De la redacción de ALERTA)

El túnel bajo la bahía de La Habana parece una realidad próxima. Según las palabras del presidente Batista a los reporteros de Palacio a mediados del mes pasado, el proyecto es objeto de serios estudios.

Dejemos a un lado todo comentario relativo a cuál de los planos existentes es mejor, y tratemos de destacar en el poco espacio de que disponemos la gran necesidad de esta obra, cuya realización resolvería sin duda alguna el gran problema urbanístico y de tránsito que confronta nuestra capital y todos los otros que se derivan de la solución de estos dos.

La ciudad de La Habana ha crecido enormemente en dimensiones y población en los últimos cuarenta años. Cuando hablamos de La Habana nos referimos a la Gran Habana, es decir, la capital y los municipios de Marianao, Regla y Guanabacoa.

Pues bien, en 1907 la población de esta área era de 345,650 habitantes; en 1949, alcanzó la respetable cifra de 1.035,000.

a

2)

CRECIMIENTO ANARQUICO

El aumento de la población dió lugar al crecimiento de la capital y de las ciudades de su perímetro. Ese crecimiento se efectuó de un modo anárquico, contra las normas más elementales del urbanismo moderno, salvo excepciones, en una dirección que ha hecho que núcleos importantes de población vivan hasta unos diez kilómetros de los centros vitales y creándose los problemas antes apuntados. Por otra parte, la mayor densidad de población vive en un espacio reducidísimo, en donde los edificios se ajustan a los cánones arquitectónicos de tiempos de la colonia, lleno de vericuetos que hacen imposible la existencia en una ciudad cuyo rango la sitúa en lugar prominente en nuestro continente.

El alejamiento cada vez mayor de la población hacia el oeste y el sur y la imposibilidad material de modificar la fisonomía de la Habana Vieja, en consonancia con las actuales necesidades urbanísticas, han agudizado el viejo y terrible problema del tránsito, que sin un ensanche en otra dirección, hacia el este, jamás podría ser resuelto. Pecan de ignorantes quienes afirman que con unos cuantos semáforos más y una mejor distribución del tránsito

de vehículos quedaría resuelto el problema.

LA CONGESTION DEL TRANSITO

Para que se tenga una idea de este grave problema, aquí van algunos datos muy interesantes. Con ellos se destruye la impresión más o menos generalizada de que el número excesivo de vehículos motorizados es el factor principal de la congestión del tránsito. Digamos antes que quienes así opinan están actuando consciente o inconscientemente contra el progreso de la ciudad. En verdad, La Habana, en razón de su categoría de gran urbe, no cuenta todavía con el número de automóviles que le corresponde. La causa principal de la congestión del tránsito radica en su mala urbanización, en su urbanización arcaica, colonial.

En La Habana están rodando más de treinta mil automóviles, cifra que indica que sólo un tres por ciento aproximado de la población posee autos. Este porcentaje es muy inferior al que hay en otras ciudades de igual envergadura. El aumento evidente de la venta de autos nos está empujando hacia el dilema siguiente: o se resuelve el problema del tránsito con el ensanche científico de la ciudad o habrá que para-



a

3

68

lizar la venta de vehículos. Esto último, además de ser imposible, sería negativo. Hay que aceptar, pues, la necesidad del ensanche de la ciudad en la forma apuntada para que en ella funcione un tránsito des- congestionado con un número cada vez mayor de vehículos.

HACIA EL ESTE

Por esto, valga la repetición, el problema del tránsito no se resuelve con improvisaciones que siempre resultan funestas. Hay que entrarle a esa solución de un modo científico. Estando el centro comercial de la ciudad en la Habana Vieja, el ensanche hacia el oeste, de manera longitudinal, agravaría la situación en el futuro. El ensanche tiene que producirse necesariamente hacia el este. En esta dirección tropezamos con la bahía. Luego el túnel debe suprimir ese obstáculo convirtiéndose en una necesidad inmediata.

La Habana pide a gritos extenderse hacia el este, hacia el otro lado de

la bahía, entre el Morro y Cojímar, cuyos terrenos tienen de longitud la misma distancia que hay entre el Morro y la desembocadura del río Almendares.

La falta de un nexo entre la parte occidental y los terrenos del este, al otro lado del Morro, han dado lugar a la actual configuración de la capital, en cuyos extremos siguen apareciendo barrios residenciales que a la larga crearán nuevos problemas de tránsito y urbanismo y que agravarán los ya existentes.

ALOJAMIENTO PARA OTRO MILLON

Si aceptamos como hecho irrefutable que La

Habana tendrá dentro de los próximos 30 a 40 años otro millón de habitantes, es indudable que el espacio en que debe ser alojado este millón ocuparía un área igual a la que actualmente tiene la ciudad. No se puede concebir que esta población sea alojada al oeste, prolongando aún más la capital en esta dirección, o hacia el sur, estando su corazón, la Habana Vieja, a unos diez kilómetros

de distancia, o sea, en el Otro extremo, junto a la bahía.

Véase el mapa con que ilustramos esta plana e inmediatamente se comprenderá por qué es necesario el crecimiento futuro de La Habana hacia el este. Al otro lado de la bahía hay una explanada ligeramente inclinada hacia el mar, que se extiende desde el Morro hasta el río de Cojímar. El fomento y desarrollo de esta área se estimularía grandemente con la construcción del túnel. Prado, Malecón, la Avenida del Puerto, los centros comerciales y financieros tendrían fácil acceso desde el otro lado de la bahía a través del túnel. Quince minutos bastarían para llegar en automóvil a cualquier lugar del centro de la capital. Allí hay catorce caballerías del Estado. ¿Cuánto no valdrían esos terrenos si los dotamos de una comunicación con el oeste de esta naturaleza? Si en la zona occidental, desde Galiano hacia el litoral del puerto el metro cuadrado se vende hasta en trescientos pesos, el valor que adquiriría el área del otro lado, por metro cuadrado, es fácil de suponer.

No hay dudas de que el Estado podría resarcirse de los gastos que pudiera ocasionar la construcción de edificios públicos en los cuales alojar los Ministerios y otros



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

a

4

69

departamentos oficiales. Estas obras imprimirán un fuerte impulso al fomento rápido de toda la zona. Además, hay otros terrenos de propiedad privada, que recibirían igualmente el beneficio directo de su construcción.

PLANIFICACION ESTATAL

La aparición del túnel impondría al Estado la obligación de planificar la urbanización del área al este del Morro, que no podría desarrollarse en la forma anárquica y antiestética que actualmente tiene la parte occidental. En un área en donde indudablemente se alojarán los Ministerios y numerosas dependencias oficiales, que funcionan hoy en edificios arcaicos, estrechos e inadecuados en la Habana Vieja, en donde aparecerán parques y avenidas modernos, zonas de turismo y barrios residenciales, distritos industriales y hoteles, la urbanización debe seguir un riguroso plan confeccionado por el Estado, al cual tendría que ceñirse la empresa privada. Hay que tener en mente que en esa gran explanada al este del Morro residirá el millón de habitantes a que hemos hecho mención en párrafos anteriores, y que su alojamiento adecuado no se puede lograr en la forma caprichosa en que se ha hecho en el lado occidental, en donde los rentistas han construido viviendas fuera de toda norma urbanística, y guiados únicamente por el afán de sacar a la propiedad en el menor tiempo posible el capital invertido.

Apuntados a grandes rasgos algunos de los argumentos que prueban la necesidad de la construcción del túnel para el mejor desarrollo de la Gran Habana, pasemos a enu-

merar otros que tienen la misma o mayor importancia.

MEJOR ACCESO HACIA EL ESTE

Al este está el otro gran núcleo de población del país. El túnel facilitaría la comunicación directa con las playas y ciudades de la costa norte hasta Varadero, con las provincias orientales por la Via Blanca hasta Matanzas y desde allí a lo largo de la Carretera Central.

Si tenemos en cuenta que La Habana es el principal puerto de la Isla, por el cual se efectúa el ochenta por ciento del comercio de importación y el veinticinco del comercio de exportación de todo el país, el túnel y la expansión de la ciudad hacia el este facilitarían la realización de este comercio. Apuntemos de pasada que trece centrales azucareros envían su azúcar al exterior por el puerto habanero.

La expansión que ha experimentado nuestra capital ha agravado al máximo el problema de

urbanismo. El urbanismo supone alojamiento adecuado para el hombre, facilidades de transporte y comunicaciones, problemas de higiene, de conservación y mantenimiento de lo creado y muchos otros más de igual trascendencia, de cuya solución científica depende la vida civilizada de una ciudad moderna.

VIGILANCIA DE LA GRAN OBRA

Hasta ahora, el desarrollo y progreso de La Habana se ha producido de un modo anárquico. En lo venidero, este des-

arrollo y progreso debe ajustarse a planes científicamente trazados, sistemáticamente. El Estado debe ser el encargado de vigilar esta expansión en el caso de que no suministre los fondos necesarios para ello y ésta tenga que realizarse con capital privado.

El fomento del este, pues, tiene que arrancar por fuerza de la construcción del túnel bajo la bahía, que ya constituye una necesidad inmediata. Si queremos que nuestra capital, además de cumplir a cabalidad las necesidades de su población futura, se convierta en una de las metrópolis más bellas de la América de habla española y en centro de atracción del turismo, la construcción del túnel y el fomento y desarrollo del este no deben aplazarse por más tiempo.

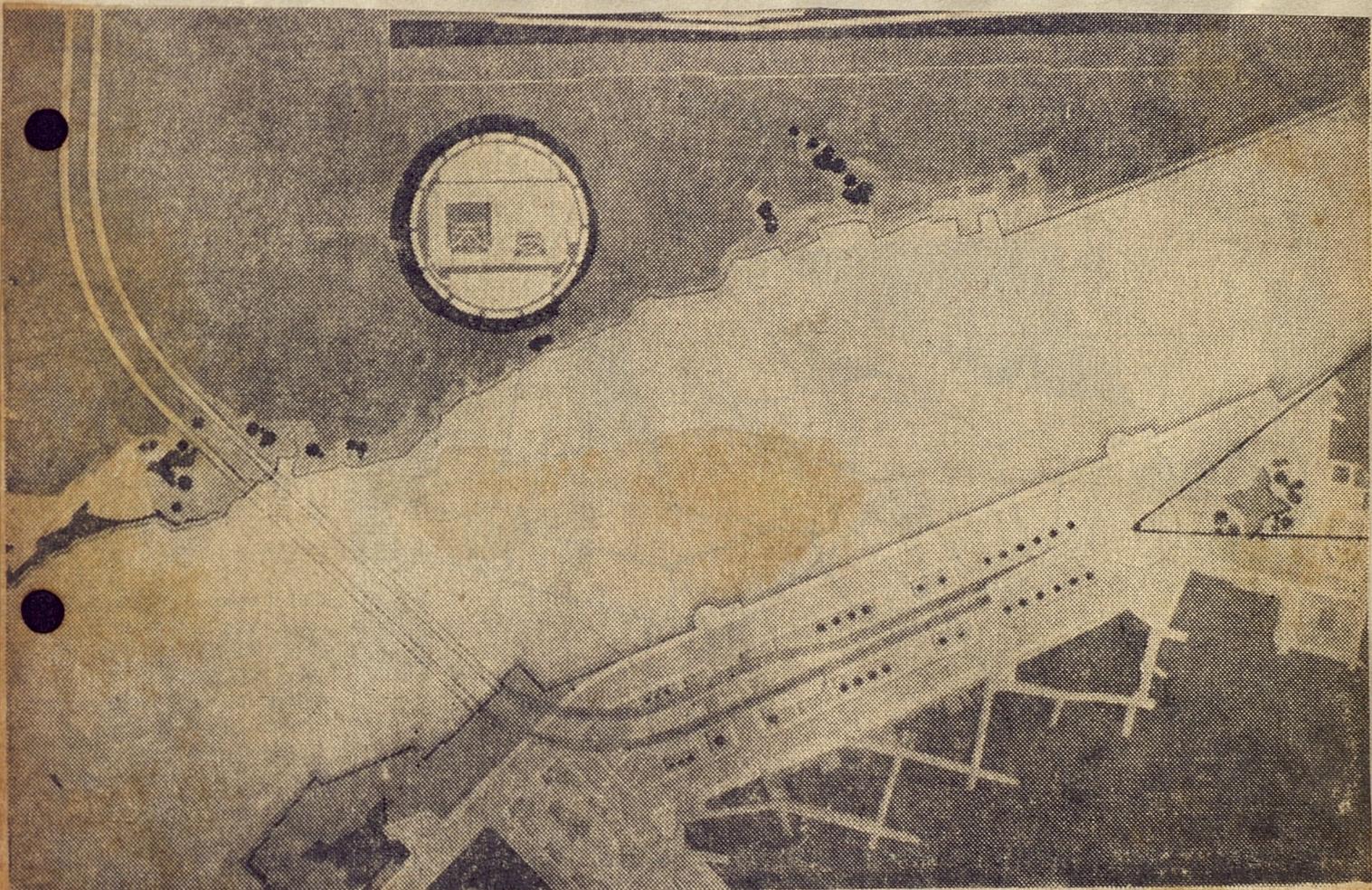
*Alto
Jul 19/54*



PATRIMONIO DOCUMENTAL

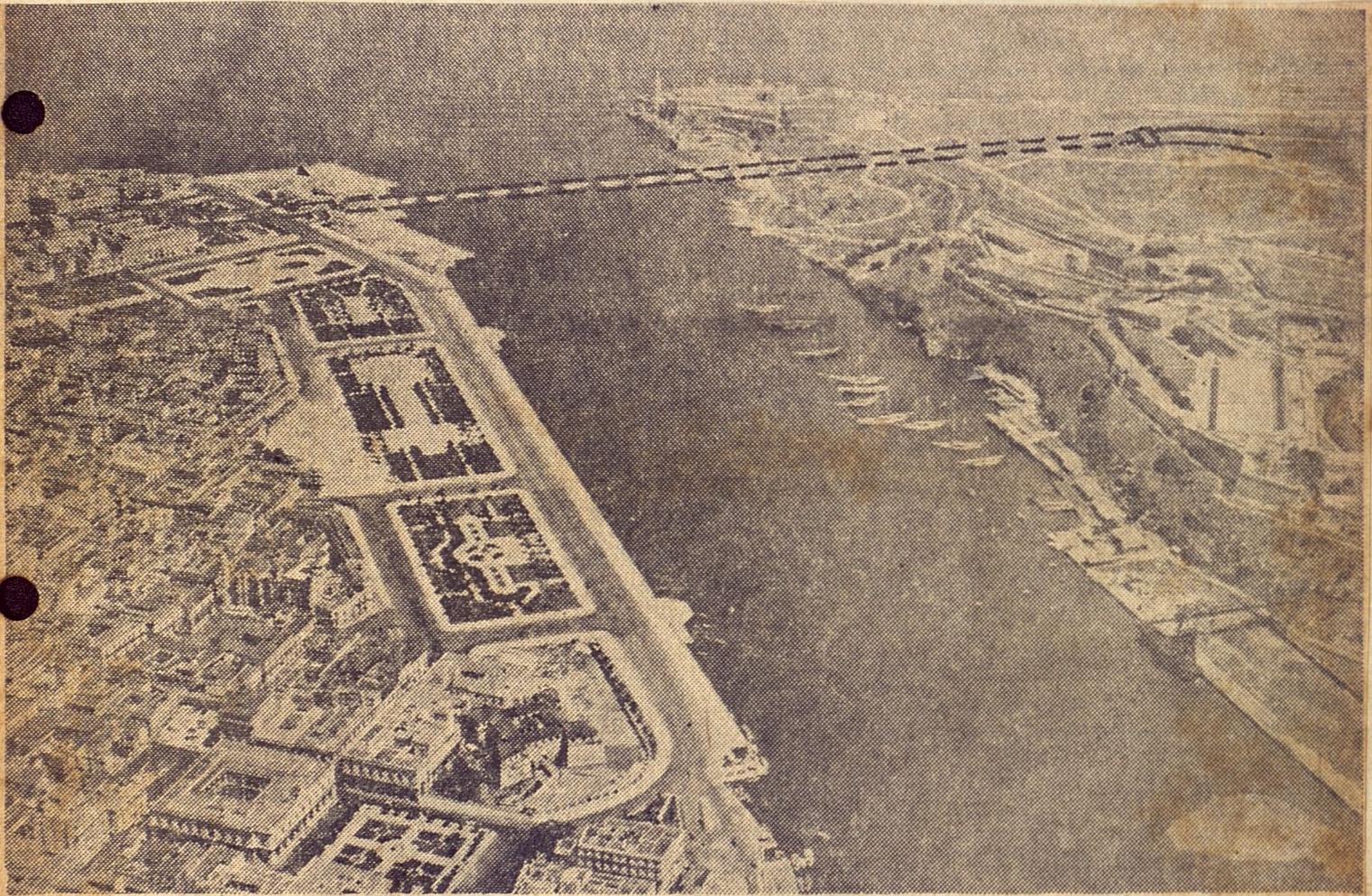
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

2



En este otro grabado, la trayectoria del túnel comenzaría en la Avenida del Puerto, pasaría por debajo del Anfiteatro, doblaría hacia la derecha antes del Castillo de la Punta, y saldría al otro lado, entre el Morro y la Fortaleza de La Cabaña

a



En este grabado, señalado con rayas, aparece el trazado del túnel según un proyecto confeccionado por el ingeniero norteamericano Ole Singstad y por otro grupo de expertos. Este proyecto sitúa la entrada del túnel en el Prado, entre Trocadero y Animas, y su salida, en la llamada playa del Chivo, al otro lado del Morro

a

A

Benavente trajo la revolución a un teatro, como era el español en su época, sin nervios, sin ideas y sin pasiones. Es inútil que lo hayan querido negar los que aseveraron que lo que trajo es la anarquía. La apreciación es harto caprichosa para aceptarla sin más ni más, porque si es verdad que la anarquía rompe con toda tradición, el teatro de Benavente, aunque rompió muchos prejuicios, vino a anudar el hilo que se había roto después de los últimos destellos del siglo XVII, y que en el XVIII y el XIX había sido una vergonzosa servidumbre al teatro francés, principalmente. Con Benavente, el teatro español vuelve a iniciar una etapa, si no gloriosa, por lo menos restauradora del arte dramático hispánico.

Lo absurdo de toda crítica es esa posición inflexible del "todo o nada". Nadie ha pretendido, ni los más entusiastas de sus admiradores, que su teatro podría parangonarse con el de un Shakespeare o con el de un Calderón, pero de eso a situarle, como se ha querido hacer, a la izquierda de Arniches y de los Alvarez Quintero, hay un abismo que pocos han querido saltar, por miedo, creemos nosotros, a romperse la cabeza. ¿Por qué esa enconada enemiga de algunos intelectuales españoles contemporáneos de Benavente? ¿Influirían en ella motivos ajenos totalmente a las cualidades intrínsecas de

ración del 98, con Ortega y Gasset en la dirección, y colaborando en sus páginas Unamuno, Baroja, Ayala, Valle Inclán, Manuel Bueno, Maeztu, etc; etc.

—O—
 Librenos Dios de hacernos solidarios de aquel desahogo de Don Jacinto, pero yo no puedo olvidar que uno de los escritores que más hondo ha calado en la psicología de aquel pueblo —Quevedo— no cesó de repetir que el fondo del carácter español es la envidia, y que, Unamuno, cada vez que ha hecho alusión a ese juicio, lo ha confirmado con la rotundidad en él característica. Es muy duro interpolar en problemas de tanta monta pasiones de una mezquindad notoria, pero tampoco hay que olvidar que ésa fué la tónica persistente entre los grandes hombres de letras hispanos, y basta evocar los casos de Lope contra Cervantes, de Rojas contra Góngora, de Góngora contra Ruiz de Alarcón.

—O—
 Un teatro no es obra para que la guste y se solace en ella tan solo una minoría de intelectuales puros... si es que los hay; un teatro adquiere dimensiones de tal cuando los elementos que lo integran —los buenos y los malos— se incorporan sin esfuerzo a un modo de entender y sentir públicos, y el hecho de que la obra de Benavente haya sido traducida a todos los idiomas; que haya sido considerada como algo "impor-

Una vida gloriosa

Un amigo me dice: ¿Sabes que el gran pintor José María Velázquez iba a donar dos cuadros a un museo?



tesis de su vida casi desde la cuna para los más grandes del arte. A los once años enorme vocación para ejecutando un cuadro su abuelo. A los veintidós años la «primera» en un cuadro «La cuerda floja». Esta es la recom... que se otorga en las Nacionales de Madrid. La sagra definitivamente alcanzarla. En el «Gran Premio de Exposición Internacional de París» llamó la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en su seno el número en 1900. Society de América de número en 1901. demias de Bellas Artes de Amberes y cuentan también en Bruselas. Es socio de la Academia de Bellas Artes de Madrid. Presidente de la Asociación de Escritores y Artistas. La lista sería interminable. Lo añadiremos que figuran en los mejores museos de Europa y América. European Society de América. Society de América de setenta lienzos.



En este mapa se destaca claramente la orientación de la ciudad hacia el Oeste, por la falta de un punto del Morro. Como se vé, la Habana se va alejando cada vez más de las costas que han tenido que alojarse cada

GOLFO DE MEXICO



En este mapa se destaca claramente la expansión de La Habana hacia el Oeste, por la falta de un nexo con los terrenos al Este del Morro. Como se vé, la Habana Vieja, el centro comercial de la ciudad, se va alejando cada vez más de núcleos de población que han tenido que alojarse cada vez más hacia el Oeste. La fal-

ta del túnel bajo la habia ha dado lugar a este desplazamiento de la ciudad en esa dirección, creándose los graves problemas apuntados en este trabajo. Nótese en la parte superior que hay una distancia igual entre el río Almendares y el Morro y esta forta-

leza y el río Cojimar. El alojamiento de la creciente población habanera en la parte oriental, situaría el centro de la capital, su distrito comercial, a una distancia accesible, y daría a La Habana del futuro la apariencia de una ciudad moderna