

Señala el Arquitecto Bens la Solución Urbanística de la Entrada del Túnel

Por el Arq. JOSE MARIA BENS ARRARTE

LA idea del aprovechamiento de los terrenos que se encuentran del otro lado de la bahía, detrás de los castillos del Morro y de La Cabaña para continuar en ellos la expansión de la capital hacia el Este tiene más de treinta años.

Su pionero fué el Ingeniero Don Dionisio Velazco, que era también el propietario de muchas caballerías de tierra por aquellos lugares. Y algunos recordarán el proyecto de aquel puente que partiendo de los alrededores de la desaparecida "Cortina de Valdés" iba a desembocar en las alturas de La Cabaña. El proyecto del Puente Habana del Ing. Dionisio Velzco que se publicó en el "Diario de la Marina" por aquel entonces, tenía en su acceso una gran rampa en espiral con objeto de ganar el nivel superior.

Razones estratégicas en aquellos momentos, que aducían el embotellamiento de cualquier flota de guerra dentro de la bahía por la destrucción del puente, parece que impidieron en mucho la ejecución.

Por aquellos tiempos La Habana que al principio se detuvo junto al río Almendares, una vez perdido el miedo, comenzó su brillante expansión hacia el oeste y toda la serie de valiosos parcelamientos entre los que se destacan los de Miramar, Almendares, Nicanor del Campo, La Sierra, Kholy, Alturas del Río y otros más se llenaron y se construyeron en un plazo relativamente corto de cuatro décadas.

Hoy la ciudad se encuentra exactamente en una situación parecida porque habiéndose alargado las distancias hacia el Country Club, la Playa de Mariano, Jaimanitas, La Coronela y Santa Fe; y por los otros ejes hacia Arroyo Apolo, Rancho Boyeros y Guanabacoa, la idea del aprovechamiento de los terrenos hacia el Este que están a poco minutos del centro volvió a convertirse en realidad. En la historia de La Habana los años de 1915 y de 1955 marcan notables períodos de avance y expansión.

Fué el Arq. Manuel Febles Valdés cuando ocupó el Ministerio de Obras Públicas quien lanzó oficialmente la idea de La Habana del Este, por el 1949 y contribuyó con la Vía Blanca hacia las playas del norte la cual terminó, y con la construcción de la Plaza de la Cordialidad, que tiene más de 300 metros de diámetro, y sobre todo con los estudios que para el Túnel de La Habana se hicieron en aquel entonces —abarcando el proyecto varias soluciones urbanísticas para la entrada—, a quien habrá de acreditársele en el futuro el haber echado las bases de la nueva capital.

Pero a pesar de los grandes fines de utilidad pública que perseguía la obra, es innegable que el Túnel lo venían solicitando los grandes intereses privados, o sean los

dueños de los terrenos del otro lado de la bahía. Por los años 49 y 50 se hizo una gran propaganda, se publicaron páginas en los periódicos con toda clase de dibujos; y se discutía públicamente, cuál podía ser la mejor solución urbanística para la entrada que menos daño le hiciese a la ciudad. Porque es también innegable que los mayores espacios abiertos que tiene toda la ciudad colonial **junto a la bahía, resultarán dañados o echados a perder "per in secula".**

Y se observaba la paradoja siguiente: la empresa del Túnel, que es una empresa privada que va a producir grandes beneficios a los dueños de terrenos del lado de allá, en todos los momentos trató de ocuparle a La Habana, enteramente de gratis sus mejores y más valiosos terrenos del lado de acá. Y muy pocas son las voces que se alzaron contra esta incongruencia.

Y cuando llegaron hombres con una gran voluntad de construir y que no tenían a menos continuar las obras de sus antecesores, el Túnel se hizo realidad. Pero durante los estudios de tiempos de Febles se publicaron diversas soluciones. La fotografía que damos de un trabajo que se reprodujo en nuestras páginas el año 49, muestra tres posibles soluciones: **se trataba de dañar lo menos posible a la Ciudad.**

Siempre recordamos que en túneles y puentes se evitan las curvas por los accidentes y puntos de conflictos que producen. Recuérdese el elevado número de víctimas que en múltiples accidentes tiene el puente de la calle 23, que posee fuertes inflexiones en sus dos extremos. Esto se tuvo en cuenta durante los primeros estudios del Túnel; en cualquiera de las soluciones se ve el cuidado de cumplir con esta exigencia técnica. Pero parece que por estos tiempos la solución urbanística de la composición de la entrada y la propia construcción del Túnel encontraron otras formas, con otros elementos para ganar la altura y ocupar el menor espacio posible, recurriendo a la rampa en espiral con curvas de más de 180 grados.

No conocemos exactamente la solución urbanística de la entrada al Túnel, ni cómo quedará el bello monumento al Generalísimo de nuestra Guerra de Independencia Máximo Gómez. Hoy no se haría este monumento con un millón de pesos y será muy difícil que su emplazamiento no resulte dañado o por lo menos echado a perder.

La Circunferencia con el Monumento en el centro que hemos visto dibujada como un cartel junto a las vallas de las grandes excavaciones en espiral que allí se ejecutan y el aspecto de los trabajos nos han sugerido los comentarios anteriores.

2

También distinguidos funcionarios del Municipio de La Habana, donde se están ejecutando las obras, se han dolido porque en la Ley que otorgó la concesión del Túnel, no se tuvo para nada en cuenta la personalidad jurídica del Municipio, y se desconoció al legítimo propietario de los costosos terrenos que hoy se ocupan, y que constituían una de las más bellas perspectivas de la Capital. La Avenida de las Misiones era una amplia "Cour de Honneur" que se abría con dos espléndidos horizontes a los lados del parque que contuvo el Monumento al Generalísimo. Tal vez en el mañana a un gran costo para la Ciudad, este monumento tendrá que ser trasladado.

Pero aunque lamentamos que estudios urbanísticos que tienen tal envergadura y responsabilidad se hayan hecho a puertas cerradas y sin contar con nuestros más reputados técnicos y se le hayan impuesto a la Ciudad como la solución "sine qua non", a pesar de todo, queremos creer que somos nosotros los equivocados. Que nuestro excesivo amor por la ciudad donde nacimos, tal vez nos impida ver los aciertos que debe de tener la obra, pues nadie discute su oportunidad. Lo que es materia de discusión como se vió hace varios años es la entrada con el acceso al Túnel.

Con seguridad debemos ser nosotros los equivocados, aunque esa musa nuestra, la Arquitectura y su hermana la Ingeniería no ocultan nunca si ha habido error en la obra y éste queda hasta que otras generaciones la corrijan; o por el contrario con su lengua de piedra viviente pregonan en el futuro las excelencias de cada composición.

Nos parece que el Túnel de La Habana tendrá como entrada y salida las rampas en espiral de un enorme garage subterráneo, esto aminorará la marcha de los vehículos en la salida, aunque no suponemos que pudiera algún día producir la congestión del propio túnel. Naturalmente que es una solución nueva, que quizás pueda ser excelente.

El túnel que se construyó por el pasade gobierno bajo el Almendares resultó una obra correcta, aunque la poca inflexión que tiene, a veces da la sensación al motorista que se puede ir contra el muro. Es posible que este otro túnel que se construye en La Habana sea otra obra maestra de Ingeniería.

La Habana del Este no creemos se haya planificado en conjunto. A simple vista se reproduce el mismo proceso del urbanismo lineal con el cual creció y se desarrolló La Habana. A ambos lados de la gran espina dorsal que terminó Febles de la Vía Blanca una serie de repartos se han fomentado. Algunos con buen acierto construyeron una vía secundaria paralela a la avenida de alta velocidad que es la Vía Blanca (orgullo de los ingenieros que la proyectaron. Hace poco un ingeniero francés que por ella llevamos tuvo cálidos elogios, por su anchura y su excelente construcción).

La Habana del Este comenzó por las playas, primero Guanabo, la obra de Parodi que se fué repartiendo y parcelando a la diablo y junto a ella Boca Ciega con sus alturas, Marbella, la obra de Jorge Luis Echarte, a quien se debe también la 1a. carretera, Playa Cuba, Playa Hermosa hasta el rincón de Guanabo. En un cuarto de siglo se hizo una ciudad playa. Por esos tiempos también comenzó el avance de Tarará que es casi una unidad vecinal, y que se debe al espíritu emprendedor de Webster.

Y entre estas dos grandes parcelaciones surgió Santa María del Mar, la playa mejor planificada que hay en Cuba, la obra de Gustavo Becker y de los Grau Triana. Santa María del Mar por su extensión es casi una ciudad, y sólo tiene diez años. A estas siguieron la Playa Veneciana de Paúl Mendoza y del Arquitecto Rafael de Cárdenas. Por último "Celimar", en Bacuranao, propulsada por la señora Celia Velasco casi cerraba toda esa cadena donde la urbanización y la fabricación han florecido. A esas playas se van los habaneros para huir del ruido y calor de nuestra afiebrada Habana.

Pero el cuidado con que construyeron en Santa María del Mar el llamado balcón o cornisa sobre el Valle de Bacuranao, paisajes estos de primer orden que se debían conservar, nos sugiere que ahora un gran parque podría proyectarse. Sólo bastaba reservar estas áreas impidiendo en ellas toda parcelación o declarándolos como zona "non aedificandi". De lo contrario sucederá lo mismo que en el oeste. Desde el Almendares hasta el río Quibú no hay un gran parque. Tampoco lo tiene La Habana en ninguna otra dirección pese a los estudios que hizo Forestier y los trabajos de sus continuadores, y a los esfuerzos que hicimos nosotros por el Bosque de La Habana. Ahora, de planificarse La Habana del Este correctamente pudieran señalarse la conservación de los bellos paisajes. De lo contrario en 40 ó 50 años habrán desaparecido.

Como los Morales se destacaron en el proyecto del Reparto Miramar y don Manuel José Morales, el padre de Don Luis y de Leonardo y que ciertamente bien se merece un busto pues a él se debe la Quinta Avenida, decía en el 1916. "Quiero un prado con flores en el centro"; así al igual a Gustavo Becker por sus amplias concepciones de ver grande y proyectar para el futuro, sin pequeñeces ni mezquindades, Santa María del Mar y Alturas de Villa Real, lo prueban, se ganará la gratitud y el aplauso de las generaciones futuras.

Cojimar, con la tara de la salida del alcantarillado, no progresó como otros lugares aledaños a la Capital, continuó siendo un pueblecito de pescadores. Ahora sentirá más de cerca el impacto del Túnel, se transformará o quedará hacia atrás, como quedó el casco del antiguo Marianao dentro del conjunto de los grandes repartos.

A estos ligeros apuntes sobre el desarrollo y crecimiento de La Habana hemos querido acompañar otras soluciones urbanísticas parecidas como el Túnel que a través de la bahía se construirá en Río de Janeiro.

La Revista francesa "Le Monde Souterrain" en su número de octubre de 1955, trae una interesante información sobre un gran trabajo de Ingeniería que ya se le conoce con el nombre de "Trabajo del Siglo" y que será la construcción de dos túneles submarinos de tres kilómetros cada uno.

"Una compañía francesa "La Societé Etudes et Entreprisses", va a tener a su cargo, lo que los ingenieros de la R.A.T.P. bautizaron como el "Trabajo del Siglo": dos importantes túneles submarinos, que unirán las dos ciudades brasileras de Río de Janeiro y de Niteroi a través de la bahía de Guanabara".

3

"El proyecto francés fué el retenido, y la adjudicación de los trabajos se hará dentro de un año. Se calcula que la obra durará cuatro años y que costará de 15 a 20 mil millones de cruzeiros. Dos mil obreros y un centenar de ingenieros y de técnicos participarán en la ejecución de la obra".

"La construcción fué decidida por la importancia del creciente tránsito que se efectúa entre las dos ciudades brasileras: Niteroi y Río de Janeiro, que viven en una especie de simbiosis. Una buena parte de los habitantes de Niteroi van a trabajar a Río. Pero esta villa acodada sobre el mar y contenida por la montaña ve su desarrollo frenado por los imperativos geográficos".

"Igual situación confronta Caracas. Es entonces Niteroi que se beneficia con esta expansión. Un incesante va y viene fluvial se efectúa entre las dos ciudades. Los técnicos han juzgado que un medio de comunicación rápido que no estuviera sometido a las fluctuaciones de las circunstancias atmosféricas se impone".

"La obra proyectada se presenta bajo la forma de dos túneles submarinos gemelos en hormigón, construidos paralelamente a una profundidad de 70 metros. Al interior de cada uno de ellos correrá una vía para automóviles y camiones de 6.50 metros de ancho en sentido unico".

"El alumbrado se asegurará con tubos de luz neon".

"¿Hubiera sido mejor construir un solo túnel con proporciones imponentes o dos pequeños túneles distintos? Los ingenieros finalmente recurrieron a esta última solución por muchas razones. La luz de las bóvedas es más reducida, lo que exige menos hormigón, ya que soportan una presión menos fuerte. La ejecución de los trabajos es igualmente más rápida y si una de las vías submarinas estuviera dañada por accidentes, la circulación no sería brutalmente detenida. El ancho de cada túnel es en efecto suficiente para permitir el tráfico en los dos sentidos".

En el caso del Túnel de La Habana y de sus salidas a los mejores paisajes urbanos que tenía la ciudad, ¿gran ventana abierta sobre la bahía, ¿es que urbanistas, nuestros profesores o algún técnico de los que actúan hoy en Cuba, han dicho palabra?

Hoy junto con el cordón de máquinas que cruzan las cercas de alambre que bordean las colosales excavaciones junto al Monumento del Generalísimo, los habaneros que sienten por su ciudad, se duelen y reniegan de lo que se está haciendo.

Si hay grandes aciertos, si la obra no dañara la belleza de la capital, ¿por qué no se publican los trabajos, o se exponen en nuestra Sociedad de Arquitectos para que sean celebradas o vituperadas, si es que lo merecen?

El Túnel de La Habana no se proyectó para trasladar un gran número de trabajadores que vivieran del otro lado de la bahía, hacia los lugares de labor en la Capital. No. Se hizo con el objeto de instar al traslado de un gran número de habaneros para que fabriquen sus casas o vivan del otro lado de allá. Naturalmente que los que residen en las playas del Norte lo usarán, si es que el peaje no es elevado. Pero su principal objeto es facilitar el desarrollo de la ciudad hacia el Este.

En este sentido el Túnel de hoy guarda una cierta analogía con la Quinta Avenida que se proyectó en el 1916 en Marianao. Ambos tuvieron idénticos fines. En ambos casos ayer y hoy sólo existían solares yermos a poner en valor. Pero la Quinta Avenida vino a embellecer y el Túnel viene a afeer, a destruir un conjunto de gran valor.

Al principio, hace unos seis años pareció que había la intención de levantar otra Habana nueva, oficial, por aquellos lugares. Fué cuando se construyó la "Plaza de la Cordialidad", y se detuvieron y olvidaron los trabajos de la Gran Plaza Cívica de la República, con el Monumento a Martí; y hubo hasta quienes pensaron llevarse los Ministerios y otros edificios públicos para el otro lado. Felizmente estos propósitos pronto se abandonaron.

Manz 3/56



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA