

EL TUNEL DEL ALMENDARES



## PROYECTAN ABRIR EL TUNEL DEL ALMENDARES EN OCTUBRE DE 1952

Tendrá 525 metros, 164 sumergidos... Su costo será de \$5.495,698.25, anunció el ingeniero Carlos Hevia

(Vea foto en la página 26)

Con un largo de 525.80 metros, es decir, más de cinco cuadras, de los cuales 164 metros estarán sumergidos, la Comisión de Fomento Nacional construirá un túnel bajo el río Almendares, precisamente en el lugar que ocupa ahora el puente de Autobuses Modernos, según informó ayer en una conferencia de prensa el ingeniero Carlos Hevia, presidente de aquel organismo. El costo de esa obra será de \$5.495,698.25, y aunque se ha convenido en que no estará terminada sino en 16 meses, se confía en que el túnel podrá ser abierto al tránsito público el 10 de octubre de 1952.

La Comisión de Fomento, oído el parecer de los ingenieros consultores, la Frederick Snare Corporation, y por acuerdo unánime, acordó realizar la obra por el sistema de administración, pero contratando para ello los servicios de la Raymond Concrete Pile Co. (Constructora Morr), que acaba de terminar para la propia Comisión el puente Guiteras. Esa empresa asumirá la dirección, ejecución y administración, supervisión y responsabilidad técnica del trabajo.

El ingeniero Hevia comenzó informando que han llegado a Cuba los primeros equipos que se usarán en la construcción de ese túnel, que facilitará el tránsito entre La Habana, Marianao y el occidente de Cuba, por debajo del río Almendares, y que será comenzada al

final de la calle Línea, en el Vedado. Luego ofreció los siguientes pormenores:

El aumento de tránsito entre los municipios de La Habana y Marianao, especialmente por la zona baja del Vedado, Malecón, Calzada y Línea es de tal naturaleza desde hace varios años, que el puente de Calzada o de Pote, resulta insuficiente para el volumen de vehículos que por él circulan, con los perjuicios que el tránsito demorado ocasiona. Esta realidad comprobada por medio de censos llevados a cabo en las zonas de circulación más activas del Vedado, llevó al Presidente de la República, doctor Carlos Prío Socarrás, a ordenar a la Comisión de Fomento el estudio y la resolución del problema planteado.

“Los técnicos de la Comisión acometieron en seguida el estudio del problema, y llegaron a la con-

clusión de que debe construirse un túnel o puente que una la calle Línea, del Vedado, con la Avenida de Columbia, en Miramar, siempre que cualquiera de esas estructuras se haga con cuatro sendas de tránsito, dos en cada dirección, y que la construcción no interrumpa el tránsito fluvial por el río.

### TUNEL, NO PUENTE

“Tanto los técnicos de la Comisión como los de la Frederick Snare Corporation, consultor de las obras de Fomento y entidad de gran experiencia en materias de ingeniería, llegaron a la conclusión de que debe construirse un túnel y no un puente, ya que, de preferirse el puente, tendría que ser de elevación suficiente para no interrumpir el tránsito en el río Almendares, lo cual haría necesarios grandes aproches de no menos de 300 metros en cada margen, con muy elevado costo.

“Un puente de semejante elevación interferiría visiblemente la estética del paisaje, extremo éste que comprobaron previamente los técnicos de Fomento en distintas investigaciones realizadas en Estados Unidos, las cuales determinaron que las estructuras elevadas restan valor a la propiedad territorial adyacente, mientras que las estructuras deprimidas, como son los túneles, no tienen defecto perjudicial alguno o tienden a incrementar el valor de aquélla.

“Además, para desechar la idea del puente los técnicos de Fomento han tenido en cuenta las limitaciones de aire y luz que imponen las estructuras elevadas, y que, por el contrario, la amplitud de espacio acompaña a toda estructura deprimida.

“Por todas esas razones se ha decidido la construcción del túnel, que será la obra de ingeniería más grande que se efectúe en Cuba. El Gobierno auténtico ha construido el puente más grande de Cuba, y ahora realizará la obra de ingeniería de mayor envergadura con este túnel, cuya importancia y beneficios serán fácilmente apreciables.

“El túnel tendrá una longitud total de 525.80 metros, es decir, más de cinco cuadras, de los cuales 164 metros corresponderán a la parte sumergida, 206.80 metros al aproche descubierto en la calle Línea, en el Vedado, y 155 metros a la parte descubierta en Miramar.

“Los anchos de las vías serán

de 6.50 y 4.50 metros; cada par de sendas de tránsito estará limitado por un contén de 25 centímetros de alto y 30 centímetros de ancho por el lado correspondiente a la divisoria central, y por el otro lado, por un contén de 25 centímetros de alto y 75 centímetros de ancho, para dar acceso al túnel al personal de servicio y vigilancia.

“Como es necesario prevenir los efectos dañinos a la salud humana del monóxido de carbono desprendido de los motores de los vehículos, se ha proyectado un sistema de ventilación mecánica sencillo, consistente en ventiladores o extractores de aire del tipo centrífugo, que accionarán el aire viciado del túnel a través de rejillas espaciadas a todo lo largo. Se calcula que la cantidad máxima de aire para ventilación será de 300 mil pies cúbicos por minuto, que es la requerida por las normas norteamericanas de salubridad en obras de este tipo.

“Para la iluminación se emplearán lámparas fluorescentes que reúnan las condiciones de máxima economía, eficacia lumínica y conservación, son más resistentes a la humedad, a las vibraciones y a la caída del voltaje, y principalmente ofrecen menor intensidad de deslumbramiento, evitando con ello los accidentes.

“Con el fin de evitar el efecto de ceguera momentánea que sufriría el automovilista al pasar por

la intensa luminosidad solar exterior a la relativa del túnel en horas del día, y aplicando normas y experiencias europeas y norteamericanas, se ha proyectado una variación de la intensidad de la iluminación artificial en los portales de entrada hasta una longitud suficiente, para que se pueda producir una acomodación gradual de la pupila de los conductores de los vehículos circulantes por el túnel. Esta iluminación artificial variará su intensidad automáticamente, por medio de células fotoeléctricas, de acuerdo con la intensidad solar en el exterior. Por la noche, la iluminación será uniforme.

**EL TRANSITO**

“Las salidas del túnel, tanto en la parte del Vedado como en la de Miramar, se han proyectado procurando dar la mayor facilidad posible a la circulación del tránsito en las calles adyacentes sin menoscabo de la eficiencia de circulación a través del túnel. En el Vedado, zona comprendida entre la calle 20 y la margen del río, se ensanchará lo suficiente para dejar a cada lado del aproche del túnel una calle de dos sendas que permita la circulación de los vehículos que, transitando por Línea, no tengan que entrar o salir del túnel.

“El cruce de la calle Línea por las calles 20 y 22 quedará interrumpido, pero no así el de la calle 24, donde se construirá un paso superior de quince metros y medio entre contenes.

“En Miramar se ha proyectado prolongar la divisoria central más allá de la entrada del túnel hasta la calle 10 (Avenida Ramón G. Mendoza) que será el primer punto de cruce directo a este lado del río, facilitando con ello el tránsito ajeno al túnel.

**DOS ETAPAS**

“Para mantener el tráfico sobre el río Almendares, la construcción del túnel se hará en dos etapas. La primera parte del trabajo será realizada en la margen de Miramar. Al completarse esta porción del túnel con su aproche correspondiente, las tabla-estacas serán removidas y usadas en la parte del túnel que corresponde a la margen del Vedado.

“El comienzo de los trabajos por Miramar es impuesto en gran parte por la naturaleza del terreno, que requiere el empleo en esa margen del río de tabla-estacas y vigas más largas que las que se utilizarán en la parte del Vedado. La construcción comenzará con la hinca de las tabla-estacas de acero para las ataguías, tanto en tierra como en el río, con equipo flotante.

**UNIDADES**

“Entre las principales unidades que se realizarán figuran la construcción de 20,122 metros lineales de pilotes de madera; 19,146 de acero; la excavación de 61,668 metros cúbicos de tierra bajo el agua y 18,206 en seco; 4,432 metros cúbicos de inyecciones de caldo de cemento para sellaje de cimentaciones; 22,500 quintales de acero en barras de refuerzo para hormigón; 15,978 metros cuadrados de pavimento nuevo y 5,084 de aceras, y 34,289 metros cúbicos de hormigón de distintos tipos.

**SELECCION DEL CONSTRUCTOR**

“Por tratarse de una obra de carácter urgente, debido a las deficientes comunicaciones de La Habana con Marianao y la región occidental del país, sobre todo en las horas de más intenso tránsito, así como con el propósito de no interrumpir la comunicación fluvial por el río Almendares, y teniendo en cuenta el mal estado del puente de acero de báscula de la calle Calzada, y principalmente por tratarse de una obra de carácter especializado, pues nunca se ha hecho en Cuba una similar, la Comisión de Fomento Nacional, por acuerdo unánime de todos sus miembros, oída la re-

comendación formulada al efecto por el ingeniero consultor, Frederick Snare Corporation, y por iniciativa del Presidente de la República, ha resuelto llevarla a cabo por el sistema de administración, pero contratando los servicios de la Raymond Concrete Pile Co. (Constructora Morr), entidad norteamericana de reconocida capacidad en la materia y que acaba de construir para la propia Comisión de Fomento Nacional el puente "Guiteras", orgullo de Cuba, para que se ocupe de la dirección, ejecución, administración, supervisión y responsabilidad técnica de la obra.

#### SISTEMA ESCOGIDO

"El sistema de ejecución escogido para la realización de las obras es exactamente igual al que emplea el gobierno norteamericano en obras de envergadura y de esta naturaleza, ya que, de subastarse, los precios resultan muy altos, por el gran número de imprevistos que acostumbran fijar los licitadores, ante la imposibilidad de conocer de antemano los problemas que confrontarán en los trabajos bajo agua y el riesgo que representan, inclusive pérdidas de vida entre el personal técnico y obrero.

#### COSTO Y COMIENZO DE LAS OBRAS

"El costo total de las obras que se ejecutarán ha sido fijado por los técnicos de Fomento en \$5.495.698,25, encontrándose incluidos en dicha suma \$552.200 que se emplearán en la adquisición de los equipos necesarios para la realización de los trabajos; \$84.530,20 para gastos del ingeniero consultor; \$42.265,10 para gastos de administración; \$63.397,65 para supervisión al pie de obra; \$126.795 con 30 cts. para gastos imprevistos y \$400.000,00 para honorarios de la entidad contratista. Sin embargo, del costo total de las obras se rebajarán \$721.270,00, suma ésta que se reembolsará a la Comisión a la terminación de los trabajos por concepto de venta del equipo y materiales, tales como vigas de acero.

"A fin de no interrumpir el tránsito entre La Habana y Marianao y de evitar molestias al público, los trabajos de construcción del túnel no comenzarán oficialmente hasta mediados o fines de octubre, en que ya se habrá desmontado el actual puente construido por Autobuses Modernos, y fabricado uno provisional de madera paralelo al puente "Pote".

El plazo de ejecución de las obras se ha fijado en 16 meses, pero se espera abrir al tránsito el túnel el 10 de octubre de 1952."

#### RECORRIDO POR MATANZAS

El ingeniero Carlos Hevia realizó el domingo un recorrido por la provincia de Matanzas, inspeccionando las obras que allí construye la Comisión. Su primera visita fué al puente Guiteras, que está ya prácticamente terminado, y también a la pérgola que dará acceso al monumento a Guiteras que se levantará en el mirador sobre el Canimar. El ingeniero Hevia informó, que centenares de personas visitan esos lugares elogiando la majestad y grandeza del puente y lo pintoresco del paisaje.

De Matanzas siguió Hevia a Cárdenas, donde se le unieron el Gobernador de la provincia, doctor Raúl Soberón; el ex representante C. Armenteros; los aspirantes a legisladores Rubén Mendiola y Julio Cervantes; Leopoldo Vega, ex alcalde de Cárdenas; los alcaldes de Máximo Gómez, Carlos Rojas y Martí; el presidente del PRC en Martí, señor "Tata" Alberto, y gran cantidad de políticos auténticos y hombres del pueblo.

Inspeccionó Hevia las obras de limpieza del canal Roque, tarea que realizan los tractores sumergidos en el agua, que a veces llega a los hombros de los conductores.

Cerca de Máximo Gómez, una caravana dirigida por José M. González, Juan Sotolongo, José Cabanela, secretario del sindicato del central "Guipúzcoa", y otros, recibió al presidente de Fomento, rogándole se trasladara al Ayuntamiento, frente al cual fué ovacionado por una nutrida multitud.

Se improvisó un mitin, que inició Juan Lumiet, concejal de ese Término, el cual dijo: "El campesinado, que había perdido la fe en las promesas de los aspirantes a puestos electivos, la está recuperando en cuanto al ingeniero Hevia se refiere, porque ve que las obras no se prometen sino se realizan, y por ello los vecinos del barrio La Teja vienen a expresarle su gratitud y a conocer personalmente al honesto presidente de la Comisión de Fomento y constructivo futuro Presidente de la República".

Le siguió Blás Bastansuri, presidente del Comité Pro Carretera al barrio de Los Martí, y dijo: "Me he afiliado al PRC auténtico, especialmente para defender la candidatura presidencial del ingeniero Hevia".

Respondió el presidente de Fomento en breves frases. Dijo: "La República está llena de obras comenzadas por distintos gobiernos, pero lo importante para los pueblos no es comenzarlas, sino terminarlas. Fomento no se satisface con las primeras piedras, sino cuando inaugura una obra que va a brindar bienestar, abrir vías de comunicación, crear fuentes de riquezas".

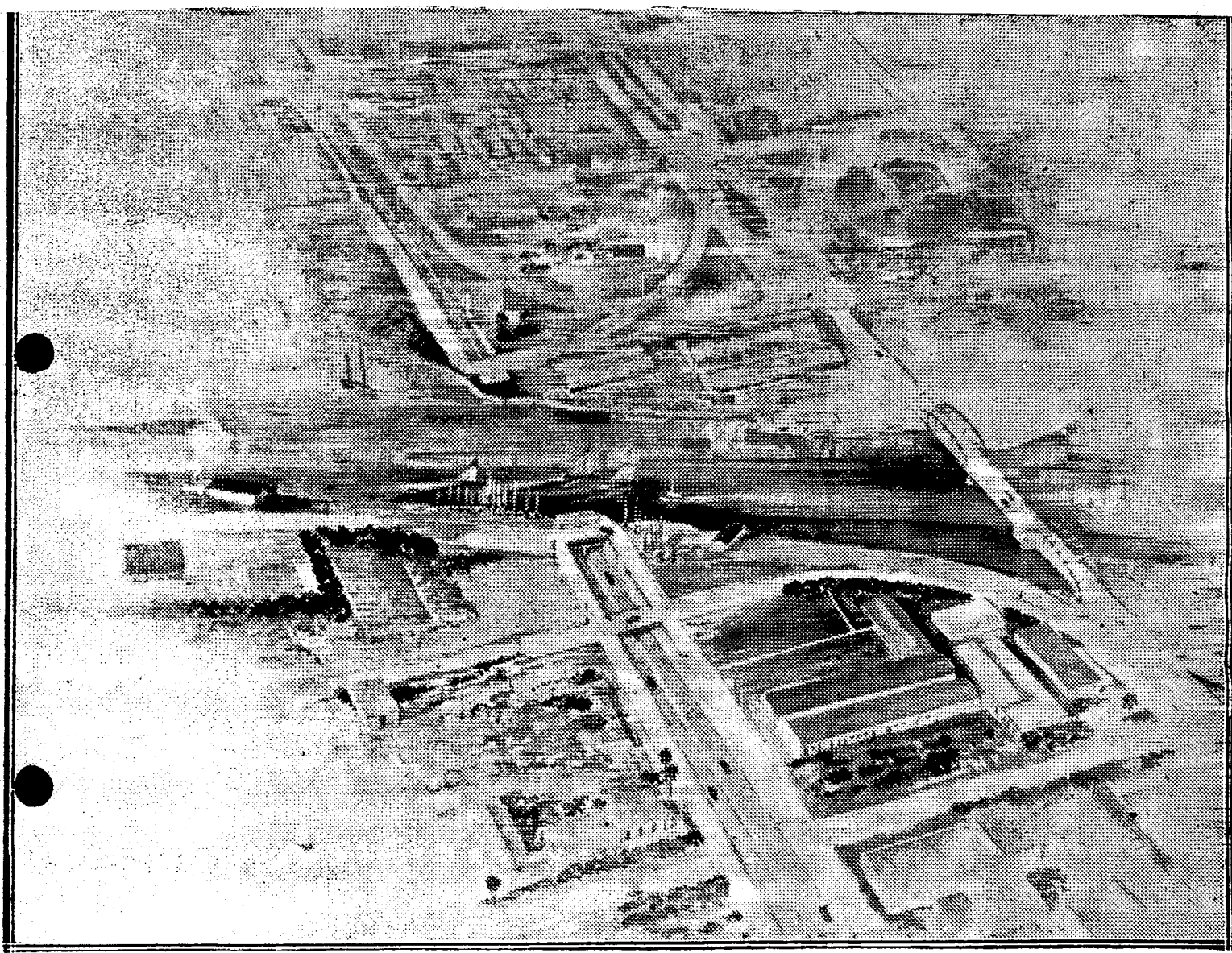
Seguidamente, el ingeniero Hevia, con su comitiva, recorrió todo el trazado de la carretera a Itabo, regresando nuevamente por Martí y Máximo Gómez y siendo aclamado a su paso por los vecinos a todo lo largo del trayecto.

Casi de noche llegó al embarcadero del central "Guipúzcoa", donde embarcó para terminar la semana en descanso pesquero.

Resumiendo sus impresiones el ingeniero Hevia, declaró:

"Estas obras están marchando a ritmo acelerado, dentro de las especificaciones de cada contrato. Estarán terminadas dentro del tiempo convenido y además estarán bien hechas, con solidez y con belleza, para que perduren.

"Además de la innegable utilidad del puente Guiteras al acortar las distancias entre Matanzas y Varadero, esta obra, el mirador y el monumento a Guiteras ofrecerán a los turistas y a los propios cubanos, paisajes y perspectivas de incalculable belleza; y atraerán millares de visitantes que podrán apreciar esta gran obra, hecha con dinero cubano y por un gobierno cubano realmente preocupado de sus grandes deberes con la nación".



ASPECTOS. — A un costo de \$5.495.698.25, la Comisión de Fomento Nacional iniciará en el mes de octubre la construcción de un túnel de doble vía, bajo el río Almendares. Explicó el ingeniero Carlos Hevia, presiden-

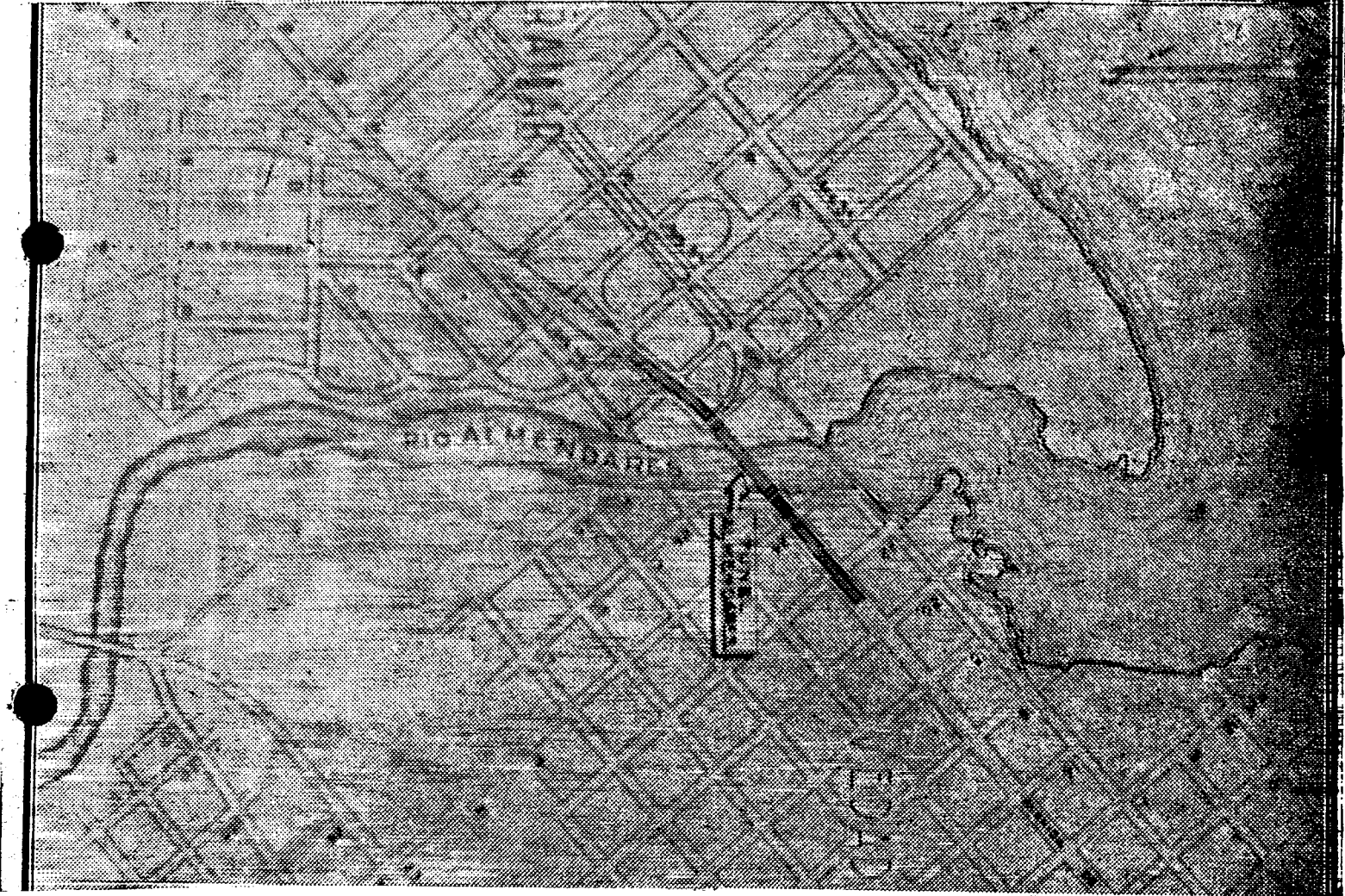
te de la Comisión, que se escogió el sistema de túnel y no el de puente, por su mayor consistencia y utilidad y para no alterar la estética del paisaje. Aunque no estará terminado sino en 16 meses, se proyecta que el

túnel sea abierto al tránsito el 10 de octubre de 1952. En la parte superior, un aspecto del puente construido por Autobuses Modernos y que desaparecerá al ser construido el túnel. Después, un plano del río, las partes del Ve-

dedo y de Miramar, que servirán de entrada al túnel y el lugar que ocupará éste. Abajo, los aprovechos o entradas del túnel, en el Vedado y en Miramar. Vea información en la página primera. (Fotos oficiales).

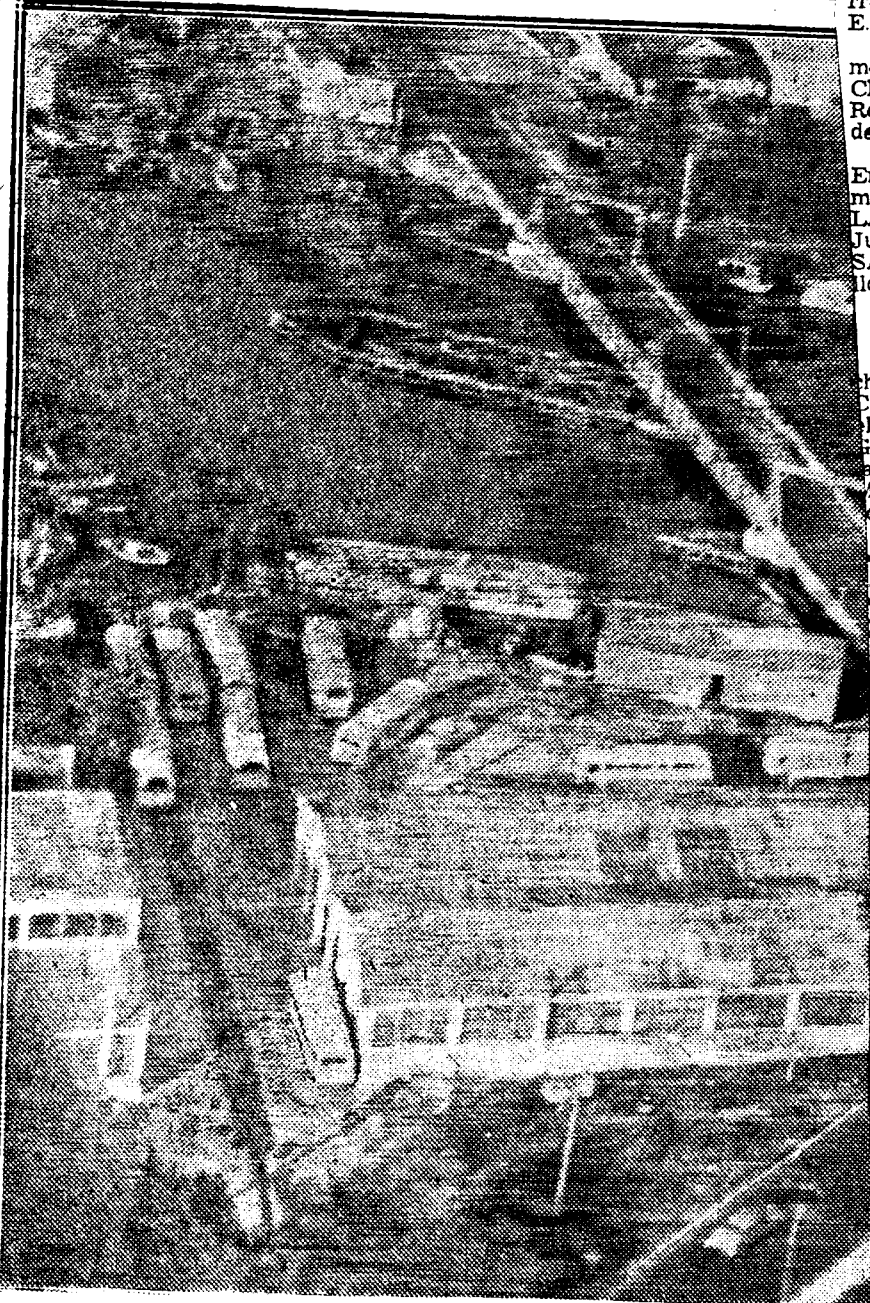


a



2

## EL TUNEL BAJO EL RIO ALMENDARES



## VIAJEROS...

(Continuación de la página 47)

rrera, Cusa González. TRINIDAD: E. W. Miller y Arturo Miller; ZAZA DEL MEDIO: Felipe Gomez Canales y familia. SANTA CLARA: Zoila Alba Fernández Regia Alba Fernández, Delbis C de Alba.

CAIBARIEN: Manuel de la P Emilio de la Paz, el doctor Amando Delgado. CIEGO DE AVILA: Leopoldo Figueroa. MORO: Juan Rosa Rodríguez y familia. SAGUA LA GRANDE: Severo Follo, Roberto Rodríguez y señor

### TREN CENTRAL

Por el tren central salieron a las 10 de la noche para el martes hacia SANTIAGO DE LOS CABALLEROS. CUBA: Carmen Llarch de Bofill, el doctor José Angel Bofill, el doctor José Angel Bofill, el comandante José Viñuales, Angel Providencia, María Montané Planas, Isabel Trillo, Arelis Remos Poll.

Estela Lafita Navarro, Enrique Mellón Taquechel, su esposa Rosa Solórzano, el doctor Raimundo Fajardo, Silvia González Quiñones, Angeles Portuondo, María Mancebo, Elsa Caris Castell.

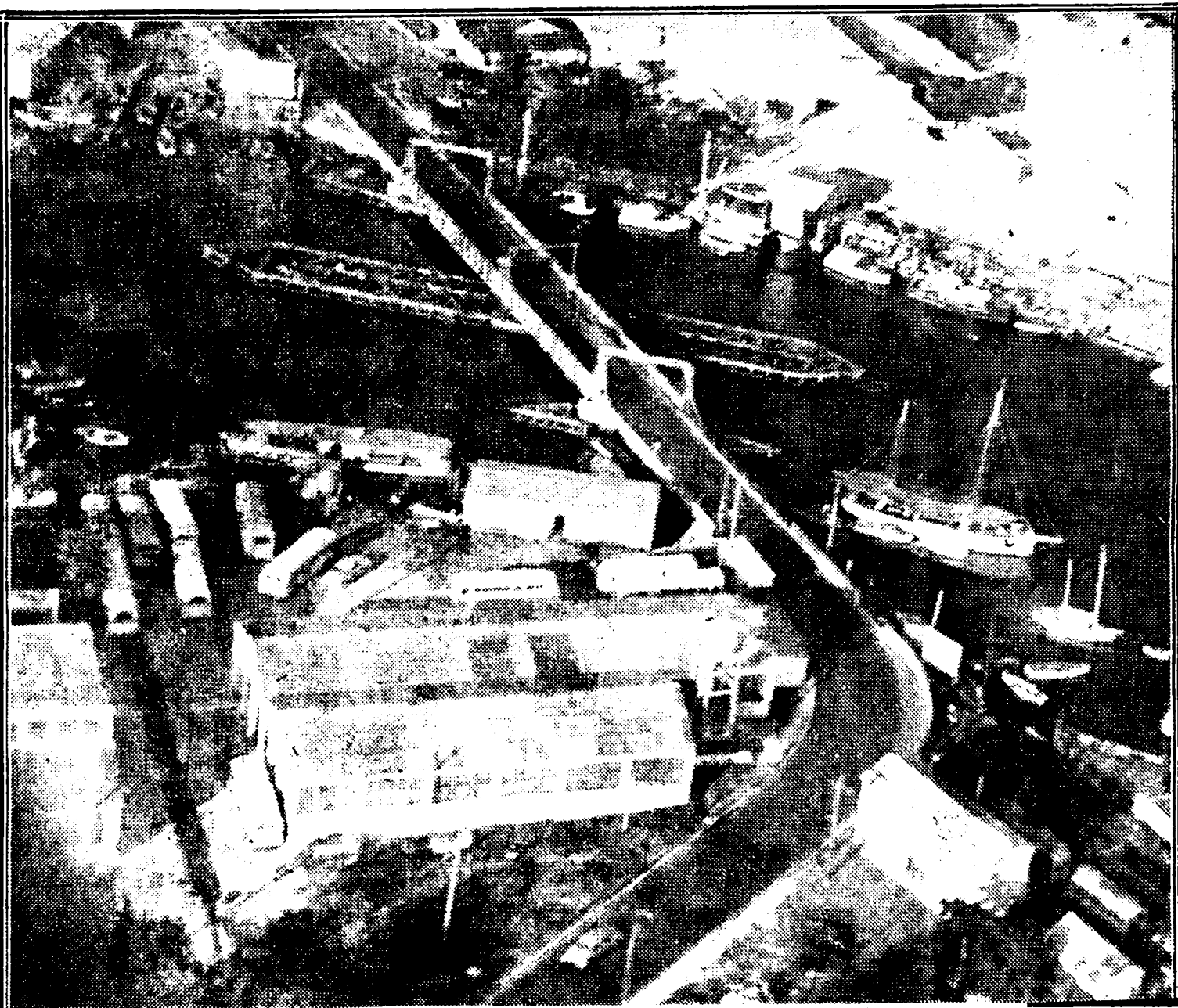
José Martínez Caro, su esposa Aurora Alarcón y sus hijos Carolina, Lourdes, Marta Mosquera y Juan, Joaquín Sánchez, su esposa Aurora Alaber, Dolores Díaz Laborí, Angelina Portuondo, Nancy Bancourt, José María Lastre.

ANTILLA: Nenita Palma y familia. MANZANILLO: Rafael y María Ferrás, Miguel Salvador Utrilla, Olga Almeida Fonseca. CAJALMAZUQUE: Delia Morales Urgel. VICTORIA DE LAS TUNAS: Amando López Fernández.

HOLGUIN: Isidoro Curi, Roberto Ortega Pauthel, Richard Sotomayor, Braza Consuegra, Roberto Sotomayor, Vicentico Torres, Donato Masferrer, Isabel Diabo, Olguita de Alarcón, de Abilleira y su hijita Olguita, Julio C. Alfaro.

BAYAMO: el doctor Alfredo Oduardo Carvajal, Jesús Matos, Carlos F. Fernández y familia. MAYARI: Albertina Ferrer

**EL TUNEL BAJO EL RIO ALMENDARES SERA CONSTRUIDO POR FOMENTO**



# Señala Hevia Los Gastos Del Túnel

## Hace una Relación de las Maquinarias Adquiridas a ese fin

Informó ayer el ingeniero Carlos Hevia, presidente de la Comisión de Fomento Nacional, que hasta la fecha, el organismo que preside, había importado de los Estados Unidos de América, con destino a las obras de construcción del túnel del Almendares, equipos pesados y materiales por valor de: \$627,476.02.

Entre las principales unidades importadas hasta ahora—agregó el ingeniero Hevia — figuran 3 equipos de perforación valuados en \$94,886.84; y grúas con dragas de grandes dimensiones, adquiridas al costo de \$162,909.57 y 18 camiones de verter cemento, de transportar equipos pesados y de volteo, valuados en \$105,640.94.

Los principales materiales importados han sido 1,213 pilotes y 367 vigas de acero, de enormes proporciones, adquiridas en los Estados Unidos de América, a los costos de \$109,855.52 y \$55,039.95, respectivamente.

Continuó informando el ingeniero Hevia, que la importación de

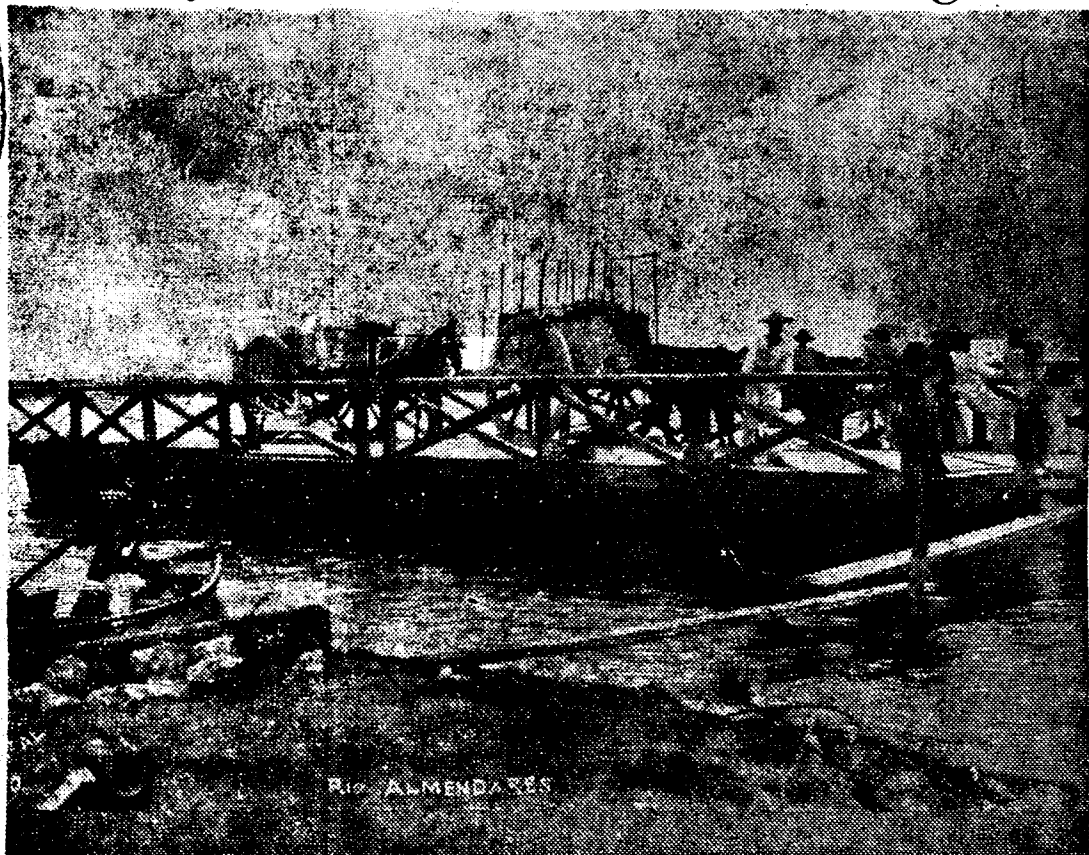
estos equipos y materiales, está dando a los trabajadores un ritmo muy acelerado, estando completamente seguro de que, antes de que el presidente Prío recese en su mandato el 10 de octubre de 1952, quedará abierto al público el túnel del Almendares, resolviendo definitivamente el problema del tránsito entre La Habana, Marianao y el Occidente de Cuba.

También informó el ingeniero Hevia, que ya se encuentran muy adelantados los trabajos de construcción del puente provisional que se instalará al final de la calle 11, en el Vedado, procediéndose próximamente a desmontar el actual, construido por Autobuses Modernos, S. A., en la calle Línea.

Por último, expresó el ingeniero Hevia, que, debido a la necesidad de mantener el tráfico sobre el río Almendares, la construcción del túnel se está haciendo en dos etapas, una que ya se está llevando a cabo aceleradamente en las márgenes de Miramar y la otra que ha comenzado por la calle Línea.

*My 11/10/52*

## Gráficas de Antaño: El "Bongo"



Ahora que está a punto de inaugurarse un túnel que conducirá a los habaneros, poseídos del vértigo de la velocidad, por debajo del río Almendares, no tan caudaloso como antes, resulta oportuno ofrecer a nuestros lectores esta gráfica que nos muestra la forma en que se cruzaba de una a otra orilla antes de que se levantaran los puentes que unen a la capital con Marianao. Un pontón, al que las gentes llamaban "el bongo" servía para trasladar los vehículos, lentos y poco elegantes, de tracción animal, sin afanes de correr, sin bocinazos imperativos, sin prisa, en fin, de un término municipal al otro. El bongo era movido por medio de sogas, atraído de orilla a orilla con más lentitud que un bote de remos.

# "UNA OBRA FORMIDABLE DE INGENIERIA, LA DEL TUNEL BAJO EL RIO ALMENDARES"

SEÑOR PRESIDENTE BATISTA

"Aunque opuesto a la construcción del túnel, dijo Batista, hay que cuidarla y conservarla para el pueblo"

Una visita de inspección a las obras del túnel que comunica a La Habana con Marianao, por debajo del río Almendares, fué realizada al mediodía de hoy por el Honorable Señor Presidente de la República, Mayor General Fulgencio Batista y Zaldivar, que estaba acompañado por los ministros de Hacienda y Obras Públicas; el vicepresidente de la Comisión de Fomento Nacional, ingeniero Enrique Luis Varela, en representación del presidente de dicho organismo, ingeniero Amadeo López Castro y los jefes de las Fuerzas Armadas de la Nación.

El general Batista, a pie y seguido por numeroso público, hizo un recorrido entrando por la parte de Marianao, pidiendo detalles continuamente al ingeniero Enrique Luis Varela, desde la pizarra de control, a la entrada del túnel, como del sistema de ventilación y de las luces.

## HABLA EL GENERAL BATISTA

En una de las paradas que hiciera el presidente, los reporteros lo aboraron interesando su opinión respecto a la magna obra que hoy visitaba.

En primer término, dijo el presidente que el acto de hoy no es de inauguración, como se ha propalado, sino simplemente una visita de inspección, que espera que para dentro de dos o tres semanas pueda ser puesto al servicio público el túnel, por Fomento.

Dijo el general Batista, que se trata de una obra formidable de ingeniería, que nada tiene que envidiar a las de ese tipo construídas en Estados Unidos, principalmente en el Estado de New York, y puede rivalizar con ellas en calidad, presencia y terminación.

Manifestó el presidente que ahora el tránsito entre La Habana y Marianao tiene fácil salida con la construcción de la calle Línea, que llegará hasta el mismo Marianao.

Hizo hincapié el presidente en que fué opuesto a la construcción del túnel que se ha terminado en el día hoy, pero que no obstante hay que nel que se ha terminado en el día de habido una gran inversión y es una propiedad pública.

Continúa hablando el general Batista y agrega: con el dinero empleado en la construcción del túnel se hubiera podido terminar un gran puente, así como la Avenida que, partiendo desde el Maine, llegara hasta La Lisa, Marianao.

Ahora, agregó el general Batista, dentro de nuestros posibilidades económicas, terminaremos esa Avenida, en el más breve tiempo posible.

En resumen de cuentas, señaló el presidente que se encontraba satisfecho por la obra realizada.

Finalmente, añadió, el túnel se pondrá al servicio público en un plazo máximo de tres semanas.

## DETALLES DE LA OBRA

El túnel tiene una longitud total

de 522.40 metros; 57.70 metros corresponden al aproche descubierto de la zona del Vedado; 48.70 metros al aproche descubierto de la zona de Miramar y 216 metros al túnel propiamente dicho, es decir, la parte que ha quedado debajo del río; tiene cuatro véas normales de tránsito, dos de subida y dos de bajada a una altura libre de 4.50 metros. Lleva dos casetas de ventilación, una por Miramar y la otra por el Vedado.

A la entrada del túnel tanto por el Vedado como por Marianao, existen unas casetas que controlan unos pilotos que indican todo lo relativo al buen funcionamiento de los extractores del aire, que trabajan según la cantidad de monóxido de carbón acumulado en el túnel como consecuencia del tránsito de los automóviles; bombeo de las aguas de lluvia hacia el río; las luces que a más sol se ponen más intensas a la entrada y salida del túnel para evitar que la diferenciación de la misma a la entrada o salida sea causa de algún accidente así como disminución de la misma según disminuya la fortaleza de la luz del sol y el control de unos semáforos que se encuentran a la entrada y salida del túnel para señalar si alguna vía se encuentra ocupada por algún automóvil accidentado.

Dentro del túnel, a ambos lados, se encuentran abundantes equipos contra incendios y como precaución de que los conductores de vehículos puedan encimarse sobre la carrilera que no les corresponde, se han situado una especie de salientes de concreto los cuales al romper la monotonía del suelo pavimentado señalan de inmediato al conductor que debe ocupar su línea respectiva.

El sistema de luces empleado, es el fluorescente, con lámparas que se encuentran situadas una a continuación de otras, en número de trescientas, en el mismo medio de cada vía, tanto de subida como de bajada, siendo mayor la acumulación de luces a la entrada de ambas vías, como precaución, según explicamos antes, de que pueda ser mucha la diferencia entre la luz del sol y la del túnel. La obra ha demorado en terminarse alrededor de año y medio en lo que influyó la huelga de los obreros del puerto de New York, durante tres meses, así como la limitación de las prioridades a fines de 1951 como consecuencia de la guerra de Corea, que hizo imposible adquirir los materiales esenciales dentro del tiempo calculado.

Una de las causas de la demora en abrir el túnel al servicio público es el relativo a los semáforos que se encuentran situados en las calles 12 en el Vedado y 10 en Miramar, los cuales todavía no pueden ser utilizados.

4

CHARLA EL PRESIDENTE CON LOS REPORTERS EN EL TUNEL



Momentos en que el general Batista, presidente de la República, junto con el ingeniero Varela, hace un aparte para charlar con los periodistas en el acto de inspección al túnel que unirá La Habana y Marianao, que será inaugurado dentro de pocos días, según anunció.

# Hasta Mediado de mes no Quedará Inaugurado el Túnel

## Inspeccionó Batista la Obra. Costará \$4,000 Mensuales su Mantenimiento

El túnel del Almendares quedará inaugurado dentro de dos semanas, según anunció al mediodía de ayer el Presidente Batista, cuando inspeccionaba los trabajos finales de esa obra.

Por hallarse enfermo el ingeniero Amadeo López Castro, presidente de la Comisión de Fomento Nacional, el vicepresidente, arquitecto Enrique Luis Varela recibió al jefe del Estado en unión del Fleno de ese organismo.

Al general Batista lo acompañaban varios miembros del gabinete así como los jefes de las fuerzas armadas y de la policía, todos los cuales recorrieron a pie el túnel.

Inició el Presidente su itinerario por el aproche de la zona del Vedado, recorriéndolo en toda su extensión de 522.40 metros.

Dijo el Jefe del Estado que dentro de tres semanas, más o menos, será inaugurado dicho túnel oficialmente por la Comisión de Fomento y el Ministerio de Obras Públicas. Que la Comisión de Fomento había tenido a su cargo la ejecución del túnel, en tanto que el Ministerio de Obras Públicas estaba realizando todo lo concerniente a las Avenidas que dan acceso al mismo.

Siguió expresando el general Batista que le había causado una grata impresión, pues se trataba de una obra formidable, ya que él ha podido apreciar, en distintas ocasiones, este tipo de trabajo en los túneles existentes en los Estados Unidos y muy especialmente en los de Nueva York, agregando que el del Almendares podía considerarse en calidad, en presencia y en terminación, a aquellos más importantes de los que él ha visto en el extranjero. Respondiendo a otras preguntas de los periodistas, manifestó el Primer Magistrado que ese túnel dará salida a La Habana y Marianao, uniendo estas dos grandes ciudades por medio de la gran Avenida que iniciándose en la calle Línea continuará a través del túnel a los Repartos de Marianao.

Y agregó: "Es una obra magnífica, pero de gran costo".

Respondiendo nuevamente a una pregunta que le fué formulada, terminó diciendo el Presidente Batista que todos recordarán que él fué opuesto a la construcción de ese túnel en ejecución, pero que una vez terminado ha de cuidarse con esmero, por que representa una gran inversión y una gran obra de utilidad pública, pero que con lo que ha costado a Fomento y a Obras Públicas tanto el túnel como las Avenidas de acceso su Gobierno hubiera podido construir un magnífico puente y terminar toda la Avenida desde el parque "Maine" hasta La Lisa, en Marianao, demostrando su satisfacción por lo que se había realizado. Finalmente dijo el Jefe del Estado que lo importante ahora era terminar el túnel con sus avenidas, en el menor tiempo posible.

### Detalles de las Obras

Las obras del túnel del Almendares, primera de ese tipo construida en Cuba ha sido ejecutado siguiendo la técnica más moderna y de seguridad empleada en otras obras similares en el extranjero, en su estructura se han empleado 35,000 metros cúbicos de hormigón; 10,000 metros cúbicos de mortero en inyecciones; 1,300 toneladas de acero en barras para refuerzo; 1,555 pilotes de madera con 18,300 metros de hinca; 65,000 metros cúbicos de excavaciones en tierra, y 20,000 en roca. Todo distribuido en los 522.40 metros de longitud que tiene el túnel; 157.70 metros corresponden al aproche descubierto de la Zona del Vedado; 148.70 metros al aproche de Miramar y 216 metros al túnel propiamente dicho, es decir la parte que ha quedado debajo del río.

Tiene cuatro vías normales de tránsito, dos de subida y dos de bajada con 6.57 metros de ancho cada una y una altura libre de 4.30 metros. Las sendas de entrada y salida están divididas por un separador especial, construido de tal manera que cuando un vehículo pase sobre él produzca un ruido de alarma que obligue al conductor a tomar su vía correctamente, evitando con ello accidentes en su interior.



2

A la entrada han sido instalados semáforos de señales con sus correspondientes casetas de controles que se comunican interiormente por un conducto que existe entre las paredes que dividen las pistas o sendas de tránsito de entrada y salida para facilitar la labor personal que tiene a su cargo el cuidado del túnel.

El sistema de ventilación empleado está provisto de cuatro ventiladores o extractores del tipo centrífugo que succionan el aire viciado del túnel y que remueven 75 000 pies cúbicos de aire por minuto cada uno. Estos ventiladores están controlados por la concentración de monóxido de carbono que existe en el aire, de modo que al más mínimo aumento de la cantidad de este gas automático funciona a su máxima intensidad. Para este control se emplea un equipo garantizado por su utilización en los principales túneles del mundo, donde las medidas de seguridad se han puesto en su más alto grado.

La iluminación está dotada de 304 lámparas con 880 tubos de cátodo frío de ocho pies cada una, y es variada de manera tal que los conductores de vehículos no sufran los efectos de la oscuridad al pasar de la claridad solar del exterior a la interior del túnel.

El sistema de drenaje de esta obra consiste en una serie de registros transversales a las vías de circulación a todo el ancho de las mismas, cubiertos por rejillas de acero, colocadas a intervalos regulares, en los aproches y dentro del túnel. Estos registros recolectarán las aguas pluviales, y descargarán por medio de tubos embebidos bajo el pavimento, en tres cisternas situadas respectivamente en las entradas y centro del túnel, utilizándose con sistema de bombeo especial compues-

to de 6 bombas con un total de 1.780 galones por minuto.

La parte interior del túnel ha sido forrada con azulejos de color crema, de la mejor calidad, a fin de mantenerlo lo más limpio posible.

Durante el curso de esta obra se han empleado en ocasiones hasta 700 obreros trabajando tres turnos diarios. Su costo se calcula en unos cinco millones y medio de pesos y como ya se dijo anteriormente quedará terminado dentro de dos o tres semanas, anunciándose para esa fecha su inauguración oficial.

Los gastos de mantenimiento del túnel se han calculado en unos \$4,000 mensuales y mientras no se determine otra cosa el funcionamiento del mismo estará a cargo de la Comisión de Fomento Nacional.

*Handwritten signature or initials*

# Inaugurado el Túnel Bajo el Almendares

## Entregado por Fomento al ministerio de O. Públicas

A las doce del día, en sencillo acto, se procedió a la inauguración oficial del túnel bajo el río Almendares.

La Banda de Música de la Policía Nacional interpretó el Himno Nacional en medio del túnel momento antes de autorizarse la circulación de los automóviles. El presidente de la Comisión de Fomento Nacional, Ing. Amadeo López Castro, mediante acta, hizo entrega del túnel al ministerio de Obras Públicas, donde se hace constar que el mantenimiento y custodia del mismo correrá por cuenta del ministerio, haciéndose la aclaración de que, caso de obras de reparación o cualquier desperfecto de consideración, será por cuenta de la Comisión de Fomento Nacional.

Centenares de máquinas se encontraban en fila india en espera de estrenar el túnel y las bocinas de las mismas indicaban la impaciencia de sus conductores por gozar del disfrute de la nueva vía que ahora hace más posible una mejor y más rápida comunicación entre La Habana y Marianao.

### LOS ASISTENTES

El presidente de la Comisión de Fomento Nacional, Ing. Amadeo López Castro; el ministro de Obras Públicas, Ing. Alfredo Nogueira; Pablo Carrera Jústiz, el ministro de Hacienda doctor Marino López Blanco, Julia Elisa Consuegra, Angel Pardo Jiménez, los gobernadores de Las Villas y Oriente: Orenco Rodríguez y Waldo Pérez Almaguer; el vicepresidente de la Com. de Fomento Nacional y subsecretario de Obras Públicas, Ing. Enrique Luis Vareta; el comandante Francisco Argüelles, en representación del ministro de Defensa; el alcalde de Guanabacoa, Lolo Villalobos; el consejero consultivo Ferrer; el supervisor del Tránsito, coronel Juan T. Ledón; el capitán jefe del Tránsito, José Arencibia Gil; el jefe de la Policía Secreta, Eduardo Fernández Parajón; coronel Cruz Vidal, jefe de la Prisión de La Habana; el director general de Ingeniería, Sergio I. Barrientos; representaciones del Conjunto de Calles y Asociaciones de Cuba.

El doctor Carrera Jústiz, ministro de Comunicaciones; Catalina Pozo Gato, concejal de La Habana; teniente Silvino de la Fe, en representación del ministro de Información.

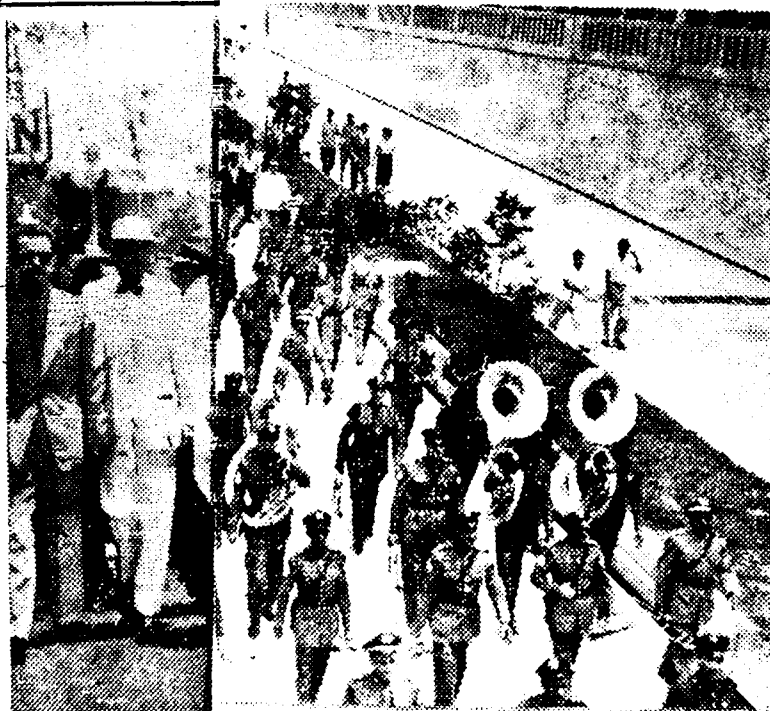
Un grupo de funcionarios de Fomento Nacional: Appel Manuel Coll, administrador general; doctor Hilario González, secretario; Ing. Dionisio Suárez, Ing. José Menéndez, doctor Enrique Gastón, José Ignacio de la Cámara, José Menéndez, tesorero; Ing. Manuel Roig, que estuvo al frente de la obra.

Filí Bock, del Civilco Militar; Julio Lecuona, César Castellá, Tony González, jefe de Ingeniería en Calles de Obras Públicas; doctor Eugenio Cantera Herrera, jefe del departamento legal de Obras Públicas; Ing. Gago Silva y capitán Irenaldo García Baeza de los talleres de Obras Públicas.

Héctor Herrera, presidente del Conjunto de Calles Comerciales de La Habana; Agustín Navarro, coordinador entre Obras Públicas y el Conjunto de Calles Comerciales.

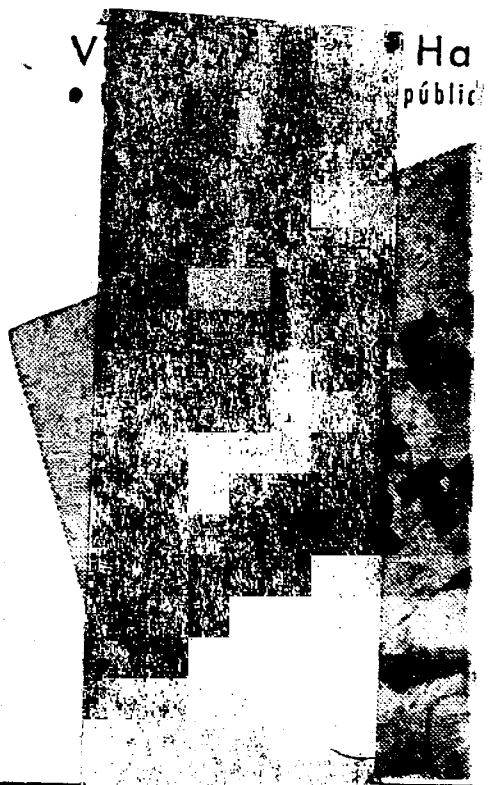
Doctor J. Cala, jefe del departamento legal de Fomento Nacional y Francisco Calimano Legorburu, jefe de personal del ministerio de Obras Públicas.

## MARIANO



A las doce del día, entrando y, finalmente, la Banda de Música de la Policía Nacional, cuando realizaba la salida del túnel.

en  
de  
con  
al,  
ar-  
le-  
y  
de  
ra  
os  
n-  
ón  
ir  
ra  
o  
e-  
lio,  
u-  
de  
no  
n  
a-  
os  
ue  
n-  
o-  
ue

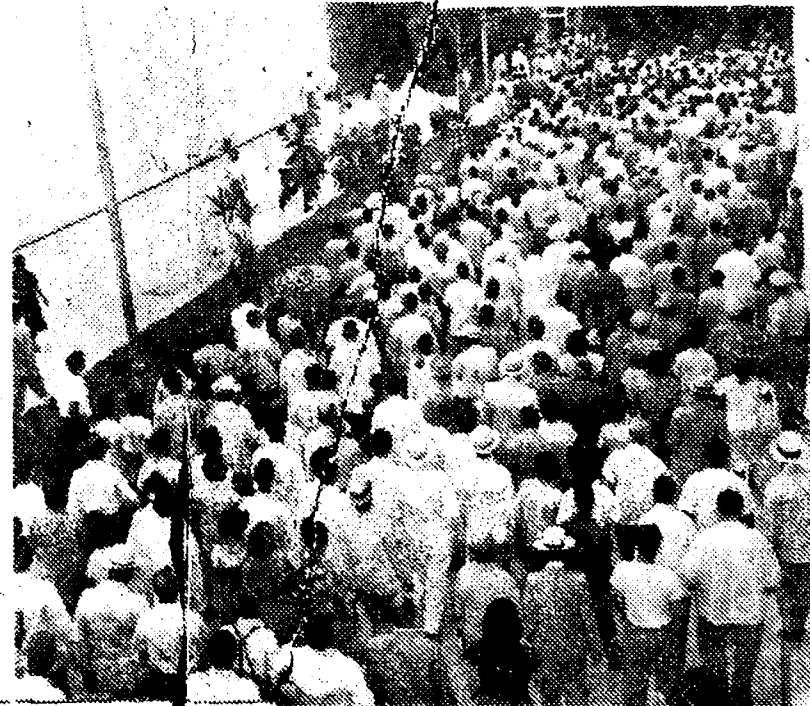


Ha  
públic

UD. N... ERDE SU D

25/03

QUEDO INAUGURADO, HOY, A LAS DOCE DEL DÍA, EL TUNEL QUE UNE A LA HABANA CON MARIANAO



A las doce del día de hoy quedó inaugurado el túnel que une a La Habana con Marianao. La tira gráfica ofrece tres aspectos del acto.

En primer término el presidente de la Comisión de Fomento Nacional

Ing. Amadeo López Castro, rodeado de funcionarios y público en los instantes de entrar en el túnel para dejarlo oficialmente inaugurado.

Después, el público entrando y, finalmente, la Banda de Música de la Policía, cuando realizaba la salida del túnel.

# VERDADES



Raoul Alfonso Gonsé

## Se Cumplió Nuestro Pronóstico Sobre el Túnel

QUEDO inaugurado el túnel bajo el Almendares. La naturaleza, inclemente y caprichosa se empeñó en hacer befa de la técnica. Los cielos se abrieron y un torrencial aguacero hizo que el túnel se inundara y que el tránsito tuviera que ser suspendido.

Está visto que más sabe el diablo por viejo que por diablo. De nada valen las previsiones de desagüe que se hayan tomado al construir el túnel, que en verdad es una obra de la que puede enorgullecerse La Habana, si no va acompañado de una obra complementaria de drenes de las calles 17, 15, 13 y 11, paralelas a la hermosa vía. Cada vez que llueva sucederá lo mismo, como si la naturaleza se empeñara en lanzar una sonora carcajada al esfuerzo de los hombres cuando es incompleto.

Nosotros lo previmos relatando el 18 de diciembre de 1951 en esta misma columna una anécdota que reproducimos:

### “¿DONDE CONSTRUYEN EL SUBMARINO?”

“El domingo nos detuvimos a contemplar las obras del que ha de ser famoso túnel que comunicará La Habana con Marianao.

“Nos bajamos del automóvil en la calle Línea

del Vedado y escuchamos los comentarios de los curiosos por allí estacionados.

“—¿Dónde construyen el submarino?— preguntó uno.

“—¿Qué submarino?—inquirimos nosotros.

“—El que va a ser necesario para pasar por el túnel los días de fuertes aguaceros. ¿No sabe usted que esta parte de la calle Línea se inunda completamente por las aguas que descienden desde la calle 23? For algún lado tendrán que entrar los vehículos en el túnel y por ahí se meterá el agua. El único remedio está en construir drenes en la parte alta del Vedado que impidan la caída de las aguas por la gran diferencia de niveles.

“Comprendimos que el festivo ciudadano tenía razón, pero creemos que los ingenieros de la Comisión de Fomento habrán tenido en cuenta la observación que se nos hizo.

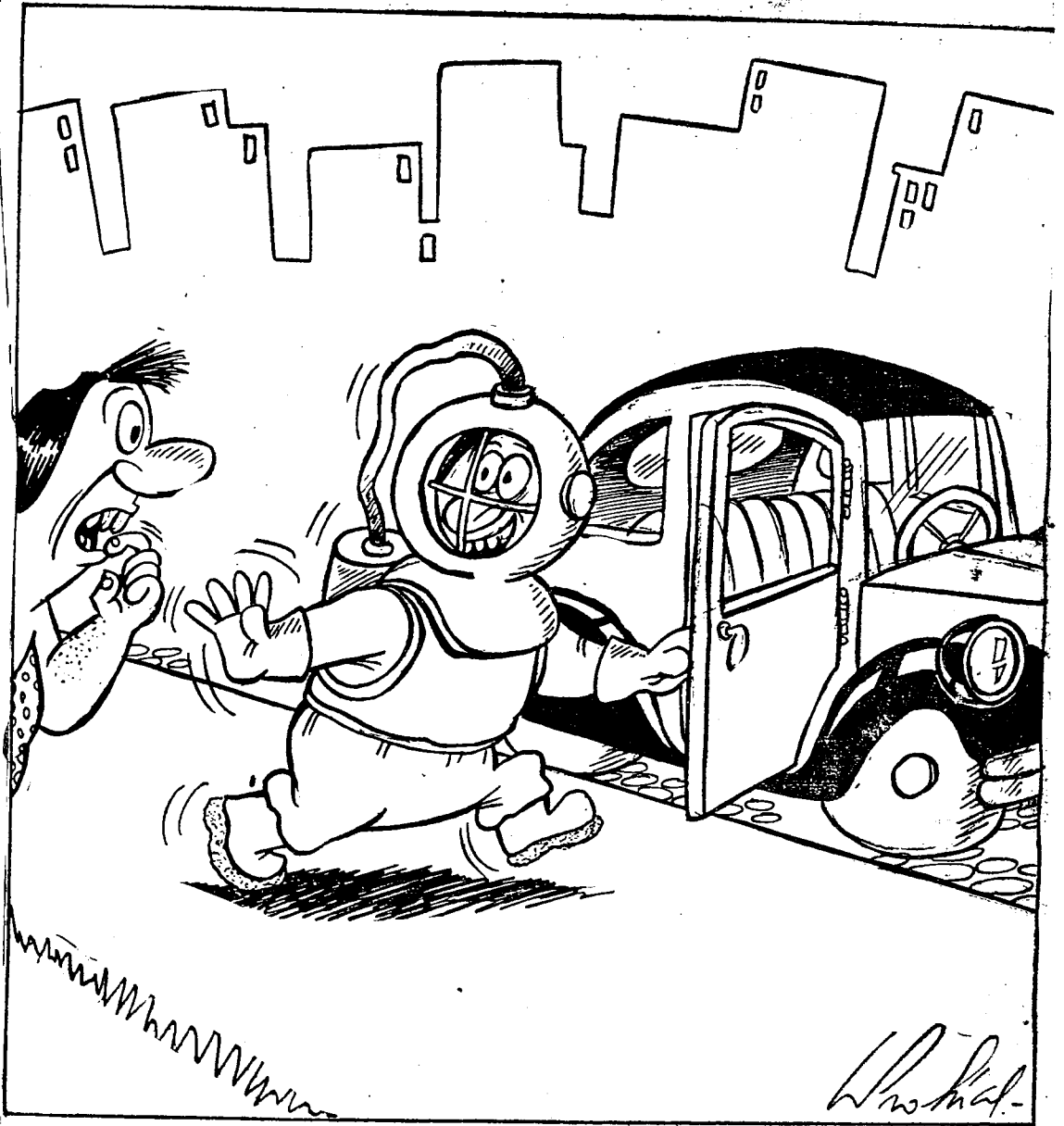
“Lo del túnel, que ya ha dado motivos de hilaridad, terminará en carcajadas sonoras si no se han tomado las precauciones técnicas para evitar lo que con tanta sencillez y agudeza apuntaba el anónimo ciudadano”.

Nuestra mención al problema no fué escuchada y ahora los “técnicos” tienen que aguantar que toda la ciudadanía lance la carcajada sonora, acaso acompañada de alguna que otra trompetilla criolla.

M, al 28/12/51

# Túnel Anfibio

Por Prohías



—Despreocúpate, Micáela, así no tengo problema al cruzar el túnel...

*M, ab 20/03*

# Explican la Inundación Del Túnel

Fué, Dice Nogueira, por el Deficiente Drenaje de Calles

La inundación del túnel, producida en la noche del domingo, no se debió a deficiencias del mismo sino a un trastorno en la zona aledaña al mismo, según declaró en la mañana de ayer a la prensa el ingeniero Alfredo E. Nogueira, ministro de Obras Públicas.

Las declaraciones del citado funcionario dicen textualmente:

"En la noche del domingo un trastorno en el funcionamiento del drenaje de la zona aledaña al túnel, produjo el derrame en el interior del mismo, de un volumen de agua que, sin tener características de gravedad, obligó a suspender el tránsito en la sección ascendente de Miramar hacia el Vedado.

"El incidente no tuvo mayores consecuencias, ya que el equipo de bombeo del túnel pudo, en muy breve espacio de tiempo, colocarlo nuevamente en condiciones de funcionamiento.

"Los vecinos de la zona inmediata al túnel saben que las obras de drenaje en ese sector no han sido concluidas, se encuentran en vía de ejecución, sobre todo en ese margen, no obstante ello, considerando las dificultades enormes que confronta La Habana en materia de tránsito, se aceleró la inauguración del túnel, lo cual era indispensable además, para poder proceder a la construcción de un dren interceptor que, desde la calle 12 al río, ha de correr a todo lo largo de la calle 11, con objeto de recoger todas las aguas superficiales que discurren prácticamente desde la calle 23 hacia esa zona.

"Era imprescindible — continuó el ministro Nogueira — abrir el túnel, pues de interrumpirse el puente de la calle 11, sin estar abierto aquél, se hubiera paralizado el 70 por ciento del tránsito entre Marianao y La Habana.

"Por otra parte se hacía imperativo abrir el túnel para terminar la pavimentación del puente de la calle 23, etc."

Por último expuso el ministro Nogueira: "En el día de hoy, se está realizando una zanja de descarga emergente hacia el río, para aliviar el descenso de las aguas que por las calles que dan acceso y que nos permitirá comenzar la realización del dren de la calle 11."

## Disposiciones Tomadas

Con referencia al tránsito por el túnel bajo el río Almendares, el jefe de la policía del ministerio de Obras Públicas, a cargo de la cual está la atención del referido túnel, solicitó a los periodistas que cubren el sector que se dé publicidad, para conocimiento de los automovilistas que utilicen esa vía, a las siguientes disposiciones:

No deben tocar los claxons o bocinas en el interior del túnel. Tampoco deben abandonar la carrilera donde se inicia la circulación, ni usar luces de carretera en el interior. Las señales luminicas del tránsito deben atenderse cuidadosamente.

En los talleres de Obras Públicas, informó el referido funcionario, se están confeccionando grandes carteles destacando las disposiciones que enumeramos anteriormente.

*M, 28/10*

# Gráficas de Antaño: Paso de la Madama

*Un momento en*



Esta foto, tomada en el mes de enero de 1887, muestra un pintoresco aspecto del Paso de la Madama, en el rio Almendares, que forma parte actualmente del Bosque de La Habana. Como puede apreciarse, la mano del hombre no habia intervenido todavia y el paisaje resultaba genuinamente selvático.

*Un momento en*

19

# El Domingo Espeso y Municipal

**COMENTA:  
MIGUEL DE MARCOS**

**Código del Túnel. - Prohibido tocar el fotuto. - Loado sea Dios: Nogueira no es tanquista. - Un sexteto, con su bongosero a la cabeza, entre las paredes ripolinadas del Túnel. El fantasma de los castillos ingleses y el cadáver obligatorio de los túneles taciturnos**

El doctor Alfredo E. Nogueira, ministro de Obras Públicas, ha tenido que reiterar las disposiciones que regulan el tránsito por el Túnel. Con las siguientes: prohibición absoluta de tocar el claxon en el interior de ese camino subacuático; prohibición no menos absoluta de abandonar la carrilera tomada al entrar y de utilizar en esa vía luces altas o de carretera. Prohibición archiabsoluta de tránsito de camiones de carga, de equipos motorizados pesados, de bicicletas y de vehículos de tracción animal.

Tal es el grupo de las primeras prohibiciones, y no es creíble que contra ellas el profesor Zaydín interponga recurso de inconstitucionalidad ante el Tribunal de Garantías. Esas regulaciones son exactas, explícitas, ordenadas y tienen el acento en lo justo, porque la verdad es que si los cubanos no respetamos el Túnel,—sí, así, con mayúscula—es porque entre nosotros existe una flagrante subestimación de todas las jerarquías.

La primera disposición es muy clara y, en verdad, la cumplen los automovilistas con rigurosa pulcritud: no tocar el claxon en el interior. Desde luego que se pudiera sustituir la palabra claxon con la palabra bocina, con la palabra trompetilla, que es su traducción lógica, o con otro vocablo, ennoblecido por la tradición y la novela: fotuto. Pero, en fin, pasemos estos hechos más bien vinculados al patriotismo verbal. El automovilista sabe que no puede tocar el claxon en el interior del Túnel. Pero eso no le impide a un automovilista cantar el aria de "Tosca" o la romanza visceral de "Bohemia" ante su timón infalible, durante los cinco segundos que tarda en atravesar el Túnel.

Hay otro acto gratuito que no está prohibido. La ciudad, como ustedes saben, es recorrida con frecuencia por afables piscorres, nómadas, pintureros y melódicos que conducen a seis, ocho o quince hombres hacia lugares de esparcimiento. Esos hombres, unas veces van vestidos con smoking gris y corbata negra. Otras veces, para alegrar el paisaje van vestidos con camisas efervescentes, escaroladas y ebullicionales. Son, como ustedes saben, sextetos espléndidos, septiminos coordinados, músicos magníficos que se dirigen hacia los cabarets. Prohibido tocar el claxon. Pero no está prohibido al hombre del clarinete que pruebe su instrumento entre las paredes ripolinadas del Túnel y mucho menos le está prohibido al querido Cheo Burundanga, bongosero intercontinental, aclamado por todos los públicos, que tacte con dedos sabios la rugosa y sonora piel de chivo de su bongó.

Repitamos esas otras disposiciones que regulan el tránsito por el Túnel: prohibición de camiones de carga, de equipos motorizados pesados, de bicicletas y vehículos de tracción animal. Eso es muy claro. Los equipos motorizados pesados, de tonelaje mastodónico, no pueden atravesar el Túnel. Loado sea Dios: el excelente Nogueira no es tanquista.



Muchos expertos, gente buena excesivamente adherida a la tradición, han inquirido por qué se prohíbe el cruce de bicicletas por el Túnel. El debate ha surgido como consecuencia de la protesta formulada por la Asociación de Ciclistas y Velocipedistas de Cuba. Los argumentos no carecen de validez. La referida Asociación ha dicho: impedir la presencia de la bicicleta en el Túnel es un ultraje a las purezas del amor. ¿No existió otrora aquel cubano desconocido que, con pedaleo obstinado y vertiginoso, iba a ver todas las noches a su novia residente en Guanabacoa? Pues bien, ahora debe existir un muchacho habanero, propietario de una bicicleta, con novia en los Quemados de Marianao. Y se le niega el paso del Túnel.

Nogueira, que en la extinción del bache, ha alcanzado un espíritu de equilibrio, ha replicado: Se prohíbe la bicicleta, porque la velocidad mínima al cruzar el Túnel tiene que ser de cincuenta a sesenta kilómetros por hora, y la bicicleta no alcanza esa velocidad. La Asociación de Ciclistas y Velocipedistas de Cuba ha tenido la réplica pronta:—Enorme error de su parte, querido Ministro. Usted piensa en el velocipedo de antaño, en la bicicleta anterior a la Constitución del 40. Pero después, la bicicleta se ha tornado más ágil, más enérgica, más veraz, porque, en otros tiempos, el cubano tenía un pedaleo tierno mollar, regodeado, y desde el 33, el pedaleo, en el cubano, se ha tornado fosforescente.

Ignoro quien tenga razón. Pero lo cierto es que la protesta de la Asociación de Ciclistas y Velocipedistas de Cuba ante la prohibición de llevar sus vehículos por el Túnel, se está convirtiendo en uno de los grandes problemas de la hora: el reajuste presupuestal, la jerarquización, la Carta de Montreal. Por fortuna para la República, el tremendísimo "pancracio" verbal y querellista que mantenían al rojo vivo Marino López Blanco y Pepito Álvarez Díaz se ha extinguido. Allí donde soplaban aires de tormenta, de huracán desencadenado, ahora solo sopla un cefirillo suave.

Hay una última disposición entre estas regulaciones de tan precisa exactitud: prohibido arrojar basuras ni objetos en el interior del Túnel. No cabe duda que eso está muy bien visto. Hasta ahora, dicho sea en honor de los automovilistas, nadie avizoró un latón extravasado de residuos entre las paredes del Túnel. Nadie atisbó en el interior de ese mundo brillante, que tiene la presencia niquelada de una sala de clínica, un bando de auras tiernas devorando con gula poderosa los restos mortales de un chivo, cosa que no es infrecuente en los solares yermos de Marianao. En cuanto a objetos puede decirse lo mismo. A lo largo de aquella superficie que semeja el azogue de un espejo, ni un papel en el suelo, ni una colilla de cigarro, ni una piel de naranja, ni una cabeza de cherna. Pero hay algo, en este punto, que convida la atención. Las grandes ciudades del mundo tienen túneles. El túnel es, por así decirlo, una potencia civilizadora. Pero el túnel, en las grandes capitales populosas, posee un cercano parentesco con los viejos castillos de Inglaterra. Todo castillo inglés tiene su fantasma. En los anuncios de ventas de bienes inmuebles, cuando se trata de un castillo, se dice: Castillo de la época de Eduardo el Confesor. Iniciada su construcción, bajo el reinado de Juan Sin Tierra. Feudalismo inequívoco. Barbacaras, fosos, torres. Subterráneos con estatuas yacentes. Tiene su fantasma, útil para poner en fuga a un acreedor insistente, pero no muy molesto, en las noches solitarias, para los moradores del castillo".

Pues bien, así como todo castillo inglés tiene su fantasma,—no tenerlo sería algo más que una carencia aflicta, sería una ofensa a la heráldica y al ectoplasma de Allan Kardek—todo túnel, en las grandes ciudades, tiene su cadáver. Un túnel se acredita no por su tránsito, sino por su cadáver. Este difunto, vale decirlo para evitar torcidas interpretaciones, no podrá ser nunca el resultado de un choque de vehículos en su interior. El cadáver que ilustra un túnel, que lo acredita, que le da su pimienta y su leyenda, debe ser un macabeo del exterior, un extinto elaborado en un crimen tenebroso y que sea llevado, desde lugares lejanos, hasta las tinieblas del túnel. Quizás algún espíritu imaginativo, buen lector de esos folletines policíacos que se editan en los Estados Unidos en número de seiscientos quince a la semana, tenga algo en la cabeza a ese respecto. Quizás alguien haya pensado que el turismo, entre nosotros, necesita una medicina heroica, una cura de sal y vinagre, que lo extraiga de su letargia, y que, en tal caso, si no basta con los "moteles", habrá forzosamente que interpolar un cadáver en el Túnel.

# EL TÚNEL BAJO EL R

Por MARIO V

**L**A Habana ha estrenado un túnel en este año 1953, y todavía los poetas no le han cantado, ni los costumbristas le han dedicado la crónica obligada. ¿Será porque un túnel es menos simpático que un puente, y este túnel bajo el río Almendares substituyó a lo que fué puente en el primer proyecto?

Por lo pronto, el túnel se inundó el primer día de su vida, es decir, el de su inauguración. Tal vez fué una especie de bautismo, o un misterioso contagio, haciéndose el túnel río al sentir al Almendares acariciándole el lomo. Fué un desquite de la Naturaleza ciertamente aleccionador, aunque luego los ingenieros corrigieran el fallo.

El túnel del Almendares—apre-surémonos a decirlo—no es alegre. ¿Podía serlo un túnel? Podría, sin duda, haberse hecho una cosa menos sombría—luego explicaremos en qué consiste, a nuestro juicio, lo *sombrio* del túnel—decorando sus paredes con azulejos de colores que representasen paisajes y figuras; pero no ha sido así, y se le ha revestido absolutamente de blanco, de ese azulejo blanco que da la impresión (y en esto consiste lo *sombrio*) de una inmensa sala de operaciones, o de una descomunal y, eso sí, muy higiénica tabajería en que parece que se va a ver de un momento a otro las reses colgando de sus ganchos.

Tanta blancura — complicada con la luz fría de la ilumina-

Una deliciosa descripción del Túnel donde se anotan por primera vez el propio lector habrá experimentado

puente, no es lo mismo saltar sobre un río que hundirse debajo de él; al atravesar un puente, el hombre que va en automóvil siente que vuela, porque el auto se convierte en avión, y la vista abarca desde arriba las cosas; al hundirnos en un túnel, tenemos algo de gusanos. De gusanos de luz, si se quiere, gracias a los focos del automóvil, pero gusanos al fin.

Observad por vosotros mismos el fenómeno que se produce al atravesar el túnel; vais confiados por la avenida, a una marcha regular, haciendo del trayecto un paseo que os permite disfrutar de la brisa y contemplar el día, o gozar el cielo de la clara noche del trópico; en esto, un rumor especial os denota que os acercáis a algo extraño, donde los ruidos se entubán y resuenan con algo de sótano o de catacumba: es que habéis entrado sin daros cuenta en la zona del túnel.

Entonces viene esa impresión de cuarto de baño barato, de salón de duchas inmenso, de sala de desinfección inacabable, esperando una legión de contaminados... Hay que pisar el acelerador como huyendo de un peli-

una v  
a dec  
asoma  
pasad  
quillos  
Ya es

El h  
túnel  
Tiene  
con m  
sin n  
túnel  
termin  
bre, d  
el ha  
del Al  
to for  
y se p  
York,  
esas  
novel  
gente  
extra  
la en  
cuida  
de ex  
polic  
zar l

mientras que los dedos y después las manos, cuelgan como carne muerta. El bacilo ataca frecuentemente los ojos, tanto, que en Francia el 20 por ciento de los leprosos son ciegos.

Los atacados de lepra son clasificados en dos categorías: unos no son portadores de gérmenes, mientras que otros, sí. Las proporciones varían mucho según los focos. Por ejemplo, el doctor Pizzi informa que en Africa no hay más que un 20 por ciento de enfermos contagiosos, contra un 40 en el Paraguay, un 50 en ciertas regiones de América del Sur y un 90 en Colombia.

Recientemente aún, el descubrimiento de una clase de antibióticos llamados "sulfonas" había permitido realizar tratamientos eficaces. Las sulfonas son poderosos enemigos del bacilo de Hansen. En algunos meses, mediante ese tratamiento, un leproso de tipo bacilar



El leprosorio de

(CART

redimidos de su maldic  
liones de otros enferma  
rincones del mundo. Por  
vo diseminados por los  
nes normales, se hallan  
mente devueltos a sus oc  
tiempo. Hoy, en 1953, deli  
bajo observación durante  
de 1948 a 1950, quedaron  
San Luis por el doctor I  
dos por la "J-51" en el in  
Los 15 primeros leproso  
aspecto normal.  
recido y el enfermo reco  
mas recalcitrantes han de  
años como máximo, los lep  
cias. Al cabo de un plazo

los bacillos de Hansen, productores de la lepra, n mediante dicho tratamiento. ente. Al margen (izquierda) el rostro de un



# EL TÚNEL BAJO EL RÍO ALMENDARES

Por MARIO VIDAL

**L**A Habana ha estrenado un túnel en este año 1953, y todavía los poetas no le han cantado, ni los costumbristas le han dedicado la crónica obligada. ¿Será porque un túnel es menos simpático que un puente, y este túnel bajo el río Almendares sustituyó a lo que fué puente en el primer proyecto?

Por lo pronto, el túnel se inundó el primer día de su vida, es decir, el de su inauguración. Tal vez fué una especie de bautismo, o un misterioso contagio, haciéndose el túnel río al sentir al Almendares acariciándole el lomo. Fué un desquite de la Naturaleza ciertamente aleccionador, aunque luego los ingenieros corrigieran el fallo.

El túnel del Almendares—apresurémonos a decirlo—no es alegre. ¿Podía serlo un túnel? Podría, sin duda, haberse hecho una cosa menos sombría—luego explicaremos en qué consiste, a nuestro juicio, lo *sombrio* del túnel—decorando sus paredes con azulejos de colores que representasen paisajes y figuras; pero no ha sido así, y se le ha revestido absolutamente de blanco, de ese azulejo blanco que da la impresión (y en esto consiste lo *sombrio*) de una inmensa sala de operaciones, o de una descomunal y, eso sí, muy higiénica tabajería en que parece que se va a ver de un momento a otro las reses colgando de sus ganchos.

Tanta blancura — complicada con la luz fría de la iluminación—viene a ser como una especie de luto, y el automovilista teme al entrar en el túnel que éste pueda convertirse en pantecón de su carruaje, en un foso del que será imposible salir. Por eso, acelera la marcha tan pronto entre en el túnel, y al salir de él, cuando columbra lo azul al fondo, puede decir, en verdad, que "ve el cielo abierto".

Si: no es lo mismo meterse en un túnel que atravesar un

Una deliciosa descripción del Túnel del Almendares, donde se anotan por primera vez las reacciones que el propio lector habrá experimentado al cruzarlo.

puente, no es lo mismo saltar sobre un río que hundirse debajo de él; al atravesar un puente, el hombre que va en automóvil siente que vuela, porque el auto se convierte en avión, y la vista abarca desde arriba las cosas; al hundirnos en un túnel, tenemos algo de gusanos. De gusanos de luz, si se quiere, gracias a los focos del automóvil, pero gusanos al fin.

Observad por vosotros mismos el fenómeno que se produce al atravesar el túnel; vais confiados por la avenida, a una marcha regular, haciendo del trayecto un paseo que os permite disfrutar de la brisa y contemplar el día, o gozar el cielo de la clara noche del trópico; en esto, un rumor especial os denota que os acercáis a algo extraño, donde los ruidos se entubán y resuenan con algo de sótano o de catacumba: es que habéis entrado sin daros cuenta en la zona del túnel.

Entonces viene esa impresión de cuarto de baño barato, de salón de duchas inmenso, de sala de desinfección inacabable, esperando una legión de contaminados... Hay que pisar el acelerador, como huyendo de un peligro invisible. No es que pueda agrietarse el túnel, y precipitarse por la grieta el río que pasa por encima; es que tememos quedar encerrados en esa especie de lazareto subterráneo; es que sentimos el escalofrío que produce tan aséptica blancura, y nos parece que vamos a quedar emparedados entre azulejos, hasta que se levante el cordón sanitario... Y al salir, parece que el policía que está plantado allí, estableciendo

una vigilancia rigurosa, nos va a decir: "¡trás! Está prohibido asomarse al exterior". Por fin, pasado el apuro, respiramos tranquilos y regulamos la marcha. Ya estamos en el mundo otra vez.

El habanero no es hombre de túneles, de vías subterráneas. Tiene que andar por descubierto, con mucha luz, mucho ruido y sin ninguna reglamentación. El túnel le obliga a una marcha determinada y le priva del aire libre, del espacio abierto. Cuando el habanero atraviesa el túnel del Almendares se siente un tanto forastero en su propia ciudad, y se pregunta si no está en Nueva York, o en Chicago, o en una de esas ciudades misteriosas de las novelas policíacas, donde se ven gentes raras y ocurren crímenes extraños. El mismo policía que a la entrada y a la salida del túnel cuida de la circulación, tiene algo de enigmático, y no parece ese policía criollo que ayuda a cruzar la calle a la muchacha linda (con el piropo correspondiente), o liquida una trifulca callejera con una frase de sainete.

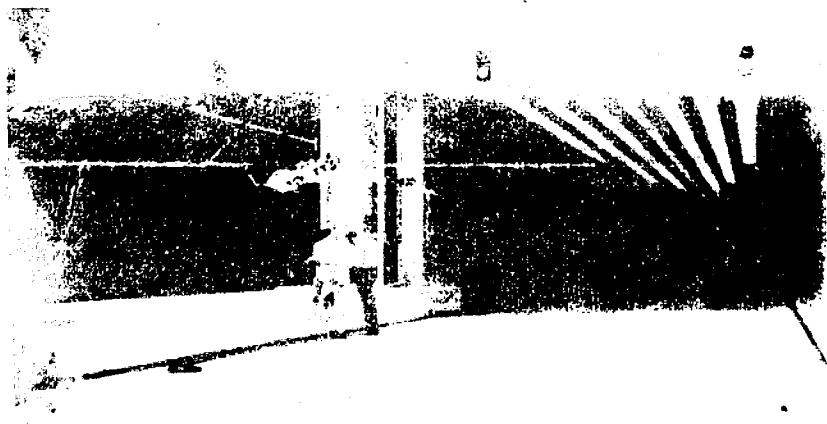
Tal vez para los enamorados, el túnel, pasado en automóvil, tenga cierto secreto y gustoso temor de aventura, como esos laberintos y montañas rusas de los parques de diversiones; la *comba* que hace el túnel en su centro—porque este túnel hace *saltar a la comba* al río—acaso produce un vértigo que les hace apretarse un poco el uno contra el otro, y luego gozar la salida como quien ha logrado triunfar de una prueba, de uno de esos impedimentos que salen al paso

de todo amor para malograrlo.

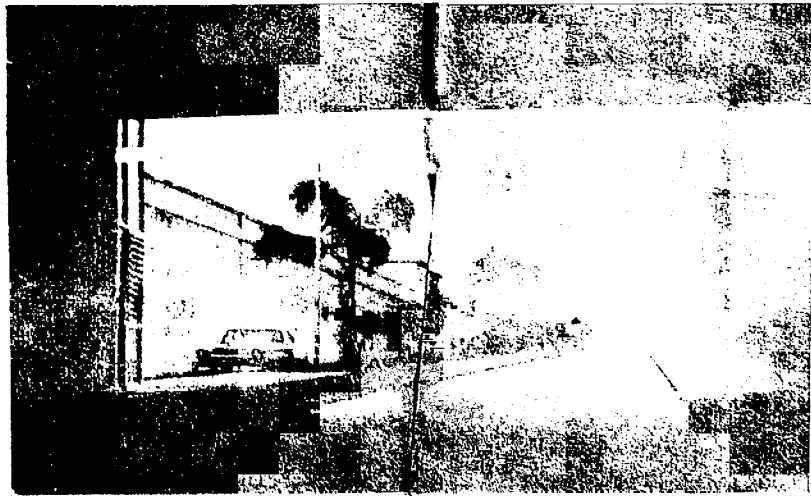
Se piensa con miedo en lo que sería un "tranque" de automóviles dentro del túnel, una avería, un choque, aunque todo está previsto, según parece, y el percance sería remediado al punto con disposiciones eficaces. De todos modos, el automovilista al acelerar dentro del túnel obedece al mismo impulso del jinete que mete espuela a su cabalgadura al cruzar en la noche por el lugar donde robaron a un caminante, o anda el *ánima sola*...

Hubiera sido mucho mejor un puente. El puente es siempre más alegre. Se puede enguirnaldar, se puede erigir arcos de baranda a baranda, se puede izar banderas y gallardetes flameando al viento. El puente es un saludo de recepción jubilosa; el túnel es siempre una despedida, una desaparición, si quiera sea momentánea. Cierto que hay algo de voluptuosidad en sumergirse para reaparecer de nuevo: ése es el único encanto que puede tener el nuevo túnel, el de hundirse y volverse a levantar en unos segundos, comprobando que lo malo que pueda venirnos en la vida no es más que un susto que se pasa pronto.

Con todo, nosotros decoraríamos interiormente el gran túnel habanero, poniéndolo a tono con la ciudad; convertiríamos sus paredes en grandes murales con paisajes y frutos de nuestros campos. Proyectaríamos sobre él una luz optimista—no esa luz doblemente fría que lo enlóbregue—, procuraríamos, en fin, convertirlo en algo así como la gruta de la dicha, o el país de las maravillas. Aunque es posible que esté mejor como está, para que el habanero se dé cuenta al meterse en él y salir otra vez, de que el país de las maravillas es realmente el de fuera, toda Cuba. Maravilloso país siempre, sin necesidad de estas modernas maravillas de los túneles caminando por debajo de los ríos.



...cuando nos hundimos en el túnel tenemos algo de gusanos... de gusanos de luz, gracias a los focos del automóvil...



A la salida, vemos el cielo abierto...

## PROBABLE LA CONSTRUCCION DE OTRO TUNEL BAJO EL ALMENDARES

Sustituiría al puente "Miramar". Partidario de ello el Ministro Arroyo. Exposición en la sesión rotaria.

(Vea foto en el Rotograbado)

El Ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, es partidario de la construcción de un túnel en sustitución del antiguo puente "Miramar" o de "Pote" sobre el río Almendares, como complemento de los trabajos que se realizan para la prolongación de la avenida del Malecón, según declaró ayer en la sesión almuerzo del Club Rotario de La Habana.

También dijo que "el Malecón de La Habana ya no es una mera vía urbana, sino un eslabón importante del Circuito Norte que se extiende desde Pinar del Río a Oriente".

La exposición hecha por el ministro Arroyo Márquez, sobre las obras de prolongación del Malecón y solución del tránsito en el puente "Miramar" o "Pote", fué ésta: "Constituye para mí un honor singular la oportunidad que por

ustedes tan gentilmente se me ha proporcionado de ocupar esta prestigiosa tribuna rotaria, palestra desde la cual se abordan semanalmente con seriedad y responsabilidad ejemplares y una ausencia absoluta de apasionamiento, temas de verdadero interés general, de proyecciones sociales y que constituyen preocupación cardinal de la ciudadanía.

"El hecho de que se vaya a discutir en esta sesión de hoy un asunto que atañe al Ministerio de Obras Públicas, departamento que me honro en dirigir siguiendo las atinadas orientaciones del honorable señor Presidente de la República, mayor general Fulgencio Batista y Zaldivar, es la razón de que me encuentre en estos momentos en la agradable compañía de ustedes, rotarios habaneros, que tantas muestras han ofrecido de su constante preocupación por la felicidad del procomún.

### PLAN GENERAL

"De todos es conocido el vasto plan que lleva adelante el Gobierno del Presidente Batista, encaminado a conseguir la total rehabilitación del país, especialmente en el orden económico para asegurar la felicidad de las generaciones futuras de cubanos. A Obras Públicas le corresponde una buena parte de este ambicioso plan que se encuentra en pleno desarrollo y que alcanza a toda la República, llegando así hasta los lugares más remotos del territorio nacional y llevando hasta ellos las bienandanzas de la civilización y el progreso, que hasta el presente no habían podido disfrutar.

"Es una realidad palpable que innumerables áreas de la Isla que se encontraban completamente aisladas y abandonadas, cuentan ya con excelentes vías de comunicación que las han revitalizado al

poder disfrutar de las ventajas que se derivan en todos los órdenes cuando de ese modo quedan incorporadas al desenvolvimiento coordinado de las actividades nacionales.

"Se trata de un amplio plan que comprende y alcanza a todos los sectores de la vida cubana: a la vivienda, a los servicios sociales, a las comunicaciones, a la salud del pueblo. Por ese motivo se está dotando al campesino y al obrero de casas higiénicas; se construyen carreteras, caminos y puentes; se edifican hospitales y son reedificados y ampliados los existentes; se abren canales, tanto de comunicación o saneamiento como para drenaje; se levantan ciudades y campos deportivos, y se construyen aeropuertos. En fin, todo lo que pueda considerarse la satisfacción de una necesidad en el orden de las construcciones.

"La vastedad de este plan y la simultaneidad con que es ejecutado, es lo que ha posibilitado su determinante influencia en la elevación de los niveles de la economía nacional que se recupera progresivamente con paso firme, como reconocen personas responsables tanto en Cuba como en el extranjero, facilitando y haciendo posible el establecimiento de nuevas industrias, permitiendo nuevas explotaciones agrícolas y mineras, y mejorando las relaciones culturales y espirituales de nuestro pueblo. Dentro de todo este campo de oportunidades se encuentran las obras viales que tienden a mejorar las comunicaciones y a facilitar el tráfico entre los centros de población y las zonas urbanas.

"Mucho se discute sobre la productividad de estas inversiones y la mejor respuesta a tales críticas, originadas muchas veces por la impaciencia, son los resultados que día a día se van palpando en la construcción de nuevos edificios y el establecimiento de nuevas industrias y comercios, lo cual se revierte en ingresos para el Estado. De ahí su reproductividad.

### PROLONGACION

"Entre las obras viales de carácter urbano que lleva a cabo el Gobierno, la cual como explicaré más adelante, tiene proyecciones nacionales, se encuentra la prolongación del Malecón habanero, tema de la sesión rotaria de hoy. Se trata, sin lugar a dudas, de una de las más trascendentales dentro del plan que desarrolla el Gobierno del Presidente Batista, a quien parafraseemos repitiendo sus palabras cuando inauguró un nuevo tramo de esa hermosa vía: "Cada período de crecimiento de nuestra ciudad corresponde a una prolongación del Malecón, símbolo de esta hermosa capital cubana".

"Lo que se haga por el Malecón tiene que interesar no solamente a los habaneros sino al pueblo cubano en general, ya que constituye este paseo internacionalmente conocido, el vestíbulo magnífico de la República. De ahí que una de

las primeras preocupaciones del Presidente de la República fuera incluir en el plan urbanizador la prolongación de esta arteria.

"No se trata de una obra fácil ni barata. Todo trabajo que se lleve a cabo en el litoral mismo y frente a un mar abierto como es el que baña esa parte de nuestra capital, tiene que ser perfecta y resistente. Desde estos puntos de vista lo ha enfocado el Ministerio de Obras Públicas, sin escatimar un centavo, haciendo lo que fuera necesario para que sea una obra permanente, duradera, como cuantas se han venido ejecutando bajo la rectoría del Presidente Batista.

#### VIA NACIONAL

"El Malecón se contempla en estos momentos en forma distinta a la de antes, pues no se trata ya de una vía de carácter local para facilitar una buena comunicación con el Vedado, sino que conforme al Plan Piloto que se encuentra en estudio por la Junta Nacional de Planificación, forma parte del Circuito Norte de la República.

"Efectivamente es así, pues si la consideramos hacia el Este pasando por el túnel en construcción ha-

jo la bahía irá a enlazarse con la Avenida Monumental para llegar hasta la Via Blanca, ya en construcción en su tramo desde Boca de Jaruco a Matanzas, con el propósito de que esté lista para el verano próximo, y de ahí seguir por el Circuito Norte propiamente dicho hasta Las Villas, Camagüey y Oriente, gran parte del cual se encuentra terminado y el resto en ejecución.

"En la otra dirección, es decir, hacia el Oeste, el Malecón conecta con la Quinta Avenida para seguir la prolongación de la misma hasta la doble vía a Santa Fe y allí con la nueva carretera —terminada ya su estudio y listo el financiamiento, al extremo de que puedo anunciar que será prontamente iniciada— que llegará hasta El Mariel, uniéndose allí al sistema que conduce hasta Pinar del Río, pasando por el Valle de Viñales, para seguir por la Carretera Panamericana que conducirá hasta el extremo más occidental de la Isla, bien hasta La Fe o hasta cabo Corrientes, donde una empresa de sólida estructura económica tiene el propósito de construir una terminal marítima para ferries que enlazarán a Cuba con México por la península de Yucatán, en lo que se denomina Circuito del Caribe dentro del sistema continental de la Carretera Panamericana.

"Queda así demostrado que ya el Malecón no es una avenida privada de La Habana, sino que forma parte de un circuito nacional. De ahí que cuanto se refiere a esta vía capitalina tenga una mayor trascendencia, puesto que sus condiciones de tránsito no sólo han de responder a las necesidades locales, sino a las condiciones de vida nacional.

"Igualmente en el Malecón por enlazar distintas avenidas se integra dentro de la red de circunvalación de la capital que permitirá recorrerla por su periferia. Tenemos, pues, triplicado el valor de esta arteria capitalina que tan grato resulta, como muy bien di-

jera el presidente del Club, para todos los que vivimos en la otra ribera del río Almendares y nos vemos precisados a recorrerlo diariamente en varias ocasiones.

#### CARACTERISTICAS DE LA OBRA

"Pasemos ahora a explicar los pormenores de la obra. La longitud total de la prolongación será de 3,200 metros, dividida en cuanto a su ejecución en tres etapas: primer tramo desde la calle G hasta Paseo, ya terminado y con una longitud de 886 metros; segundo tramo, actualmente en vías de realización, desde Paseo hasta la intersección de Calzada con la calle 20, con 1,370 metros, y un tercer tramo, desde esa intersección hasta la Quinta Avenida de Miramar, con una extensión de 944 metros.

"En general en estos trabajos se pueden diferenciar perfectamente cuatro tipos distintos de obras: primero, la construcción del muro; segundo, drenaje y alcantarillado; tercero, pavimentación de la avenida y calles de acceso; y cuarto, obras varias entre las que mencionaremos acueducto, gas, electricidad, jardinería, iluminación y semaforización.

#### CONSTRUCCION DEL MURO

"En la construcción del muro se observan dos secciones perfectamente delimitadas:

"A) La sección superior fundida en seco, con moldes metálicos y móviles, que presentan en su cara exterior en curva, diseñado para poder recibir los impactos de las olas y disipar de una manera suave la energía de las mismas.

"B) La base sobre la que se apoya esta sección, fundida en todos los casos su parte inferior bajo el agua, apoyándose a veces directamente en la roca del fondo del mar, y cuando la profundidad es considerable —a veces hasta seis metros— apoyándose sobre cajones prefabricados.

"En el primer caso, es decir, cuando la apoyamos directamente sobre las rocas, hubo necesidad en todos los casos de limpiar el fondo con aire a presión y construirle una cajuela longitudinal con el fin de darle un apoyo firme y una resistencia extra acortante evitando así el desplazamiento de esta sección.

"En el segundo caso, el apoyo de esta sección se realiza sobre cajones prefabricados, cuyas características son las siguientes:

"Los mismos son contruidos de hormigón de 3,000 libras por pulgada cuadrada o más, y con el acceso necesario para obtener la resistencia adecuada y cuya forma exterior, en todos los cajones inferiores, se diseñaron con un delantal para evitar las socavaciones a que está sometido.

"La colocación de estos cajones se realizó de la siguiente forma:

"Una vez limpio el lecho del mar con aire a presión, se tomaron las irregularidades de éste con un bastidor diseñado al efecto. Posteriormente la parte inferior del cajón se cortó siguiendo las irregularidades así obtenidas. Sobre este cajón inferior se colocaron otras hasta obtener la profundidad necesaria. Una vez terminada la colocación de estos cajones, se perforaron dentro de los mismos barrenos en la roca hincándoseles posteriormente rieles para evitar

el volcamiento de los mismos. El siguiente paso fué la colocación del acero proyectado y posteriormente se realizó el sellaje de éstos con sacos de hormigón y sacos de arena, colocados por buzos para lograr una buena impermeabilización de los mismos, con la finalidad de evitar el lavado del hormigón, que en este caso se realiza con tremie hasta llenar completamente todas las hileras de cajones.

**ROPEOLAS**

"Como obra de importancia y adicional a este muro, se construyó un rompeolas, frente al Palacio de los Deportes, con un sistema idéntico al explicado anteriormente y con la sola diferencia que su terminación fué en forma escalonada para atenuar la energía de las olas.

"Para las obras de drenaje y alcantarillado en toda la avenida y

calles de acceso se han colocado las tuberías necesarias, incluyendo los tragantes y registros. Se construyó un dren rectangular detrás del Palacio de los Deportes, con su tajamar en forma de "L", completamente terminado y los de actual ejecución en las calles 6, 8 y 10.

**PASO SUPERIOR**

"En esta prolongación y cerca de la calle Calzada se construirá un paso superior para botes, con una luz libre de 9 metros, toda vez que con motivo de esta avenida se le elimina el acceso al mar que tenía el Vedado Tennis Club.

"Podemos anunciar que toda la sección del muro del Malecón en el segundo tramo está terminado, por lo que no hay peligro que lleguen los nortes de invierno. De no haberse terminado el muro se hubiera corrido el riesgo que se destruyera lo hecho. Fué una carrera con el tiempo que ganamos, utilizando el término deportivo, por la clásica nariz.

**TUNEL O PUENTE**

"Como quiera que el Malecón enlaza con Calzada para unirse después con la Quinta Avenida, antes de llegar al Almendares tenemos que resolver un grave problema. El tránsito entre Marianao y La Habana ha crecido hasta un punto que es necesario una acción rápida. No es suficiente el túnel ya ejecutado en la Avenida General Batista, ni el puente de la calle 23, ni el de la calle 11. Al desembocar todo ese enorme tránsito en Calzada, nos encontramos que el puente de Pote se va a congestionar de una forma extraordinaria. ¿Qué conviene hacer en este lugar, un puente más grande o un túnel? Este es un tema que apasiona y provoca discusiones entre los partidarios de una y otra solución. Es indudable que cada una de ellas tiene sus ventajas y desventajas.

"El curso del Almendares en su boca o ría representa no sólo un problema de tránsito de automóviles, sino fluvial. Como el propósito es convertir las márgenes del Almendares en centro turístico con facilidades para las embarcaciones, es lógico que aumente la navegación por el río.

"Una de las cosas que más dificultan el tráfico por el puente actual es su condición de bascular, y cuantas veces se levanta para dar paso a un barco, se interrumpe el tránsito. A veces se corre el peligro que por interrupción del servicio eléctrico la complicación sea mayor.

"Si se fuera a construir un puente, habría que darle suficiente altura para permitir el paso de las embarcaciones. Entonces habría que hacer aproches de 300 a 400 metros en su entrada y salida, para lograr una pendiente suave.

"Esa situación de puente o túnel se planteó también en Nueva York, y una de las razones por la cual se prefirió el túnel fué el daño que el puente causaría a las propiedades colindantes, pues privaría de luz a una gran zona y le quitaría vista.

"Esa es una de las desventajas del puente. Por otro lado, un puente cerca del mar eleva su costo de mantenimiento.

"Además, al ejecutar un puente tenemos que contar con los apoyos dentro del cauce del río, que disminuyen su anchura utilizable, poniendo obstáculos en medio del canal que en momentos de corriente máxima crean un peligro para las embarcaciones.

"A pesar de esos inconvenientes, el puente tiene una ventaja, la de menor costo inicial en comparación con el túnel, pero en cambio, con éste se logra una fluidez permanente del tráfico y quedaría libre de obstáculos visuales la entrada del río, y los centros colindantes que no se verían afectados por la pendiente de un terraplén, y por tanto la zona no perdería su valor.

"Todas esas consideraciones hacen decidir la solución por un túnel que es más ventajoso que un puente, aunque sea más costoso, pues como se está construyendo el túnel de la bahía de La Habana, pueden aprovecharse los diques secos para construir los tubos que se necesitarán para el río Almendares, se lograría, pues, una buena economía en este aspecto.

**SOLUCION**

"Son, pues, muchas las consideraciones que inducen a pensar que la solución ha de ser el túnel bajo el río Almendares.

"Nosotros estamos dispuestos a ejecutar lo que nos parezca mejor para el país en el momento oportuno. En este momento nos luce que el túnel es la solución y por lo tanto, a ella vamos, aunque todavía no es una cosa definitiva. Creemos que con ello se gana mucho en todos los aspectos para la ciudad.

"No obstante, estaremos dispuestos a escuchar los razonamientos que puedan alegarse en favor de una y otra solución, y en el momento oportuno decidir.

"Yo creo que con esto hemos presentado a ustedes lo que ha sido el proyecto, lo que es la construcción y lo que será una realidad del Malecón de La Habana, como vía urbana y como parte de la red nacional del Circuito Norte que se ha de desarrollar y se desarrolla ya en gran parte en toda la costa norte de la Isla.

"A nombre del Gobierno y en el mío propio, agradezco inmensamente a los rotarios que me hayan dado la oportunidad de hacer llegar a través de ustedes a todo el país una de las obras que con más cariño ejecuta el Ministerio de Obras Públicas"

• Casa Marconi, Ave. 21 No. 68  
Marianao • Cuellar Electric, Ave  
os de los Cueros, Calzada de Bju  
cción Central, Infanta y Valle -  
trique 612 • Tropicana, Campana  
Aperia, Sonora

# Autorizado el Banded para realizar nuevo túnel bajo el río Almendares que una a Calzada y Calle Quinta

A un costo de \$7.000.000. El punto de acceso de esta nueva línea de comunicación tendrá cuatro vías. Podrán emitirse bonos a largo plazo, pagándose como interés máximo el 5%

## LOS BONOS QUE SE EMITAN NO SE CONSIDERAN DEUDA DEL ESTADO Y ESTARAN GARANTIZADOS POR LA OBRA

El Presidente de la República, general Batista firmó hoy un decreto, por el que se autoriza al Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES) para la realización de un nuevo túnel de cuatro vías para el tránsito de vehículos por debajo del río Almendares, enlazando la calle Calzada, en el

parto Miramar, en Marianao, al costo de siete millones de pesos.

Esta obra, que vendrá a resolver la difícil comunicación existente entre La Habana y Marianao, comenzará en la calle Calzada y 22, que será punto de acceso de dicho túnel en proyecto y terminará en

la Fuente Luminosa de la Quinta Avenida, en Miramar.

El BANDES queda autorizado, por el decreto en cuestión, a celebrar cuantos contratos sean necesarios para la ejecución de la obra, así como para la emisión de bonos a largo plazo o de cualquier otra forma de levantar los fondos para el financiamiento y dictar los Reglamentos para el uso, administración y supervisión de la obra concedida.

..Podrá emitir bonos con garantías de los ingresos que ha de producir dicha obra, al tipo de interés y por el tiempo que resulte necesario y sin que la emisión pueda exceder de un máximo de siete millones de pesos, ni que el tipo de interés que se pague sea superior al 5 por ciento, incluyéndose en esta suma el costo de la supervisión, que ascenderá al 2 por ciento y estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas, el 1/2 por ciento para la junta Nacional de Planificación y todos los gastos de la emisión e intereses de la deuda durante el período de ejecución de la obra.

Los bonos que se emitan no se considerarán deuda del Estado y estarán garantizados con todos los bienes que integran la obra, así como la propia concesión, con garantía hipotecaria o de otra naturaleza autorizada por la ley y su principal e intereses, gastos de servicios de la deuda y mantenimiento deberán ser abonados con los ingresos provenientes de la mencionada concesión, que se otorgará por el término de 30 años. No obstante, el término de la emisión de los bonos podrá ser inferior.

# Un nuevo túnel será construido bajo el Almendares

Enlazará la Calzada del Vedado con la Quinta Avenida... Emitirá el BANDES bonos por \$7.000,000

A los propietarios cercanos les cobrarán repartimiento

Sobre la conferencia económica de la OEA trató el Presidente... Recibió a inversionista de EE. UU.

El Gobierno ha autorizado al Banco de Desarrollo Económico y Social a emitir bonos por \$7.000,000, para la construcción de un nuevo túnel de cuatro vías por debajo del río Almendares y que enlazará la calle Calzada, del Vedado, con la Quinta Avenida, del reparto Miramar.

La obra comenzará en Calzada y 22, constituyendo el acceso del túnel en proyecto, y terminará en la Fuente Luminosa de la Quinta Avenida en Miramar.

La autorización, dada por un decreto del Presidente de la República, general Fulgencio Batista, señala que el BANDES podrá celebrar cuantos contratos sean menester para la ejecución de la obra, así como para la emisión de los bonos a largo plazo, o cualquier forma de levantar los fondos necesarios para el financiamiento, y también dictar los reglamentos para el uso, administración y supervisión de la obra.

Los bonos que emita el BANDES serán con garantía de los ingresos que ha de producir la obra concedida, a un tipo de interés no superior al 5 por ciento, sin que pueda exceder de un máximo de siete millones de pesos, incluyéndose en esta suma el costo de la supervisión, que ascenderá al 2 por ciento y estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas; y un medio por ciento para la Junta Nacional de Planificación.

La garantía de los bonos será la obra, así como la propia concesión. Los gastos de servicio de la deuda y mantenimiento deberán ser abonados con los ingresos provenientes de la citada concesión,

25  
y los bonos que se emitan no se considerarán deuda del Estado.

Se autoriza al BANDES a prescindir del requisito de subasta si contratistas debidamente calificados se comprometen a recibir en pago de la misma los bonos que con garantía específica de la concesión emita el BANDES sin su responsabilidad.

La concesión será por 30 años, pero, no obstante, si al terminarse por cualquier circunstancia las recaudaciones no hubieran sido suficientes para el pago del principal o intereses y gastos de la misma, se extenderá el término por todo el tiempo que sea necesario hasta el pago definitivo de los bonos emitidos.

Asimismo el BANDES queda autorizado para recobrar el costo de la obra, mediante el procedimiento establecido por la Ley-Decreto 1,015 de 7 de agosto de 1953, sobre los terrenos situados entre el río Almendares por el este y el Camino Real del oeste, calle 190 y Avenida Country Club por el oeste; y entre el mar, por el norte, y una línea sinuosa por el sur, que partiendo de la calle 18-A continúa por la calle 20, en el reparto Alturas de Miramar, corriendo hacia el suroeste por la Avenida 33 hasta la calle 4 y por ésta hasta el entronque con la calle 9, hoy Avenida 19, reparto Almendares, en Marianao.



# Otro Túnel en el Vedado

11, 2953/957  
Un nuevo túnel bajo el Río Almendares, será construído por el Gobierno, al costo de siete millones de pesos, para enlazar la calle Calzada en el Vedado, con la Quinta Avenida en Miramar, según se pudo conocer ayer en Palacio.

El Banco de Desarrollo Económico y Social, se encargará del financiamiento de la obra, que consistirá en un túnel de cuatro vías, que comenzará en la calle Calzada y 22 en el acceso Este y terminará en la Fuente Luminosa de la Quinta Avenida, en Miramar, Marianao.

El Presidente Batista firmó el decreto correspondiente, después que se realizaron por los técnicos los estudios pertinentes, autorizando al BANDES para efectuar la operación, mediante la emisión de bonos a largo plazo o en cualquier otra forma que facilite el financiamiento, y para dictar la reglamentación necesaria a la administración y supervisión de la obra.

El Bandes podrá emitir bonos con garantía de los ingresos que ha de producir el túnel, al tipo de interés y por el tiempo que resulte conveniente, sin que la emisión pueda exceder de siete millones de pesos ni que el tipo de interés sea superior al 5 por ciento, incluyéndose en esa suma el costo de supervisión que ascenderá al 2 por ciento y estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas, el 1 y medio por ciento para la Junta Nacional de Planificación y todos los gastos de la emisión e intereses de la deuda, durante el periodo de ejecución de la obra.

Los bonos estarán garantizados con todos los bienes que integran la obra concedida, así como la propia concesión, con garantía hipotecaria o de otra naturaleza autorizada por la ley, y su principal e intereses, gasto de servicio de la deuda y mantenimiento deberán ser abonados con los ingresos provenientes de la citada concesión. Los bonos que se emitan no se considerarán deuda del Estado.

Podrá el BANDES prescindir del requisito de subasta si el contratista está debidamente calificado, tanto en el aspecto de la construcción, como en el del financiamiento que garantiza la ejecución de la obra, y si acepta en pago de la misma los bonos que con garantías específicas de la misma concesión se emitan.

*La concesión se otorga por el término de treinta años no obstante lo cual a su término de la emisión de los bonos mede ser inferior.*

Si por cualquier circunstancia las recaudaciones de la concesión en el período señalado no hubieren sido suficientes para el pago del principal e intereses y gastos de la misma, se extenderá por el término que se considere necesaria hasta su amortización.

El BANDES queda también autorizado para recobrar el costo de la obra por el procei-

miento de repartimiento establecido en la ley decreto 1.015 de 7 de agosto de 1953, sobre los terrenos situados entre el río Almendares, por el Este, y el Camino Real del Oeste, calle 190 y Avenida Country Club por el Oeste; y entre el mar por el norte y por el sur una línea sinuosa que partiendo de la calle 18 A continúa por la calle 20 en el Reparto Alturas de Miramar, corriendo hacia el Suroeste por la Avenida 33 hasta la 54, por ésta hasta el entronque con la calle 9, hoy Avenida 19, del Reparto Ampliación Almendares.

El repartimiento es un sistema por el cual cada propietario incluido en la zona señalada como beneficiada tiene que pagar una parte del costo de la obra en proporción al tamaño del terreno que posea.

10. 0. mar. 5/57

# Estudian en Francia túnel bajo el río A

PARIS, Noviembre. 4 (AP).—Joaquín Martínez Sáenz, presidente del Banco Nacional de Cuba, declaró hoy aquí que las conversaciones que recién sostuvo en Londres para la construcción de un astillero en Cuba y el suministro de varias unidades marítimas condujeron a satisfactorios y prometedores acuerdos de principio.

Estudiase también la participación de la industria francesa en el proyectado túnel bajo el río Almendares que uniría La Habana al antiguo suburbio de Marianao, de la misma manera que una empresa marsellesa realizó el túnel bajo la bahía de Capatzen, capital antillana que dió vida a la moderna Habana del Este.

Una declaración de "propósitos comunes" con un importante grupo industrial bancario británico, fue firmada para que dentro de noventa días se ultimen los convenios formales para la construcción de un astillero y de una flota de barcos de un valor total de 30.000.000 de libras esterlinas.

Cuba aportaría 2.600.000 libras y el resto sería objeto de una operación de crédito industrial respaldada por los británicos a liquidar en el plazo de diez años a partir de la iniciación del proyecto y de ocho años a partir de la construcción de cada navío.

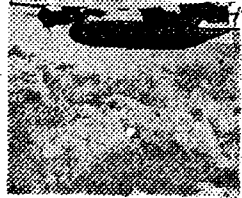
También concertó Martínez Sáenz y acuerdo previo para la construcción de una planta atómica que constituiría la solución del problema de la fuerza energética que tan necesita aquella república para el problema, dijo Martínez Sáenz, es más complejo pues Cuba necesita tener la seguridad de que se contará indefinidamente con la materia prima necesaria, uranio, que los proyectistas británicos aseguran suministrar durante cuatro años".

En Francia Martínez Sáenz sostiene conversaciones con medios oficiales, bancarios e industriales.

Se negocia la renovación por tres años del convenio de pagos para la venta de azúcar a Marruecos a cuyo país Francia tiene el compromiso de suministrar ese producto durante dos años. Los anteriores convenios fueron liquidados satisfactoriamente.

Otro estudio concierne al establecimiento de una planta de ácido sulfúrico en Cuba y realizaciones metalúrgicas, incluso la posibilidad de fundición en el país de su cobre.

Martínez Sáenz continuará su gira europea por Milán y Alemania.



Congresista americano.—

Procedente de Washington, capital, el congresista norteamericano tenía reservación para viajar a la Pan American World



América a La Habana, por Carlos Algra, Mario Soler, Lancho, María Sarti de Caridad Méndez, Oscar Cárdenas, Rosalía Gutiérrez, Rosa del Castillo, Rosa L. de

Turistas cubanos.—

Procedentes de Estados Unidos miembros de la PAA: Félix Carreras, Carlos Manuel Callava, Ismael Febles, doctor Paz Párraga, Olga J. M. Rebeca Roca Morales Y

# Estudian en Francia nuevo túnel bajo el río Almendares

PARIS, Noviembre. 4 (AP).—Joaquín Martínez Sáenz, presidente del Banco Nacional de Cuba, declaró hoy aquí que las conversaciones que recién sostuvo en Londres para la construcción de un astillero en Cuba y el suministro de varias unidades marítimas condujeron a satisfactorios y prometedores acuerdos de principio.

Estudiase también la participación de la industria francesa en el proyectado túnel bajo el río Almendares que uniría La Habana al antiguo suburbio de Marianao, de las misma manera que una empresa marselesa realizó el túnel bajo la bahía de la capital antillana que dió vida a la moderna Habana del Este.

Una declaración de "propósitos comunes" con un importante grupo industrial y bancario británico, fue firmada para que dentro de noventa días se ultimen los convenios formales para la construcción de un astillero y de una flota de barcos por un valor total de 30.000.000 de libras esterlinas.

Cuba aportaría 2.600.000 libras y el resto sería objeto de una operación de crédito industrial respaldada por los británicos a liquidar en el plazo de diez años a partir de la iniciación del proyecto y de ocho años a partir de la construcción de cada navio.

También concertó Martínez Sáenz y acuerdo previo para la construcción de una planta atómica que constituiría la solución del problema de la fuerza energética que tanto necesita aquella república para el problema, dijo Martínez Sáenz, es más complejo, pues Cuba necesita tener la seguridad de que se contará indefinidamente con la materia prima necesaria, uranio, que los proyectistas británicos aseguran suministrar durante cuatro años".

En Francia Martínez Sáenz sostiene conversaciones con medios oficiales, bancarios e industriales.

Se negocia la renovación por tres años del convenio de pagos para la venta de azúcar a Marruecos a cuyo país Francia tiene el compromiso de suministrar ese alimento durante dos años. Los anteriores convenios fueron la liquidados satisfactoriamente.

Otro estudio concierne al establecimiento de una planta de ácido sulfúrico en Cuba y realizaciones metalúrgicas, incluso la posibilidad de fundición en el país de su cobre.

Martínez Sáenz continuará su gira europea por Milán y Alemania.



Dr. Joaquín Martínez Sáenz.

# Proyectan Financiar Otro Túnel

El Ministerio de Obras Públicas ha enviado al BANDES el proyecto para la construcción de un túnel bajo el río Almendares, uniendo las márgenes por Calzada o Séptima y Quinta Avenida de Miramar.

De aprobarse el financiamiento de la obra por el BANDES, se lograría un gran paso de avance en la viabilización del tránsito entre la zona de Miramar y La Habana, y sería un valioso enlace entre la nueva sección o prolongación del Malecón que se está terminando y la famosa Quinta Avenida, formando uno de los paseos más bellos del mundo. También daría grandes facilidades al tránsito fluvial al eliminarse el puente.

Como se sabe, el Malecón de La Habana enlazará con Séptima o Calzada por detrás del Vedado Tennis Club, y de hacerse el túnel el enlace de las dos avenidas —Malecón y Quinta— sería casi directo.

Después de haber sido aprobado el proyecto por el Ministro, arquitecto Arroyo, ha sido enviado al BANDES.

*Arriuel*  
**Peaje de 5 Cts.**  
**en los túneles**  
**del Almendares**

*M. H. K.*  
Se establece la medida para suprimir el sistema, ahora en vigor, del repartimiento

**OTORGADA LA CONCESION  
AL B. DEL DESARROLLO**

En la Gaceta Oficial de hoy aparece el decreto número 3791, refrendado por el ministerio de Obras Públicas en el que se establece el sistema del pago de peaje en el túnel de la calle Calzada —llamado túnel de las Américas—, a fin de establecer la supresión del repartimiento, supresión que ha sido pedido por estimarse que es una medida más equitativa el peaje, pues aún cuando los propietarios son los principales usuarios de ambos túneles, también se beneficiarían con la obra los no propietarios, es decir, todos aquellos que crucen esas vías de comunicación.

En la parte dispositiva del decreto se otorga al Banco de Desarrollo Económico y Social la concesión para el funcionamiento, rehabilitación, adaptación y administración del Túnel por debajo del río Almendares, en la calle Línea.

Así como realizar las obras complementarias del Túnel de las Américas, como terminación de las obras del Malecón, adaptación y expropiaciones de terrenos para establecer las taquillas de cobro de peaje, así como las máquinas registradoras o colectoras de peaje, y las obras de reconstrucción del Túnel de la calle Línea, con sus obras auxiliares y terminación de las calles de acceso.

—El BANDES podrá emitir bonos con garantía de los ingresos que ha de producir la obra concedida, al tipo de interés y por el tiempo que resulte necesario y sin que la emisión en este caso pueda exceder de un máximo de 10 millones de pesos, ni que el tipo de interés que se pague sea superior al por ciento incluyéndose en esta suma el costo de la supervisión, que estará a cargo de la Junta Nacional de Planificación, y todos los gastos de la emisión e interés de la deuda durante el periodo de ejecución de la obra.

—Quedará establecido el procedimiento de peaje a percibir de los usuarios del Túnel de la calle Línea y del Túnel de Las Américas, actualmente en construcción, limitándolo en forma que el mismo no exceda de 5 centavos por cruce.

—Las empresas de transporte, ya sean públicas o privadas, quedarán exentas de pagar el peaje, cuando el BANDES facultado para acordar tarifas especiales de peaje en forma de abonados, con los usuarios,

# Suprimen cobro de peaje en el túnel de Línea

Derogado el Decreto por el que fue establecido. Queda así renovado el repartimiento

## DESTINAN EL PRODUCTO AL TUNEL DE CALZADA

El decreto presidencial por el cual se establecía el cobro de peaje por el túnel de la calle Línea fué derogado por otro publicado en la Gaceta Oficial. El nuevo decreto restablece el sistema de repartimiento que se había sustituido por el peaje, con destino a la construcción del túnel en la calle Calzada, en el Vedado, a un costo de 7.200.000 pesos.

Textualmente el decreto que tiene el número 3884, dice así:

Por cuanto: Por decreto número 3791, de fecha 4 de noviembre de 1958, publicado en la Gaceta Oficial de la República, el día 11 del propio mes y año, se modificó la concesión otorgada al Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES), para la realización de la construcción de un túnel para el tránsito de vehículos motorizados por debajo del río Almendares, en la calle Calzada en el Vedado, por la Quinta Avenida, en el Reparto Miramar.

Por cuanto: Resulta altamente conveniente para el Estado el estudio detenido de los términos y condiciones contenidas en el referido decreto número 3791, a fin de que, con resguardo de todos los intereses afectados y de conformidad con nuestra legislación fiscal y constitucional, se logren soluciones satisfactorias, que no vayan en detrimento de ninguna de las partes.

Por cuanto: En uso de las facultades que me están conferidas por la Constitución de la República y demás leyes vigentes, con recomendación del Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES), a propuesta del Ministro de Obras Públicas y asistido del Consejo de Ministros, resuelvo:

Primero: Derogar en todas sus partes el decreto 3791, de 4 de noviembre de 1958.

Segundo: Que quede en pleno vigor el decreto número 2122 de 22 de julio de 1957, tal como quedó modificado por los decretos números 3062, de 25 de octubre de 1957 y 630, de 4 de marzo de 1958.

Tercero: El ministro de Obras Públicas y el Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES), quedan encargados del cumplimiento de lo que en el

presente decreto se dispone, en la parte que a cada uno concierne.

Dado en el Palacio de la Presidencia en La Habana, a los diecisiete días del mes de noviembre de mil novecientos cincuenta y ocho.—Fulgencio Batista, Presidente; Gonzalo Giliell, Primer Ministro; Ramiro de Oñate, Ministro de Obras Públicas.

DISTRITO METROPOLITANO DE LA HABANA



# Sugieren la Creación del Distrito Metropolitano de La Habana

## Lo Integrarían Cinco Términos

*2*  
Habana, Marianao, Regla,  
Guanabacoa y S. Vegas  
*Raw*

La posibilidad de que en las esferas oficiales se considere en un futuro próximo, la creación del Distrito Metropolitano de La Habana, fue captada al mediodía de hoy por los repórters del Municipio.

Según nuestra fuente de información, parece que está siendo estudiado ese proyecto con carácter federal, abarcaría los términos de la Habana, Regla, Guanabacoa, Marianao y Santiago de las Vega, lo que daría indudable importancia a la población que quedaría formada entonces con un total de más de un millón y medio de habitantes.

### SERIA PARA EL AÑO 1953

Los informadores agregaron que, en el caso de que se decida llevar adelante esa innovación, siempre sería a partir de la celebración de las elecciones señaladas para noviembre de 1953, ya que, en ese caso, los cargos a cubrir para el Distrito Metropolitano lo serían por elección popular.

### ALCALDES Y COMISIONADOS

En este caso — agregaron — se procedería a elegir el alcalde metropolitano y los miembros del Consejo Deliberativo que actuarán en este Distrito.

## *Guanabacoa Consigna su Protesta*



En el Liceo Artístico y Literario de Guanabacoa se celebró anoche una asamblea de las instituciones cívicas de dicho pueblo en la que se consignó la protesta por el intento de anexar esa localidad al término municipal de La Habana. Al mismo tiempo se planteó la necesidad de la construcción del aeropuerto internacional en Guanabacoa. En la fotografía se ve la presidencia del acto, ocupada por el alcalde Villalobos, mientras el señor Antonio Resillez, presidente de la Asociación de la Prensa de esa ciudad, explicaba sus puntos de vistas. (Vea información en la página A-8. Foto Luis Sánchez).

# ***Decidida la Creación del Distrito Metropolitano***

***Lo Integrarán los Municipios de La Habana, Marianao, Regla, Guanabacoa y Santiago***

La formación del Distrito Metropolitano de la Gran Habana, de carácter federal, e integrado por los municipios de La Habana, Marianao, Regla, Guanabacoa y Santiago de las Vegas es cuestión ya decidida y su implantación tendrá efecto a partir de las próximas elecciones generales de 1953. Esta importante noticia fué captada en el Palacio Municipal de La Habana. Personas bien allegadas a los centros oficiales y que rehusaron asumir por el momento la responsabilidad de esta información, dan un sello de garantía a la próxima integración del Distrito Metropolitano.

Los primeros pasos en firme ya se están dando de modo de ajustar el nacimiento del Distrito Metropolitano a las realidades de la nueva ley electoral que está siendo elaborada por una comisión especial designada al efecto por el Gobierno de la República.

Se anunció una serie de razones que abonan la formación del Distrito Metropolitano, entre ellos el de dar mayor auge a las poblaciones que ahora forman aisladamente los municipios de Marianao, Regla, Guanabacoa y Santiago de las Vegas. Objetivo primordial es de que dentro de poco la llamada Gran Habana podrá contar con una población de un millón y medio de habitantes y al plasmarse en realidad la integración del nuevo Distrito, se resolverán de raíz una serie de complejidades de problemas de todas clases que ahora, municipalmente cada uno de ellos afronta.

Esta transformación del actual sistema municipal en los cinco términos mencionados no tendrá efectos de inmediato, según se conoció. La innovación será realidad a partir de las elecciones del año 1953, requiriéndose la adopción de acuerdos complementarios tanto desde el punto de vista funcional del Distrito y cese de las respectivas administraciones; traspasos de todas las obligaciones y derechos de cada Alcaldía Municipal a la nueva organización federal, y, llegar a dejar legalizado el aspecto electoral, para que el pueblo pueda escoger libremente a los que han de desempeñar los cargos de Alcaldes y Comisionados.

En consecuencia, el Ayuntamiento o Cámara Municipal será sustituido por el Consejo Deliberativo del Distrito Federal Metropolitano de La Gran Habana, definiéndose de acuerdo con el nuevo censo de población la elección de las personas que han de desempeñar los cargos, y requiriéndose la consulta popular.

Por último, debemos de consignar que esta integración del Distrito Metropolitano de La Habana, es motivo del enfoque de personas que han trabajado en los últimos años en materia municipalista.

## EL DISTRITO METROPOLITANO DE LA HABANA EN PROYECTO

Quedaría integrado por la Habana, Guanabacoa, Regla, Marianao y Santiago de las Vegas

Ha venido a despertar el interés público entre los habitantes de cinco municipios pertenecientes a la provincia habanera: La Habana, Guanabacoa, Marianao, Regla y Santiago de las Vegas, el proyecto que se afirma está considerando la Comisión del Consejo de Ministros que a la vez estudia los preceptos del nuevo Código Electoral, la que para continuar sus deliberaciones en este último aspecto, se encuentra convocada para hoy, a las tres de la tarde, en la Junta Nacional de Economía, relativo a la creación del Distrito Metropolitano de La Habana.

Por ese proyecto, que sería una Ley complementaria caso de viabilizarse, dicho Distrito quedaría integrado por los cinco Términos Municipales anteriormente mencionados, los que en total cuentan con 77 barrios y 105 concejales, adoptándose para su gobierno uno de estos tres sistemas: el de comisionados, el de Ayuntamiento y gerente o el de alcalde y Ayuntamiento, sistema este últimamente mencionado que es el que rige actualmente en los 126 municipios que tiene la República.

Caso de que la creación del Distrito Metropolitano de La Habana fuera discutida y aprobada en principio por la Comisión Electoral ya mencionada y en definitiva por el Consejo de Ministros, el nuevo sistema que se adoptase no se implantaría hasta que en 1954 cesen los actuales alcaldes y concejales que fueron electos en 1950 o sus sustitutos que hubieren sido designados después del día 10 de marzo del año en curso. Y en este caso, la elección de las personas que tendrían a su cargo la gobernación distrital, se efectuaría a través de los comicios generales señalados por la vigente Ley Constitucional para el tercer domingo de noviembre de 1953.

### Amparo Constitucional

La creación del Distrito Metropolitano de La Habana se encuentra concebida y amparada legalmente, tanto por el artículo 230 de la Constitución de 1940, como por el artículo 207 de la vigente Ley Constitucional para la República de Cuba, promulgada en 4 de abril del corriente año por el gobierno que preside el general Fulgencio Batista Zaldívar.

Y a ese respecto ambos preceptos constitucionales, que tienen el mismo texto, dice:

"La Ley podrá crear el Distrito Metropolitano de La Habana, federando con la ciudad capital los municipios que la circundan, en el número que la propia Ley determine.

"Los municipios federados tendrán representación directa en el Municipio del Distrito Metropolitano, conservando su organización democrática y popular".

### Gobierno por Comisión

Si para el nuevo Distrito Metropolitano de La Habana se adoptare el sistema de gobierno por comisión, todos los comisionados del mismo, de acuerdo con el artículo 201 de la vigente Ley Constitucional, serían elegidos directamente por el pueblo, por un período de cuatro años. Cada comisionado sería jefe de un departamento de la organización municipal, del cual sería responsable y estaría encargado de cumplir y hacer cumplir en cuanto a su departamento los acuerdos adoptados por la comisión, fijándose por la Ley los requisitos que deben exigirse al comisionado según el departamento de que se trate. Conjuntamente, los comisionados integrarían el Cuerpo Deliberativo del Municipio, eligiendo de su seno al presidente del mismo, quien a la vez ejercería las funciones de alcalde.

Para este sistema se establece que los comisionados, incluyendo entre ellos al alcalde como presidente, serían cinco en los municipios que tengan hasta veinte mil habitantes; de siete en los que tengan de veinte a cien mil y de nueve en los mayores de cien mil habitantes.

Si para la integración de esta comisión de gobierno municipal, se tomase como base la unidad de los cinco municipios federados, lógicamente los comisionados en el Distrito Metropolitano de La Habana serían nueve, por pasar en mucho más de cien mil —alrededor de 1.163,680— los habitantes existentes en los mismos. Pero si se resolviera que en la comisión hubiera un número de comisionados por cada uno de esos municipios en relación con sus habitantes, entonces resultaría que el gobierno distrital se compondría de 39 comisionados, a saber: 9 por La Habana, 9 por Marianao, 7 por Regla, 7 por Guanabacoa y 7 por Santiago de las Vegas; es decir, en proporción al número de habitantes que cada uno de estos municipios actualmente tiene.

### Ayuntamiento y Gerente

En cambio, de ser adoptado el sistema de Ayuntamiento y gerente, habría también, según dispone el artículo 202 de la vigente Ley Constitucional, un alcalde que presidiría el Ayuntamiento y sería el representante del pueblo en todos los actos oficiales o de carácter social.

El gerente social sería un técnico o persona de reconocida capacidad en asuntos municipales y actuaría como jefe de Administración Municipal, con facultades para nombrar y remover los funcionarios y empleados del Municipio, con observancia de lo establecido en la Ley Constitucional. El cargo se proveería por el Ayuntamiento por término de seis años, mediante concurso-oposición ante un tribunal compuesto de los siguientes miembros: un profesor de gobierno municipal, un profesor de Derecho administrativo, un contador público y dos representantes del Municipio. El profesor de Derecho administrativo y el de gobierno municipal serían nombrados por una Facultad Universitaria de Ciencias Sociales; el contador público, por la Escuela de Comercio de la provincia a que pertenezca el municipio, y los representantes del Municipio, por el Ayuntamiento del Término de que se trate. Y una vez nombrado el gerente por el Ayuntamiento, a propuesta del tribunal calificador, no podría ser destituido sino por sentencia de la autoridad judicial competente, o por la voluntad popular, siempre de acuerdo con las causas y las formalidades que la Ley establezca.

El Ayuntamiento en este sistema de gobierno municipal, según establece el precepto ya anteriormente mencionado, estaría integrado por seis concejales, cuando la población del Municipio no excede de veinte mil habitantes; por catorce, cuando sean superior a veinte mil y no exceda de cien mil; y por veintiocho, cuando sea superior a cien mil habitantes; siendo todos elegidos directamente por el pueblo por un período de cuatro años.

Si para el establecimiento de este nuevo sistema de gobierno municipal de Ayuntamiento y Gerente con alcalde, para el proyectado Distrito Metropolitano de La Habana, se tomase como base la unidad de los cinco municipios federados, naturalmente que los concejales de su Ayuntamiento sumarían veintiocho, todos elegidos directamente por el pueblo por un período de cuatro años, por tener entre todos esos municipios la máxima cantidad de habitantes exigida. Pero si se resolviera que

en dicho Ayuntamiento hubiera el número de concejales que corresponda a cada uno de esos cinco municipios federados en relación con sus habitantes, entonces resultaría que el Ayuntamiento Distrital se compondría de 98 concejales, a saber: 28 por La Habana, 28 por Marianao, 14 por Regla, 14 por Guanabacoa y 14 por Santiago de las Vegas; es decir, en proporción al número de habitantes que cada uno de estos municipios actualmente tiene.

### Alcalde y Ayuntamiento

Pero si el sistema de gobierno municipal que se adoptase fuere el de alcalde y Ayuntamiento, presidido este organismo por el alcalde, tanto éste como los concejales, según determina el artículo 203 de la vigente Ley Constitucional, serían elegidos directamente por el pueblo por un período de cuatro años; debiendo la Ley determinar la composición que haya de tener el Ayuntamiento y fijar las reglas según las cuales los partidos políticos deberán siempre postular para dicho organismo, representantes de los diversos intereses y actividades de la localidad.

Si este sistema, que es el más parecido al que actualmente rige, puesto que su única diferencia consiste en que el alcalde presida al propio tiempo al Ayuntamiento mientras que hasta ahora es un concejal el que asume esa dirección de la Cámara Municipal, fuera el que en definitiva se adoptare, realmente es imposible prever cuál será el número de concejales que integrarán el Ayuntamiento del nuevo Distrito Metropolitano de La Habana, puesto que el ya citado artículo 203 de la vigente Ley Constitucional lo deja a la determinación de la Ley, que en este caso sería la complementaria de la vigente Ley Constitucional.

### Los Actuales Concejales

Lo que si podemos dar a conocer, porque en estos momentos es una realidad tangible, es que sumados los concejales con que en la actualidad cuentan cada uno de esos cinco municipios con los que se proyecta crear el Distrito

Metropolitano de La Habana, hacen un total de 105.

Dichos concejales están distribuidos entre los cinco Términos municipales mencionados, del siguiente modo:

La Habana: 27. Marianao: 27. Guanabacoa: 21. Regla: 15. Santiago de las Vegas: 15.

### Tienen 77 Barrios

Al propio tiempo, esos cinco municipios que se proyecta integren el Distrito Metropolitano de La Habana tienen en total 77 barrios, que respectivamente distribuidos son los que a continuación mencionamos:

a

3

**La Habana:** Arsenal, Arroyo Apolo, Arroyo Naranjo, Atarés, Casa Blanca, Calvario, Cayo Hueso, Ceiba, Cerro, Colón, Chávez, Dragones, Guadalupe, Jesús del Monte, Jesús María, Luyanó, Manuel de la Cruz, Marte, Medina, Monserrate, Paula, Peñalver, Pilar, Príncipe, Pueblo Nuevo, Puentes Grandes, Punta, San Felipe, San Francisco, San Isidro, San Juan de Dios, San Lázaro, San Lepoldo, San Nicolás, Santa Clara, Santa Teresa, Santo Angel, Santo Cristo, Tacón, Templete, Vedado, Villanueva y Vives. En total: 43 barrios.

**Guanabacoa:** Bacuranao, Campo Florido, Cojimar, Cruz Verde, Este de Corral Falso, Este de la Asunción, Este de San Francisco, Oeste de Corral Falso, Oeste de la Asunción, Oeste de San Francisco, Pepe Antonio y San Miguel del Padrón. En total: 12 barrios.

**Marianao:** Arrovo Arenas, El Cano, Ceiba, Coco Solo, Columbia, La Lisa, Playa, Pocito, Quemados, Redención y Wajay. En total: 11 barrios.

**Santiago de las Vegas:** Aguada del Cura, Calabazar, Doña María, General Peraza, Norte, Rincón y Sur. En total: 7 barrios.

**Regla:** Primero, Segundo, Tercero y Cuarto. En total: 4 barrios.

**Los Habitantes**

Al formarse el Censo Decenal de Población en el año de 1943, los cinco mencionados municipios que se proyecta pasen a integrar el Distrito Metropolitano de La Habana sumaban en total 969,733 habitantes, distribuidos del siguiente modo:

La Habana: 720,733. Marianao: 135,815. Guanabacoa: 64,947. Santiago de las Vegas: 25,201. Regla: 23,037.

Pero como quiera que en casi diez años transcurridos desde que se hizo aquel censo, de manera considerable han ido subiendo esos núcleos de población, puede considerarse, en cálculos bastantes conservadores, un aumento del 20 por ciento sobre ese total de 969,733 habitantes, lo que hará que aproximadamente en los límites del nuevo Distrito Metropolitano de La Habana existan 1.163,680 habitantes.

## ***Partidario Justo Luis Pozo Del Distrito Metropolitano***

***Estima el Alcalde Habanero que Este Sistema  
Beneficia a los Municipios que lo Integran***

En una charla que sostuvo el Alcalde de La Habana, doctor Justo Luis del Pozo, con los periodistas, en el salón de prensa de Palacio, en la que se abordaron temas municipales, políticos, electorales y de obras públicas, se mostró partidario de la fórmula federativa para agrupar en un distrito metropolitano a La Habana, Regla, Guanabacoa, Marianao y Santiago de las Vegas.

Aclaró el doctor Justo Luis del Pozo, que este sistema federativo beneficia a todos estos municipios con la coordinación del régimen de tránsito, del turismo y red de hospitales, etc., todo lo cual está contenido en la Constitución en su artículo 232, y a su juicio supone una norma de progreso.

Sin embargo, expuso que no se trataba de eliminar a los respectivos alcaldes de los municipios aludidos, ya que se mantendrían dentro de las limitaciones de la armonización de los servicios del distrito federal. Además, dejó aclarado que este asunto que ha surgido en el Ayuntamiento habanero, es estudiado por él, pero no se trata aún de un proyecto articulado que se encuentre a la consideración del Consejo de Ministros.

2

Editoriales

# El Distrito Metropolitano

SE ha dado a conocer en el Ayuntamiento de La Habana la noticia de un proyecto para crear un distrito metropolitano que sumase al de la Capital los de Regla, Guababacoa, Marianao y Santiago de las Vegas. La finalidad que se declara es la de constituir un amplísimo centro urbano, que hiciera de La Habana una de las ciudades más importantes de América. La iniciativa está dando sus primeros pasos y en un régimen democrático, débense consultar las reacciones de la masa ciudadana que va a ser afectada.

Sólo pueden anticiparse consideraciones teóricas sobre las ventajas que implicaría la concentración de una gran fuerza económica que, encauzada por una dirección común, emprendiera realizaciones de fecundos resultados para el progreso del núcleo. Las opiniones generales y las experiencias son contradictorias. En informaciones especiales se dispondrá del espacio oportuno para exponer las consecuencias de ese crecimiento por adición de pueblos comarcanos de capitales como París, Londres, Madrid, Barcelona y otros. En casi todos y como en parte ocurre aquí, se trataba de pueblos que, en su crecimiento habían llegado a reunirse y a ser considerados en la práctica como barrios.

Son muchos los factores de personalidad

y condiciones coincidentes que han de ser considerados. En general, ha de reconocerse que es aconsejable el ahorrar gastos administrativos y concejiles y aunar fuertes elementos bajo una sola dirección. Mas son indispensables para formar juicio acertado las circunstancias de cada caso. Las Cámaras municipales habaneras no han probado aun verdadera capacidad directiva y constructiva y, durante largos periodos, la gestión ha sido desastrosa. Sería por lo tanto previamente preciso el asegurar la competencia, la garantía de buena administración de la Cámara que gobernase el circuito de esa gran Habana que, para no pocas cuestiones es ya un hecho.

Tenemos la convicción de que la solidez constructiva de un Estado depende en gran parte de la vitalidad económica de sus Ayuntamientos y que esa característica es más importante que la de su volumen demográfico. No obstante, partiendo de la forzosa premisa de esa excelente administración común, el poder económico de una gran población ha de ser lógicamente mayor que el de agrupaciones pequeñas.

Esperamos conocer la manera de pensar y sentir de los pueblos afectados por la reforma proyectada, ya que tienen un esencial derecho a disponer de sus destinos y defender su personalidad y tradiciones.



# Fija Alcance Del Proyecto Metropolitano

Se Respetará, Dice J. L.  
Pozo, la Organización  
de los 5 Municipios

En una entrevista con los periodistas, el alcalde señor Justo Luis Pozo, hizo declaraciones relacionadas con la creación del Distrito Metropolitano Federado:

"Sobre el estudio que se viene realizando para la creación del Distrito Metropolitano de La Habana —dijo— se han producido distintos comentarios, algunos de ellos con absoluto desconocimiento del problema y otros de mala fe.

"Basta leer el artículo 207 de la Ley Constitucional, que reproduce el 232 de la Constitución de 1940, que dice así:

"La Ley podrá crear el Distrito Metropolitano de La Habana, federado con la ciudad capital y los municipios que la circundan en el número que la propia Ley determina.

"Los municipios federados tendrán representación directa en el municipio Metropolitano, conservando su organización democrática y popular".

"Como puede apreciarse, no podría haber Distrito Metropolitano Federado si no concurrieran a esa Federación distintos municipios, porque uno solo, por ejemplo La Habana, nunca podría constituir una Federación, de donde se deduce que aquellos que han hecho declaraciones irresponsables y mezquinas se conducen únicamente atendiendo los pequeños intereses personales que en este país constituyen el cáncer de la República.

"Sin embargo, el juicio emitido por el alcalde de Santiago de las Vegas, a quien no tengo el honor de conocer, demuestra que ahí hay un hombre de principios que vela más por su pueblo que por sus propios intereses.

"Yo me complazco en felicitar al alcalde de Santiago de las Vegas.

"La respuesta dada por el alcalde de Marianao señor Orúe en un periódico de la mañana, no queriendo opinar de lo que no co-

noce, es prenda también de que en Marianao hay un alcalde responsable.

"Como yo juzgo el Distrito Metropolitano Federado de La Habana y como lo contempla la Ley Constitucional, es respetando la organización y el funcionamiento de cada Municipio con personalidad jurídica, es decir, que continuará la organización municipal con su ejecutivo y con su Cámara Municipal, elegidos por el pueblo en la misma forma en que se encuentra actualmente, solamente en aquellos casos que son comunes a la Federación cuales son, entre otras: planificación de urbanismo, hospitales, turismo, tránsito, y acueductos, donde en realidad ha de funcionar el Distrito Metropolitano.

Estas medidas favorecen infinitamente más a los municipios pequeños que al de La Habana que es el mayor, en razón a que tendrían la cooperación más vigorosa para resolver aquellos problemas que a uno solo sería imposible lograr.

"La riqueza que lograrían estos municipios federados con La Habana, evaluando el tipo actual de sus bienes raíces no es posible calcularla, pero desde luego sería cuantiosa. Además tendríamos una capital de República con un millón y medio de habitantes, que nos daría prestigio en el orden internacional.

"Después de todo, el propósito de crear el Distrito Metropolitano no es nuestro, sino de la ciudadanía consciente que ve claro las ventajas que se obtendrían con ello. Los pueblos se unen para hacerse grandes.

"Además, esta es una idea que no ha sido consultada con el Gobierno, pero como cada ministro tiene la iniciativa de las leyes, cualquiera de ellos tiene el derecho en presentarla, no sin antes ofrecerla a la opinión pública para que se discuta ampliamente por todos los que deseen intervenir en estas cuestiones de interés público".

## Contrarios a La Anexión en Guanabacoa

### Plantean la Necesidad de Construir Allí el Aeropuerto

Guanabacoa, encabezada por su alcalde municipal, Villalobos y con el respaldo de todas las instituciones cívicas, ha respondido de manera enérgica a la pretensión de ser absorbida por la municipalidad de La Habana. También se puntualizó anoche cada uno de los puntos de beneficios que a turistas, empresas de aviación, turismo y, en general, a la economía nacional pudiera aportar la construcción del Aeropuerto Internacional de Guanabacoa.

"Junto con la desaparición del nombre de Guanabacoa, puedo asegurarle que tiene que enterrarse el cuerpo de Lolo Villalobos", destacó en la asamblea celebrada anoche en el Liceo Artístico Literario de esa ciudad por el Club de Leones y las instituciones cívicas el alcalde municipal de ese término.

"Si Guanabacoa en los años de su historia supo resistir valerosamente a los ingleses, teniendo al frente a un Pepe Antonio, hoy después de tantos años, este pueblo valiente y luchador, sabrá reclamar sus derechos e independencia como en aquella ocasión lo hiciera", arguyó el alcalde Villalobos.

Aunque esta asamblea tenía como tema principal el del ofrecimiento de construir en sus tierras el aeropuerto internacional de las Américas, por considerársele el que más beneficio y aporte ofrecerá a la industria turística y la economía nacional en todos los órdenes, no podía en esta oportunidad a los guanabacoenses el escapársele el comentar la más dura prueba que en su historia pudiera sometersele: el de absorber su patrimonio municipal.

Sobre este particular, el alcalde Villalobos, anunció que de todas maneras Guanabacoa iba a la construcción de su aeropuerto internacional y que si por ahora no se llevaba tal empeño a la realidad, desde estos momentos serían separados los terrenos necesarios para que en un futuro se efectuara su construcción.

Para una mejor coordinación de los informes relativos a las conveniencias y ventajas de Rancho

Boyeros y el que se pretende en San Antonio de los Baños, se designó el Comité Pro Aeropuerto Internacional de Guanabacoa y se nombró a los señores Antonio Resílez, presidente de la Prensa de Guanabacoa, al comandante Menéndez Villoch y al señor Armando Villegas Raluy para que redactaran un informe relativo a todos estos particulares.

Previamente y respondiendo al llamado que hiciera el alcalde por la prensa contra dicha medida, el señor Antonio Resílez Nieves, presidente de la Asociación de la Prensa de Guanabacoa, señaló al alcalde Villalobos que todas las fuerzas cívicas estarían junto a él, para combatir dicha pretensión.

Por la construcción del aeropuerto de Guanabacoa, abogó también el señor Luis Melendi, máximo iniciador de esta perspectiva.

# Nuevas protestas contra el Distrito Metropolitano

Reuniones para condenar ese proyecto en Regla, Guanabacoa, Marianao y Santiago de las Vegas

El proyecto del gobierno, mediante el cual se intenta crear un Distrito Metropolitano a base de incorporar al Municipio de La Habana los términos de Marianao, Regla, Guanabacoa y Santiago de las Vegas, está encontrando fuerte repulsa en las poblaciones de esos últimos municipios, como lo demuestran la reunión convocada en la noche anterior en el Liceo Artístico y Cultural de la Villa de Pepe Antonio y las convocadas por distintas instituciones en Regla, Marianao y Santiago de las Vegas.

Bajo la presidencia de Antonio Resillez se reunió en Guanabacoa el miércoles por la noche un pleno de Instituciones cívicas, acordando protestar del proyecto de Distrito Metropolitano, y llamar al pueblo a la lucha contra todo intento de incorporar a Guanabacoa al mismo.

En el acto el Alcalde José C. Villalobos hizo declaraciones contrarias al plan del gobierno.

El Alcalde de Marianao ha declarado que desconoce el proyecto, pero que lo estudiará para producirse en consonancia con sus beneficios o perjuicios.

Sólo el Alcalde de Santiago de las Vegas ha expuesto que lo apoya, no obstante que se conoce el principio, por las manifestaciones que sobre él ha hecho el Alcalde de facto de la Habana, Justo Luis de Pozo.

## JUSTO LUIS DEL POZO HACE DECLARACIONES

Tan enérgica ha sido la protesta contra el intento de Distrito Metropolitano que el señor Justo Luis del Pozo ha tenido que convocar a los periodistas para aclarar que el proyecto no entraña la desaparición de los municipios que se incorporarán a la Habana y que los mismos mantendrán sus Alcaldías, Ayuntamientos y demás departa-

mentos, limitándose el plan a la integración de una Federación de Municipios para fines de sanidad, obras públicas y urbanismo.

No obstante esa "aclaración" asegúrase que el proyecto en estudio tiende a lograr un mayor control por el gobierno de importantes municipios habaneros, sin la intervención del pueblo que vive en los mismos. Y que el gobierno de facto hace tiempo que acaricia esa idea, ya rechazada en 1933 al producirse la caída del gobierno del General Machado.

Para todos está claro que Batista quiere controlar las economías de varios Términos de esta provincia, con fines electorales que se encubren con el manto de la protección de esas municipalidades. Justo Luis del Pozo desea poder situarse al frente del tal Distrito, sin el consentimiento del pueblo.

# Exigen los Alcaldes Un Referéndum Para El Distrito Federal

## Estiman Lesivo el Proyecto

### Defiende el Alcalde Orúe, de Marianao, el Plan Metropolitano

Los alcaldes afectados por el proyecto del Distrito Federal acordaron ayer durante el debate presentado por "EL MUNDO en Televisión", no aceptar otro procedimiento que el de referéndum o elecciones para establecer la iniciativa lanzada a la publicidad en los centros informativos del Ayuntamiento habanero, defendida posteriormente por el alcalde de facto de La Habana, señor Justo Luis del Pozo.

En el curso de 45 minutos los señores invitados por "EL MUNDO en Televisión", alcaldes de Marianao, Regla, Guanabacoa y Santiago de las Vegas, expusieron sus distintos puntos de vista, la mayoría de los alcaldes se produjeron contrarios a la federación en proyecto por considerarla lesiva a los intereses por ellos representados.

Quien defendió ardientemente el Distrito Federal de la Gran Habana fué el señor Francisco Orúe González, rebatiendo los argumentos de sus contrincantes, José C. Villalobos, Benjamín Rodríguez y Octavio Cabrera.

La entrevista múltiple fué animada por los periodistas Miguel de Marcos y Carlos M. Lechuga, y este último también realizó las funciones de moderador del debate.

#### La Tesis de Orúe

El alcalde de Marianao mantuvo el argumento de que la federación de esos cinco municipios los beneficiaría por cuanto podrán

en el futuro acometer obras de gran importancia, imposibles ahora por la pobreza de los recursos que tienen.

Adujo en defensa de su tesis que el proyecto no contemplaba la anulación de la iniciativa de cada alcalde o cámara municipal, los que continuarían vigentes.

#### El Alcalde Villalobos

El Mayor de Guanabacoa rebatió las palabras de Orúe manifestando que el término administrado por él ha contribuido al acueducto, casas de socorro, pavimentando las calles sin necesidad de pertenecer a ninguna federación y que para el futuro proyecta nuevas obras con recursos propios.

Leyó algunos artículos de la Ley Constitucional para demostrar que era imprescindible mantener la autonomía de los municipios y que si fuera necesario, la propia Ley Constitucional franqueaba el camino para una unión de municipios sin necesidad de atarse a un Distrito Federal.

#### Rodríguez y Cabrera

Los alcaldes de Regla—Octavio Cabrera— y de Santiago de las Vegas, —Benjamín Rodríguez—, se quejaron de que Orúe supiera más del proyecto que ellos, también afectados por la medida, mostrándose contrarios, de entrada, a la iniciativa.

Como Villalobos, los señores Cabrera y Rodríguez mantuvieron la necesidad de que el proyecto fuera sometido a un referéndum o a las elecciones convocadas para 1953, para que el pueblo sea quien decida.

#### El Acuerdo

Después de las preguntas de Carlos Lechuga y Miguel de Marcos, tanto Orúe como Villalobos, Cabrera, y Rodríguez, sin abandonar cada uno su criterio alrededor del Distrito Metropolitano, estuvieron de acuerdo en que el llamado a establecer asunto de tanta trascendencia era el pueblo, manifestándose a través de las urnas, por medio de una elección o referéndum.

# “El Plan Metropolitano no Lesiona a los Municipios”

**Tampoco Interferirá sus Regímenes Económicos, Declara Justo Luis Pozo**

La creación del Distrito Metropolitano de La Habana no mermará en nada el status político de los distintos municipios que integren la federación ni interferirá sus regímenes económicos municipales, declaró ayer en el programa EL MUNDO en Televisión el alcalde de la Capital, señor Justo Luis Pozo al ser interrogado por nuestro subdirector, doctor Raoul Alfonso Gonsé.

Señaló el mayor habanero que el actual artículo 207 de la Ley Constitucional está calcado en un precepto semejante de la Constitución de 1940 que señala el caso específico de creación del Distrito Metropolitano, que no es lo mismo que el principio general de asociación de los municipios, que está regulado por el artículo 185.

En relación con el abasto de agua de La Habana, informó que ha mejorado y mejorará aun más, no solamente porque la naturaleza, con la gran temporada de lluvias caídas, ha elevado las fuentes, si no porque cuando se terminen los arreglos de la red de distribución se evitarán las grandes pérdidas que se sufrían.

## No es una Iniciativa del Gobierno

El propósito de la creación del Distrito Metropolitano Federado de La Habana —dijo el señor Pozo— no es en verdad una iniciativa del Gobierno, sino una idea de valiosos factores de nuestra sociedad que ha sido recogida.

La idea echada a rodar casualmente, sin explicaciones previas —contestó el alcalde de La Habana— ha dado lugar a una serie de comentarios que en su mayoría tienen por base el desconocimiento o la falta de información acerca del problema, y en otras en una mala fe evidente.

## No Perderán los Municipios sus Características

El proyecto que se estudia, con acopio de datos de otras importantes ciudades que deben precisamente su grandeza al conglomerado de varias localidades, mantendrá la organización democrática y popular. Los municipios que integren la Federación mantendrán

la autonomía de su organización municipal, su alcalde y su Cámara Municipal, resolviendo así de manera independiente, con propia personalidad jurídica, los problemas de sus respectivas sociedades locales que no fueran comunes a las demás municipalidades. Igualmente —agregó el señor Pozo— cada municipio mantendrá el derecho de determinar los impuestos de toda clase que constituyan su base económica, sin que haya que unificarlos, como erróneamente se ha interpretado.

## Sometimiento a la Consulta Popular

Explicó el mayor habanero la diferencia que existe en dos principios de la Ley Constitucional, copia exacta de la Constitución de 1940; el caso de excepción del artículo 207, que trata específicamente de la creación del Distrito Metropolitano de La Habana determinando que ello puede hacerse por Ley y el general que contempla el artículo 185 que permite a los municipios asociarse mediante referéndum.

## Entrevista con los Demás Alcaldes

Indicó el alcalde Pozo que tan pronto tenga un informe completo sobre el proyecto que se confecciona, lógicamente sostendrá conversaciones con los alcaldes de los términos que pueden entrar en la Federación, seguro —como pasó con el alcalde Orue, a quien pudo informar en líneas generales de lo que se estaba haciendo— que estarán de acuerdo y comprenderán el beneficio común que la unión ofrece a los vecinos de todas las localidades.

## El Gobierno del Distrito

El gobierno del Distrito Metropolitano, señaló el alcalde habanero, será un organismo en que estará representado directamente cada municipio que integre la federación. La presidencia pudiera ser rotativa u otorgarse al gobernador de la provincia, y en dicho gobierno podrán tomar parte, cuando se vayan a discutir asuntos de su dependencia, distintos ministros del Gobierno Central, como por

ejemplo el de Salubridad o el de Obras Públicas, ya que el Estado, por tratarse de la capital de la República, está obligado a contribuir de manera especial a su mayor esplendor y grandeza.

## Mejora en el Suministro de Agua

A preguntas de nuestro subdirector sobre si los habaneros se verán libres el entrante verano de la sed que han padecido la pasada estación, manifestó el alcalde señor Pozo que la terminación de la nueva red de distribución aumentará efectivamente el caudal de agua utilizable, y que además debía ser sincero diciendo que las lluvias caídas han elevado las fuentes de abastecimiento, lo que unido a las nuevas captaciones ofrecerá el agua suficiente a nuestra Capital.

# Estudia el Alcalde Habanero La Transformación Completa De una Gran Area Capitalina

## Construirá Viviendas Baratas

Habrá que Trasladar )  
los Talleres de los  
Ferrocarriles Unidos

Por ANGEL GUTIERREZ  
CORDOVI

Especial Para EL MUNDO

El acometimiento de un magno proyecto de obras que permitirá la modificación de una gran área de La Habana, está siendo objeto de estudio por el alcalde de La Habana, señor Justo Luis Pozo y de los arquitectos e ingenieros del departamento de Urbanismo.

Conlleva este gran estudio, la planificación completa de la finca La Ciénaga, propiedad del Ayuntamiento habanero, así como la construcción de edificios de seis u ocho plantas que con una serie de instalaciones y remodelación de aquellas áreas, produzca una transformación absoluta de las llamadas viviendas económicas.

Como consecuencia de este estudio se solicitará el traslado de los ferrocarriles que hay ahora en el lugar conocido por la Ciénaga, en el Cerro, exactamente igual a como se hiciera hace muchos años con la Estación de Cristina.

Este gigantesco proyecto arquitectónico convertirá nuestra capital en una verdadera "Gran Habana".

### Concentración de Ideas

En el día de ayer, el alcalde Pozo, acompañado del secretario de la Administración Municipal, doctor Jacobo de Plazaola, sostuvo una amplia entrevista con el ingeniero Carlos Marusi, jefe de Urbanismo Municipal; con el doctor Rafael Campuzano, jefe de la Con-

sultoría del Municipio y con el arquitecto José María Bens Arrarte, consagrados a estas cuestiones del progreso de las ciudades, para darles a conocer las ideas generales de lo que debe de ser un proyecto definitivo para la planificación de la finca La Ciénaga, entre los barrios del Cerro y Puentes Grandes.

Un repórter de EL MUNDO conoció que en esta conferencia, de verdadera proyección para el crecimiento de La Habana del futuro, se tuvo en cuenta el estudio de planificación hecho recientemente por el arquitecto Antonio Santana, quien lo desarrolló oportunamente ante la Administración Municipal, recabando, por concepto de derechos intelectuales, la cantidad de \$100,000.00.

El proyecto del arquitecto Santana sólo abarca la planificación de una pequeña parte de "La Ciénaga", es decir, desde la Avenida de Santa Catalina, tomando por Primelles, hasta el arroyo Mordazo y la doble vía a Rancho Boyeros.

Ahora el alcalde Pozo considera que los estudios que había hecho el departamento de Urbanismo y que comprenden toda la planificación de La Ciénaga, deben incluir los llamados "fondos arquitectónicos", formándose una gran plaza, de amplia estructura, donde ahora se encuentra la fuente luminosa de la calle 26 y Rancho Boyeros.

### Perspectiva del Proyecto

En esta reunión se hicieron consideraciones sobre la planificación que realiza el Estado en la Avenida de Carlos III para conectar con Boyeros y alcanzar la calzada del Cerro, donde se instalará la plaza cívica Martí.

Una serie de grandes edificios se han de levantar allí, entre éstos el Palacio de Justicia, la Biblioteca Nacional, la Escuela de Bellas Artes, el Palacio de Convenciones, el alacio de Comunicaciones y otros de gran envergadura.

El proyecto que se presentó a la consideración del alcalde Pozo, por el departamento de Urbanismo, comprende la planificación

mínima, con grandes barriadas para establecer viviendas económicas para las clases con recursos mínimos y la de posición mediana.

En consecuencia, los edificios que se proyectan para estas áreas son de seis y ocho plantas. Vendrán normales a la Avenida de Rancho Boyeros, con grandes espacios de jardines entre ellos y las calles secundarias, con arbolado, paralelas a la de Rancho Boyeros.

La concepción de la gran plaza-fuente luminica, comprende una ampliación mayor de la plaza actual, ya que se le bordea de calles secundarias, con arbolado y jardinería y los edificios de seis y ocho pisos, seguirán la dirección radial, dejando pasar entre ellos la perspectiva con la belleza del bosque y jardinería.

En el vértice que forman la Avenida 26 y doble vía de Rancho Boyeros y retirado un poco hacia atrás, se proyecta la construcción de un gran edificio torre, planta estelar, de 12 a 14 pisos, con su escalera central y su rampa correspondiente. Este edificio torre forma la vertical de todo el gran conjunto arquitectónico y puede considerársele como la antesala moderna de la Gran Habana de 1970.

#### Edificios de 3 y 4 Pisos

Debemos de informar además que las viviendas de tres y cuatro pisos y otras muchas individuales, formarán la unidad vecinal con todos sus servicios de comercios, escuelas, parques, creches, deportes, iglesias, etc. Este conjunto abarcará la parcela ya mencionada que da por la Avenida de Santa Catalina.

Al mismo tiempo, dicha Avenida de Santa Catalina se prolongará en tres o cuatro kilómetros más, hasta conectar con la Avenida de Consulado, en Marianao.

Detrás de las composiciones de la gran plaza, quedarán comprendidos los terrenos de la granja agrícola Conde de Pozos Dulces. Allí se han de situar otras instalaciones de efecto y sabor arquitectónico, con su bosque correspondiente y al final de lo que hoy en día es la finca La Ciénaga, un gran parque de deportes con terrenos adecuados para base ball, football.

#### Traslado de los Ferrocarriles

Iguamente podemos anticipar que en esta conferencia del alcalde de Pozo con los funcionarios del Municipio, aparte de la construcción de esta plaza cívica municipal, se abordó el problema de obligar a la retirada de los talleres de los Ferrocarriles Unidos de La Habana, situados en La Ciénaga, pues este magno proyecto de urbanización municipal exige que todas las líneas del ferrocarril que cruzan por dicha área, incluyendo la que atraviesa la Avenida de Agua Dulce, tienen que desaparecer como necesidad imperiosa.

El traslado de los talleres de La Ciénaga es posible, toda vez que hay terrenos suficientes y más baratos, hacia el Municipio de Santiago de las Vegas, y particularmente próximos a Rancho Boyeros, estimándose que se trata de una operación ventajosa desde todos los puntos de vista que se le analice para los Ferrocarriles Unidos de La Habana, pudiendo entonces aspirarse a que por su gran radio de acción, la capital se considere como un Distrito Metropolitano.

#### Aspectos Económicos

En cuanto al problema económico que todo este proyecto envuelve, el Municipio de La Habana puede, como propietario de los valiosísimos terrenos de La Ciénaga, arbitrar recursos para su ejecución, con la garantía de los mismos y de las nuevas construcciones.

Estimase que en un plan que podrá durar de seis a ocho años, todos estos grandes conjuntos vendrán a producir riqueza efectiva y a alojar a la gran población que vive, lucha y trabaja en La Habana y que según los expertos para dentro de veinticinco o treinta años, contará con unos 2.000.000 de habitantes.





Toques

# EL POBRE PARQUE DE LA GRAN HABANA

Por VALDES DE LA TORRE

(De la Redacción de INFORMACION)



Unas veces por el deseo de agradar, que en muchos casos se convierte en el criollo arte de "guataquear" y otras por la benevolencia o generosidad al juzgar hombres, cosas o acontecimientos, utilizamos el "grande" o "gran" con suma frecuencia.

De esta manera se ha calificado de gran líder político a un manengue de barrio que en verdad no ha merecido ni esas pequeñas notas que se pierden en los sótanos de las páginas políticas, y de igual modo se ha llamado gran orador al tartamudo analfabeto, y gran mansión a un pisito de ladrillos con su baño intercalado.

Este "gran" salpicado aquí y allá, que casi siempre ha sido una gran mentira, ha tenido buen éxito en algunos casos, porque de tanto repetirse, lo falso se ha convertido en verdad colectiva.

Al hablar de la Habana y términos vecinos, hace algún tiempo se le llama a este conjunto de ciudades, la Gran Habana, y en esta ocasión lo que comenzó siendo un deseo, se está convirtiendo en realidad, porque nadie puede negar los adelantos urbanísticos de los últimos años.

Si a esto agregamos las promesas y los planes oficiales y privados, el avance incesante de las construcciones de edificios, el proyectado túnel con su maravillosa ciudad bañada por la bahía de la Habana y otros propósitos similares —y no piense usted en el famoso Canal— al cabo de dos o tres años, la Habana llevará su "Gran" con todos los honores.

Cada vez que tocamos este tema, sentimos, no sabemos por qué un deseo irresistible de salir en defensa del olvidado y maltratado Parque Central de la Habana, que cada día tiene menos de central y nada de parque.

¿Qué ha ocurrido con el Parque Central, ¡el parque de Martí!, que siempre se le ha tratado como a un pariente pobre?

Desde aquella época de dinamismo de Carlos Miguel, cuando se admiraba y se aplaudía su afán de renovación y su audacia constructiva en el Capitolio y la Carretera Central, al reconstruirse la Avenida del Prado, pasó de largo por el Parque Central, le cortó un pedazo y le dijo ese adiós que se dedica a los insignificantes conocidos cuando tenemos prisa.

Luego vinieron proyectos y realizaciones importantes. Se pavimentaron y reconstruyeron calles, avenidas, parques y carreteras, se gastaron gruesas sumas en obras públicas... Y el Parque Central de la Habana quedó allí, triste y olvidado, sin recibir ni una piadosa sonrisa, sin que nadie defendiera sus derechos, avergonzado cuando un guía del turismo les gritaba a los visitantes: ¡Central Park!

Seguramente algún turista diría: ¡Si éste es el Central, cómo serán los demás!, comprobando, al contemplar otras bellas zonas de la Capital, que era mucho nombre para tan poco parque.

En los actuales proyectos no hemos leído nada relacionado con el Parque de Martí. Parece que está condenado a cadena perpetua y que seguirá siendo pobre refugio de sus "habitantes" noctámbulos, que hacen con el fresco de la madrugada el resumen de los acontecimientos políticos y sociales del momento, con sus breves paréntesis para preguntar qué salió en la segunda quiniela del Frontón.

No sería obra de mucho costo hermosear el Parque Central y sin embargo, la cantidad que se destinara a su reconstrucción pagaría subidos intereses urbanísticos.

Si se estima, con criterio injusto, desde luego, que el "habitante" del Parque Central no merece un marco más digno para sus comentarios de media noche, la Gran Habana sí lo merece.

¡Ya es hora de que se decrete el indulto del Parque Central!

*Copy en 11/55*

Levi Marrero

## Presencia de la Gran Habana

PARA advertir la desmesurada expansión alcanzada por el área urbana de la Capital basta contrastar un plano de los comienzos del siglo, en los cuales el área nuclear de La Habana quedaba limitado por la calzada de Infanta, con uno actual, en el que se observa el avance de la ciudad en forma radial, aunque con una marcada fuerza hacia el oeste. Saltando sobre los límites municipales trazados en el siglo pasado, la energía urbanizadora de La Habana ha ido al alcance de las poblaciones inmediatas, a las que ha dado fuerza, a la vez, con el aporte de los barrios residenciales.



LEVI  
MARRERO

Nadie duda que el crecimiento de Marianao ha dependido de La Habana. La ciudad vecina, que tenía en 1899 apenas 5,500 habitantes, tiene hoy 218,000 vecinos. A principios de siglo era Marianao una villa lejana, servida por un ferrocarril propio, y el río Almendares, en el límite de un Vedado naciente, era una frontera natural en pleno campo. El crecimiento espectacular de Marianao no ha sido obra exclusiva de sus condiciones locales, que aunque ventajosas, resultan insuficientes para explicar su presente auge. Como ha ocurrido en muchas áreas metropolitanas, la principal ciudad satélite —en este caso Marianao— ha ofrecido en ciertos casos ventajas superiores a la ciudad central y ha resultado más atrayente, pero siempre en función de servicio a la urbe nuclear.

Región sobresaturada de pobla-

ción en su área mínima —es el municipio más poblado de Cuba y el único exclusivamente urbano— no ha podido mostrar un aumento apreciable, apenas 3,000 habitantes en el último periodo intercensal; pero en cambio es notable el aumento de la población municipal de Guanabacoa, influido por el fomento rapidísimo de las playas, que a su vez ha sido estimulado por los tramos en servicio de la Via Blanca. Igualmente Santiago de las Vegas se ha visto favorecido por la carretera de doble vía, en cuyas márgenes se levantan edificios industriales y se fomentan nuevos repartos.

La red vial de La Habana, como vemos, está eliminando las áreas cerradas que impedían una integración total de sus áreas urbanizadas. Y esto ha de originar a corto plazo una agudización de los problemas que debe afrontar el régimen municipal de dispersión que hoy existe dentro del área metropolitana. Este fenómeno es una simple reproducción de lo que ha venido ocurriendo en muchas grandes zonas urbanas de otros países. El rasgo más caracterizado de las áreas metropolitanas, según destacan los urbanistas y sociólogos urbanos, es que "junto a un grado considerable de interdependencia social y económica, se observa en ellas una gran falta de unidad política", pues mientras social y económicamente la influencia de la ciudad central —en nuestro caso, La Habana— domina toda la región, desde el punto de vista de la organización gubernamental la región está dividida en numerosas unidades independientes, de las cuales la ciudad central es solamente una más.

En esto radica, a nuestro juicio, la clave del problema. No es posible mantener este fraccionamiento al cual se debe que los servicios públicos fundamentales

de La Gran Habana estén hoy en su casi totalidad a cargo del gobierno central, o pésimamente atendidos por regímenes municipales que actúan sin coordinación. Una población de más de 1,200,000 cubanos, en una ciudad situada entre las mayores del mundo, reclama un nuevo sistema de gobierno interlocal al que franquea la posibilidad la Constitución de 1940.

La búsqueda de una fórmula que libere a la Gran Habana de la tutela del Estado y al mismo tiempo deje en libertad al Estado para realizar su amplia función de servicio nacional, es tarea difícil. No puede significar la eliminación de los organismos municipales presentes, lo cual iría contra el espíritu de comunidad que hay que estimular mucho más entre nosotros, sino de su integración en organismos coordinadores, que desborden administrativamente, los límites anticuados que la población ha franqueado desde hace ya muchos años.

Tal sistema de gobierno coordinado representaría de entrada, servicios más eficientes para la población y para la economía de los municipios un ahorro sustancial, al evitarse la duplicación administrativa. Quizás entonces estaríamos en camino de una real Gran Habana, con sentido de comunidad creciente y autonomía, y no como hoy, escenario de falso lucimiento del régimen central, cuyas olvidadas fronteras constructivas están mucho más allá del perímetro habanero.

*(Handwritten signature)*

11  
N

# Lo que opina el DIARIO

LA idea de crear el Distrito Metropolitano de La Habana fué lanzada por el alcalde de la ciudad, señor Justo Luis Pozo, en días pasados, sin propósitos polémicos, pero en realidad, la cuestión,

El doctor Andrés Angulo, señala con acierto la diferencia que hay entre el Distrito Metropolitano que permite la Constitución de 1940 y lo que fué el Distrito Central de La Habana. El doctor Dorta Duque glosa el artículo 230 de la Carta Magna de 1940, que permite la creación del Distrito Metropolitano de La Habana como una Federación de Municipios, pero omite que tal federación no puede llevarse a cabo por la ley sin el consentimiento de los electores de cada municipalidad, previsto en el texto constitucional. De modo que el Distrito Metropolitano nunca se podría constituir a contrapelo de los intereses locales de los Municipios que quisieren federarse.

El doctor Morales Gómez apunta el peligro de absorción de los Municipios pequeños por el de La Habana, al igual que el doctor Dorta Duque, lo que según ellos, enervaría la autonomía municipal.

Cree el doctor Morales Gómez que la propia Constitución da la fórmula sencilla en su artículo 210 que autoriza a los Municipios a federarse para fines comunes, y que por ello es obvio el Distrito Metropolitano.

Por el contrario, el alcalde Orúe, el ingeniero Colete y el doctor Grau Triana, promotor de las obras del túnel, son partidarios de la creación del Distrito Metropolitano de La Habana, entendiendo que ello propende al mejoramiento urbanístico de los Municipios comprendidos dentro de la nueva organización que se desea crear.

Las razones que cada cual aduce son dignas de meditar. Los que están en contra, aportan elementos de consideración para que, caso de crearse el Distrito, se eviten los inconvenientes que puedan mermar la autonomía municipal. Y los que están a favor, suministran ideas cuya eficacia no admite discusiones. Ahí están los Consejos de Alcaldes, que no son otra cosa que Federaciones de Municipios por Provincias, de las que se han derivado grandes ventajas, sin que por ello haya sufrido la autonomía de ningún Municipio.

Los Consejos Provinciales han logrado la construcción de importantes carreteras y caminos vecinales intermunicipales, viviendas campesinas, calles y parques, escuelas y otras obras de interés para los Municipios de esta especie de Federación Provincial.

Si tan vivo está el ejemplo, no vemos la razón para abrigar temores, en cuanto a la posibilidad de absorción de los Municipios limítrofes por el de La Habana; ni mucho menos, en el orden político.

No creemos en la especie de que el alcalde de La Habana, señor Justo Luis Pozo, se escude en el Distrito Metropolitano para eludir la consulta popular si hay elecciones para alcaldes en 1956. Eso no sería concomitante con su biografía política.

Hay un hecho cierto: La Habana crece y se une con los Municipios limítrofes. Sus necesidades son las mismas, y la satisfacción de ellas, depende de iguales elementos. Guanabacoa y Marianao han tenido que buscar agua en la cuenca del Almendares, La Habana también. El transporte intermunicipal y las vías de comunicación son comunes. Las áreas residenciales y las zonas industriales se encuentran en el perímetro de esos tres importantes Municipios, ¿por qué no han de federarse para los fines comunes?

Las ideas nuevas son por lo general combatidas ardentemente cuando aparecen. Luego constituyen no sólo una demostración de progreso y esperanza de trabajo para miles de obreros, sino una satisfacción para todo el pueblo.

¿Ocurrirá igual con el Distrito Metropolitano de La Habana?

*Justo Luis Pozo*

# El Distrito Metropolitano

"Con el Distrito Metropolitano se podrían hacer obras."  
 "El metropolitano surge cuando una ciudad crece."  
 "El Distrito Metropolitano tiene un triste antecedente."  
 "La aldea sólo ofrece al ciudadano los medios de vida."  
 "El Distrito Metropolitano no debe alentar una política."  
 "El proyecto de Distrito se vislumbra como una acción."

## Misteriosas

No se trata aquí de una novela policial sino de un grave misterio que amenaza a la ganadería cubana en zona tan esencial como es la de Florida, en la región camagüeyana. En efecto reiteradas noticias se recibieron en el Ministerio de Agricultura reseñando la muerte súbita de numerosas reses en aquella zona, sin que se pudiese señalar una causa cierta. Igual ocurre en las regiones ganaderas de la provincia oriental sin que las investigaciones acuciosas llevadas a cabo por la Estación Biotológica de Agricultura, no han llegado a resultados definitivos, porque las reses lle-

## ¿Conviene al Municipio de Marianao?

EL Distrito Metropolitano debe crearse mediante una Ley en que ninguno de los Municipios que lo integre pierda su fisonomía política, económica y administrativa.

El mismo debe estar regido por un Consejo con la representación de los Municipios que lo integren y con presidencia rotativa, estando formado por los Alcaldes, una representación de los Ayuntamientos y otra de las clases vivas.

Debe ser un Consejo que se reúna para resolver los problemas de obras públicas, de sanidad, de cultura y de tránsito, así como otra cuestión de interés colectivo.

¿Que qué ventajas o perjuicios tendría la creación del Distrito Metropolitano...? Pues no tiene ningún perjuicio puesto que todo seguiría como está, con la ventaja de poder coordinar con la Junta Planificadora las zonas industriales del Distrito, las de turismo, las zonas verdes y muchas vías de comunicaciones, así como centros de desarrollo físico; mejor coordinación del tránsito ligero y pesado y la solución del problema de los mal prestados servicios públicos.

¿Su organización jurídica...? Debe ser como una Federación de los Municipios que lo formen para resolver los problemas antes men-

cionados con plena jurisdicción para viabilizar los asuntos en que estén afectados los mismos y los proyectos de urbanizaciones que toquen sus límites; que se puedan hacer aportes económicos colectivos para obras a fin de erradicar los barrios de indigentes en el Distrito; para crear centros de recreación turística, como moteles, balnearios, terrenos de golf, otras zonas para deportes, etc.

El tema es muy complicado para poderlo enfocar en unas cuartillas, pero si creo conveniente que se siga discutiendo y estudiando la formación del Distrito, pues no deben los Municipios seguir esperan-

dolo todo del Estado. Unidos podríamos conjuntamente con el Estado ir a un plan técnico de saneamiento, limpieza de calles, recogida de basuras, prestación de servicios públicos y creación de otros, en fin, en la unión de estos Municipios, mediante un órgano de enlace, podría un Municipio hacer obras en otros. La Habana, por ejemplo, le faltan las áreas rústicas que le sobran a Guanabacoa. Guanabacoa podría tener más vías de comunicaciones que enlazaran con la capital y Marianao; serían mayores las riquezas de los Municipios todos. El progreso que estos Municipios ya van teniendo por su

posición geográfica y por la gestión de sus Alcaldes y demás instituciones, encontraría más apoyo económico y se aceleraría más.

La Ley Orgánica de los Municipios del año 1902 ya resulta inaplicable en muchos casos y un estorbo en otros para los Municipios que formarían el Distrito Metropolitano.

El propio Tribunal de Cuentas, que para la economía del Término de Marianao ha sido una bendición, no nos permite hacer inversiones de ningún tipo fuera de nuestro territorio. Y hay cosas muy necesarias que podíamos ir

Francisco Orúe

a realizarlas conjuntamente con el Municipio de La Habana.

Cuando conozca el proyecto volveré a opinar, pues siempre me asesoro de las instituciones cívicas, las que me han brindado siempre su más caluroso apoyo.

# El Distrito Metropolitano de La Habana

"Con el Distrito Metropolitano se podrían hacer obras que ahora son imposibles de realizar". Francisco Orúe  
"El metropolitanismo surge cuando una ciudad necesita mayor extensión territorial". Doctor Andrés Angulo  
"El Distrito Metropolitano tiene un triste antecedente: el Distrito Central de Machado". Dr. Morales Gómez.  
"La aldea sólo ofrece al ciudadano los medios de subsistir, pero la ciudad exige más". Dr. Grau Triana  
"El Distrito Metropolitano no debe alentar una política de centralización, pero es conveniente". Ing. H. Colete.  
"El proyecto de Distrito se vislumbra como una actitud egoísta de la capital". Doctor Manuel Dorta Duque

## ¿Conviene al Municipio de Marianao el Distrito Metropolitano de La Habana?

EL Distrito Metropolitano debe crearse mediante una Ley en que ninguno de los Municipios que lo integre pierda su fisonomía política, económica y administrativa.

El mismo debe estar regido por un Consejo con la representación de los Municipios que lo integren y con presidencia rotativa, estando formado por los Alcaldes, una representación de los Ayuntamientos y otra de las clases vivas.

Debe ser un Consejo que se reuna para resolver los problemas de obras públicas, de sanidad, de cultura y de tránsito, así como otra cuestión de interés colectivo.

¿Que qué ventajas o perjuicios tendría la creación del Distrito Metropolitano...? Pues no tiene ningún perjuicio puesto que todo seguiría como está, con la ventaja de poder coordinar con la Junta Planificadora las zonas industriales del Distrito, las de turismo, las zonas verdes y muchas vías de comunicaciones, así como centros de desarrollo físico; mejor coordinación del tránsito ligero y pesado y la solución del problema de los mal prestados servicios públicos.

¿Su organización jurídica...? Debe ser como una Federación de los Municipios que lo formen para resolver los problemas antes men-

cionados con plena jurisdicción para viabilizar los asuntos en que estén afectados los mismos y los proyectos de urbanizaciones que toquen sus límites; que se puedan hacer aportes económicos colectivos para obras a fin de erradicar los barrios de indigentes en el Distrito; para crear centros de recreación turística, como moteles, balnearios, terrenos de golf, otras zonas para deportes, etc.

El tema es muy complicado para poderlo enfocar en unas cuartillas, pero si creo conveniente que se siga discutiendo y estudiando la formación del Distrito, pues no deben los Municipios seguir esperán-

dolo todo del Estado. Unidos podríamos conjuntamente con el Estado ir a un plan técnico de saneamiento, limpieza de calles, recogida de basuras, prestación de servicios públicos y creación de otros, en fin, en la unión de estos Municipios, mediante un órgano de enlace, podría un Municipio hacer obras en otros. La Habana, por ejemplo, le faltan las áreas rústicas que le sobran a Guanabacoa. Guanabacoa podría tener más vías de comunicaciones que enlazaran con la capital y Marianao; serían mayores las riquezas de los Municipios todos. El progreso que estos Municipios ya van teniendo por su

posición geográfica y por la gestión de sus Alcaldes y demás instituciones, encontraría más apoyo económico y se aceleraría más.

La Ley Orgánica de los Municipios del año 1902 ya resulta inaplicable en muchos casos y un estorbo en otros para los Municipios que formarían el Distrito Metropolitano.

El propio Tribunal de Cuentas, que para la economía del Término de Marianao ha sido una bendición, no nos permite hacer inversiones de ningún tipo fuera de nuestro territorio. Y hay cosas muy necesarias que podíamos ir

Francisco Orúe

a realizarlas conjuntamente con el Municipio de La Habana.

Cuando conozca el proyecto volveré a opinar, pues siempre me asesoro de las instituciones cívicas, las que me han brindado siempre su más caluroso apoyo.

## ¿Propendería al progreso urbanístico el Distrito Metropolitano?

EL transporte motorizado ha facilitado a la población urbana su expansión sobre una mayor área en busca de más espacio, menos congestión, terreno más barato, y huir del polvo, el humo y el ruido de las ciudades. Este movimiento de expansión, ocurrido en los últimos treinta años, ha obligado a un nuevo concepto de la ciudad y de su área de influencia; esta área de influencia constituye el Distrito Metropolitano y es independiente de las divisiones políticas o administrativas existentes. La creación de un Distrito Metropolitano supone el logro más codiciado en la organización de núcleos de población vecinos. Nuestra primer respuesta es pues: **El Distrito Metropolitano de La Habana es conveniente.**

Como parte integrante del conjunto nacional, el Distrito Metropolitano de La Habana ha de articularse dentro de la geografía y la economía nacionales y en consecuencia ha de plantearse como primer premisa: la población que ha de albergar, la que a su vez depende de su capacidad de empleo. Esta consideración nos lleva a otra de trascendencia nacional: el desarrollo económico, natural y espontáneo, que hemos tenido en el medio siglo de República, se ha concentrado directa e indirectamente en La Habana, con perjuicio para el desarrollo económico de las provincias. El Distrito Metropolitano de La Habana no debe alentar esta política de centralización y mucho menos aspirar a incrementarla. A partir de las bombas de Hiroshima y Nagasaki los slogans de "por un Londres mayor", o "por un New York más grande", han perdido su vigencia y ya ninguna ciudad inteligentemente administrada aspira a crecer indefinidamente.

Dentro del desarrollo económico premeditado que empieza a considerarse en nuestro país, el Distrito Metropolitano de La Habana no debe concebirse como la "metrópoli" de Cuba, teniendo a las provincias como colonias, y mucho menos dejarse arrastrar por la megalomanía urbanística tan anacrónica como antieconómica.

Tanto el desarrollo económico

nacional como el mejoramiento de un núcleo urbano, suponen el conocimiento, aceptación y voluntad de logro de la ciudadanía interesada. El Distrito Metropolitano ha de organizarse con una amplia base de aceptación ciudadana, lograda por el conocimiento y asimilación de sus ventajas; de no contar con ese respaldo, será una organización autocrática e impopular.

No creo que nadie sin conocimiento integral de las características socio-económicas de los municipios que han de integrar el Distrito Metropolitano pueda arriesgar un juicio sobre las ventajas o desventajas que la Federación pueda acarrear, pues son innumerables los factores que intervienen en estas posibilidades. Esto no obsta para afirmar que los estudios de planificación previos a la creación del Distrito, con sólo formular sus objetivos de conjunto, reportarían un enorme beneficio a cada municipio en particular.

En cuanto a la forma de gobierno más conveniente al Distrito Metropolitano, dentro de las que autoriza la Constitución, cualquiera puede ser buena, dependiendo de la orientación técnica de que disponga. Desconocer la complejidad de los problemas que intervienen en una ciudad o región e ignorar sus soluciones técnicas, conduce a un despilfarro de dinero y energías que no lo soporta económicamente ninguna sociedad.

Considero que en esta información, mi mejor aportación puede ser llevar al público, al gran público, a estas consideraciones:

¿Está usted satisfecho con la vivienda que habita, o le gustaría más espacio, más aire, menos proximidad al vecino, más tranquilidad y menos riesgos del tránsito?

¿Cree usted que sus hijos juegan todo lo que desearían y en lugares seguros y adecuados? ¿Y las escuelas públicas y privadas son atractivas por alegres y espaciosas, o lugares sórdidos de penitencia?

¿Cree usted que el transporte es satisfactorio, o debe aspirarse a mayor rapidez por mejores vías; mejor servicio y más comodidad por una mejor organi-



Ingeniero Honorato Colete

zación? El tiempo que se pierde en el transporte y las incomodidades que se padecen son horas que se restan al descanso y energías que se pierden para el trabajo.

¿Cree usted en la conveniencia de separar las grandes actividades de la ciudad, del ambiente reposado y placentero que debe rodear al hogar?

Todo esto y cuanto más puedan sugerirle al ciudadano las penalidades y molestas de la vida urbana, ha de resolverlos la Planificación y el Urbanismo, sin los cuales el Distrito Metropolitano no tendría razón de ser.

## ¿Cree Ud. que el Distrito mermaría la autonomía de los municipios?

**E**L ilustre Director del DIARIO, mi dilecto amigo José I. Rivero, me pide mi opinión sobre el proyectado Distrito Metropolitano de La Habana, y para considerarlo voy a situarme en una postura que lo analice de modo objetivo, en el aspecto jurídico constitucional, en el institucional y en el político, anticipando que llegaré a la conclusión contraria a la creación de dicho Distrito.

Desde un punto de vista jurídico constitucional no hay duda que se puede crear el referido Distrito, ya que el Art. 230 de la Constitución, autoriza la federación de la Capital con los Municipios que la circundan, en el número que la propia Ley determine, expresando dicho precepto que los Municipios federados tendrán representación directa en el Municipio del Distrito Metropolitano, conservando su organización democrática y popular. Aunque no conozco el proyecto en sus detalles, e ignoro si está redactado, debe ajustarse a esas dos condiciones específicas, que señala el mencionado Art. 230, es decir, la representación de los Municipios federados en el Municipio Metropolitano, y el mantenimiento de su organización democrática y popular.

No obstante esta precaución y exigencia constitucional, me luce que se ha de producir la absorción por la Capital de los municipios adyacentes, por la superior potencialidad económica y política de la primera y esto me sirve de base para impugnar el proyecto aludido desde un punto de vista institucional, porque he entendido, y es en mí profunda y arraigada convicción de toda la vida, de que en la autonomía municipal hay un formidable instrumento de progreso y de bienestar de las colectividades locales, autonomía municipal, que sin duda se menoscaba en el aludido proyecto en cuanto a los municipios limítrofes.

El hecho de que no se haya aprovechado la autonomía municipal para alcanzar y lograr sus grandes objetivos para obtener

positivos y trascendentales beneficios locales, no significa que la misma haya fracasado y que por eso podamos subestimarla o desecharla en ningún caso.

Los municipios todos de la República, necesitan y requieren legislaciones e instituciones que basándose en esa autonomía municipal sean los vehículos adecuados para propender al bienestar y adelanto de nuestras localidades, por eso, no debe ser una razón específica para conceder privilegiadamente a los municipios circundantes excepcionales beneficios, la proximidad a la Capital, y ahí es donde se ve la fuerza y la importancia de la autonomía municipal, porque mediante ella cada Municipio debe estar en aptitud para reclamar y realizar todas aquellas obras y crear todos aquellos servicios que demanden sus necesidades, sus conveniencias o su mejoramiento, que nadie más que las propias localidades conocen.

El referido proyecto se vislumbra como una actitud egoísta de la Capital, porque ahora cuando Marianao ha adquirido rango y preeminencia de gran ciudad y cuando a Regla y Guanabacoa se le abren excepcionales perspectivas con motivo del túnel, ahora es que La Habana nuestra querida Habana, se le ocurre incorporar y absorber dichas municipalidades.

Más importante que la creación del referido Distrito sería instituir una organización ejecutiva de tipo nacional que, en estrecha vinculación con comisiones de fomento en cada uno de los Municipios y con el Banco de Fomento Municipal que se creara, realizara un amplio plan que, a través de la autonomía municipal, impulse el progreso y bienestar de todos los Municipios, aprovechando las poderosas fuerzas latentes que existen en los mismos en el orden económico, en el orden social, en el cultural, etc., todo lo cual hemos propugnado en un proyecto de ley que confeccionamos cuando fuimos congresista.

Por otra parte se dice que el proyectado Distrito Metropolitano



Doctor Manuel Dorta Duque

tiene una finalidad puramente política, que consiste en segregar, a través de su creación, los intereses políticos, en La Habana, del régimen imperante, para substraerlos de unos próximos comicios; nos parece increíble que una medida de esa envergadura y trascendencia, cualquiera que sea el ángulo en que se contemple, se utilice para fines tan mezquinos.

## ¿Qué ventajas se derivarían del Distrito Metropolitano de La Habana?

¿CUANTOS habitantes tiene la ciudad de La Habana? —El Censo de 1953 le asigna 772,093. Pero en función de "Gran Ciudad", tiene otros números; 1.140,858 habitantes, incluyendo a Marianao, Guanabacoa y Regla.

—En los tiempos modernos hay un movimiento incontenible de la aldea a la ciudad y mientras ésta es más grande, mayor es la intensidad de esa corriente.

¿Por que?

La aldea sólo ofrece al ciudadano los medios de subsistir, pe-

ro hoy, éste exige algo más; la satisfacción espiritual a plenitud. Y sólo las grandes ciudades pueden dar a los sentidos humanos en toda su amplitud ese servicio.

Es por esa razón que la ciudad de población mediana hará el papel de la aldea cuando entre en el cuadro de la competencia "la Gran Ciudad".

Una ciudad formada por grupos de pequeñas municipalidades, tendrá siempre un ambiente de "aldea".

En el caso de nuestra capital; ¿puede la ciudad de La Habana proveer a sus vecinos de un solo grano de arena en su litoral en función de playa pública?

No.

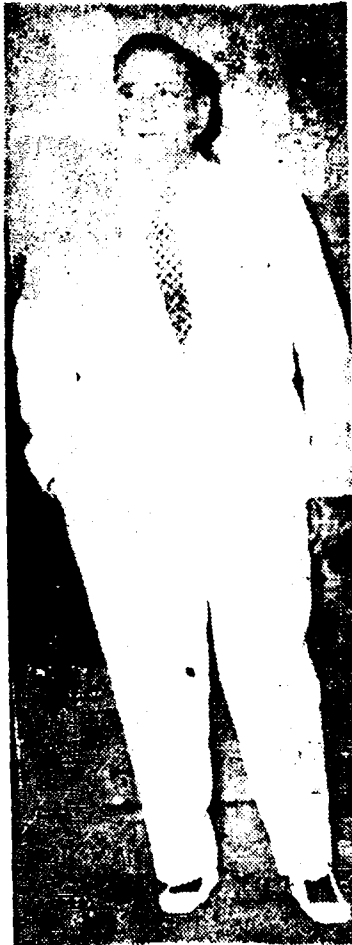
Los parques y áreas verdes de la ciudad de La Habana, tienen una cabida rudimentaria de veinte centímetros cuadrados por niño, para que pueda en ese espacio jugar, crecer y desarrollarse. ¿Dónde tiene La Habana superficie de terreno para hacer un gran parque público, como el Parque Central de New York con 22 caballerías de tierra; o el Bosque de Bolonia de París con 70 caballerías; o los jardines de Versalles con más de 200 caballerías?

Simplemente; carece de territorio.

¿Y puede el Municipio de Guanabacoa, con amplio litoral de arena, construir y mantener una "playa popular" para el disfrute de más de un millón de habitantes, con la sola contribución de sus 112,694 habitantes?

¿Y puede Marianao, costear y mantener un parque de 50 caballerías de tierra para que lo disfruten ese millón de habitantes con el dinero que se recauda de sus 231,865 habitantes?

¿Puede establecerse un buen servicio de alcantarillado, de agua, de alumbrado público, y la construcción de auditoriums, museos, parques de deportes, stadiums, etc., dentro de un sistema en que participa un grupo de pequeñas municipalidades sin coordinación de ninguna clase entre ellas?



Dr. Pedro Grau

(Finaliza en la página 14-D)





Dr. Andrés Angulo

## ¿Es una necesidad de las ciudades en auge el metropolitanismo?

**E**L Dr. Andrés Angulo, actual profesor titular de la Universidad de La Habana, y durante años profesor auxiliar por oposición de Gobierno Municipal en la cátedra que con su gran talento desempeñó y orientó el ilustre Dr. Francisco Carrera Jústiz, expresa su opinión para el DIARIO DE LA MARINA, y dice:

El metropolitanismo, como hecho natural, surge cuando una ciudad necesita más extensión territorial, indispensable para su gran desarrollo motivado por notable crecimiento demográfico. Es caso parecido al de los países que, por exceso de población, necesitan más espacio vital.

Pueden haber otros factores, estudiados en la Sociología Urbana y en la Historia Política, que motiven la creación de una ciudad metropolitana o de un Distrito.

La creación del Distrito Metropolitano de La Habana, por cualquiera de los fundamentos que se invoquen, inclusive el de engrandecimiento cívico de la capital de la República, tiene contradictorios que esgrimen distintos argumentos. A nuestro juicio influyen en los opositores el arraigo a las instituciones milenarias vigen-

tes, y la mixtificación del sistema por la reforma constitucional de 1928, repudiada después por impopular e ilegal, que extinguió el Ayuntamiento y el término municipal de La Habana, sustituyéndolo por el Distrito Central del mismo nombre, con autorización para agregarle, por ANEXION, hasta tres municipios. Fue la idea consumada de convertir la segunda posición política y económica de la isla en poderoso instrumento del Presidente de la República, para su hegemonía electoral. Se modificó, entonces, la estructura orgánica municipal de La Habana, disminuyendo el prestigio de las magistraturas locales.

La Constitución de 1940 autoriza la creación del Distrito Metropolitano de La Habana, y la Federación con la ciudad capital de los municipios que la circundan, en el número que la ley determine. No admite, pues, ANEXION, que extinguiría la personalidad político-administrativa de los municipios agregados; sino que establece el principio FEDERATIVO que servirá de base a la Ley Orgánica que se promulgue. De la organización y funcionamiento que esta ley establezca para el Distrito Metropolitano de La Habana, si se crea, dependerá en gran parte sus beneficios o fracasos.

## ¿Cuáles son sus ideas sobre la creación del Distrito Metropolitano?



Dr. José M. Morales Gómez

**S**OY contrario a la creación del Distrito Metropolitano porque no le veo razón de ser ni base real.

Todo organismo que se cree debe responder a una necesidad, debe perseguir un fin útil y ello no ocurre en el Distrito Metropolitano.

Es cierto que el artículo 230 de la Constitución habla de la posibilidad de que la ley cree el Distrito Metropolitano de La Habana, pero no dice en qué ha de consistir. Sólo señala la posibilidad de federarse "con la ciudad Capital los municipios que la circundan en el número que la propia ley determine". Inmediatamente agrega: "Los municipios federados tendrán representación directa en el Municipio del Distrito Metropolitano conservando su organización democrática y popular".

Se ha dicho por los defensores de la idea que los alcaldes y cámaras municipales de los municipios federados continuarán funcionando como hasta ahora pero con un organismo superior que coordine y fiscalice. Entonces sucederá una de estas dos cosas, ó ese organismo superior absorberá a los municipios federados privándoles de su plena autonomía lo cual resultaría extraordinariamente peligroso y aún contrario a la Constitución que en este aspecto habla de "Municipios

Federados" y no de Municipios Unidos, o bien por el contrario el Distrito Metropolitano se convertirá en algo existente meramente en el papel, en una superestructura sin verdadera función y que, sin embargo, ocasionaría nuevos gastos que gravitarían sobre los ya recargados presupuestos municipales.

Se dice que hay una serie de fines comunes que justificarían la creación del Distrito para planear mejor los servicios municipales pero para eso no hace falta el Distrito Metropolitano porque el artículo 210 de la Constitución dice que "Los municipios podrán asociarse para fines intermunicipales por acuerdo de sus respectivos ayuntamientos".

Es decir que la propia Constitución nos da un camino sencillo para coordinar fines intermunicipales sin necesidad de la complicada organización del Distrito Metropolitano que sería una quinta rueda extremadamente cara y peligrosa y que pesaría sobre los bolsillos de los contribuyentes.

Además este Distrito Metropolitano tiene un triste antecedente histórico en el Distrito Central creado por Machado. No importa que se diga que la organización y los fines serán distintos, siempre el recuerdo de aquel impopular Distrito Central se proyectaría sobre cualquier Distrito Metropolitano que se creara.

# PANORAMA TURISTICO

Por Armando Maribona

## La Habana, Marianao, Guanabacoa y Regla reunen una gran población

I

**R**OBERT Mitchell, Director Ejecutivo de la Comisión de Planificación de Filadelfia, escribió en 1945:

"Las ciudades son: gente, iglesias, bancos, comercios, industrias, tránsito de peatones, circulación de vehículos, alimentación, clínicas, acueducto, alcantarillado, aire respirable, recreos, descanso. Todo lo que el ser humano es. Las ciudades más nuevas deben ser viejas en experiencia humana, y las viejas han de renovar cuanto no tenga valor histórico o artístico".

Todavía a fines del siglo retro-proximo La Habana era una de las ciudades más importantes de Iberoamérica, con sus paseos del Prado y de Carlos III, su Quinta de los Molinos, residencia veraniega de los Capitanes Generales (donde se hospedó el Generalísimo Máximo Gómez al terminar la guerra del 95); sus fortalezas y casonas coloniales, sus teatros, por cuyos escenarios pasaban los mejores artistas y compañías de ópera, drama y comedia; su universalidad, su aristocracia refinada, culla y elegante... Calles estrechas, también las había en otras ciudades iberoamericanas. "Paseo" G. 23 y Línea del Vedado, Infanta, Vives, General Serrano y otras avenidas, tenían ya el ancho actual. (Véase el Plano del ingeniero Albear, 1875). Reina fue estrechada al regalársele a los propietarios la amplia acera, para cubrirla con portales. En 1898 los ingenieros Dionisio Velasco y Luis V. Abad proyectaron la apertura de avenidas y la prolongación de Galiano, pero nada se hizo. El Gobierno interventor estadounidense construyó el primer tramo del Malecón. Eso fue todo.

A principios del corriente siglo Buenos Aires se lanzó a ejecutar importantes obras de urbanismo. Fueron echados abajo muchos edificios para abrir nuevas avenidas. Le siguió ciudad México. Crecieron Río de Janeiro y Sao Paulo. Ultimamente Caracas ha sido beneficiada con grandiosas innovaciones.

En los alrededores de 1925 el doctor Carlos Miguel de Céspedes intentó hacer de La Habana, que estaba convirtiéndose en ciudad grande, una gran ciudad. Dejó terminadas la Avenida de las Misiones y una de las dos vías de la carretera a Rancho Boyeros, y casi terminada la Avenida del Puerto. Surgieron varios repartos, como Miramar y el sector nuevo de la Vibora, con calles anchas, avenidas y parques.

El arquitecto Gustavo Moreno, ministro de Obras Públicas construyó, a instancias de este periodista, la salida de la calle Dolores hasta El Lucero. También a instancias mías fue prolongada Santa Catalina desde la carretera de Vento hasta la de Rancho Boyeros, y se realizaron otras mejoras viales.

El Ministro de Obras Públicas arquitecto San Martín construyó la Via Blanca desde la carretera de Rancho Boyeros hasta más allá de Cojimar, y ensanchó Desamparados, viejo proyecto del ingeniero Emilio Vasconcelos, si bien éste salvaba en él una parte del histórico hospital de Paula y la iglesia en su totalidad, en vez de la horrible mutilación que le infirieron.

En el sector comprendido entre el Malecón, la Avenida del Puerto, la bahía e Infanta, no ha sido abierta una sola avenida ni ensanchada calle alguna. Ni siquiera se

completó el ensanche de Corrales.

Hace 15 años que insisto en la conveniencia de enlazar Paseo del Vedado con la Avenida del Puerto junto a la Planta Eléctrica, y Andrés o San Miguel, la Vibora, con la Avenida de Columbia.

Desde que el Gobernador, general Asbert, construyó el puente "de 23" en el Vedado, el túnel bajo el Almendares ha sido el único nuevo enlace entre La Habana y Marianao.

La Via Blanca es el único nuevo camino entre La Habana y Guanabacoa. El túnel bajo el canal de entrada de la bahía da gran facilidad a la circulación intermunicipal de automóviles.

2

II

Nunca, ni aún en la época en que Forestier era asesor de Obras Públicas, se hizo el Plano Regulador de La Habana y de sus núcleos urbanos colindantes. Después de la caída del Gobierno del general Machado, el Colegio de Arquitectos, el Patronato Pro-Urbanismo de Cuba, varios arquitectos e ingenieros y unos pocos periodistas (entre los que me cuento), han pedido persistentemente la implantación del Plano Regulador.

Los arquitectos e ingenieros cubanos vienen mejorando sin cesar sus conocimientos técnicos y su experiencia, y haciendo respetar sus derechos profesionales, pero hasta hace tiempo eran muy escasos los que se interesaban en Urbanismo, y no daban ni dan batallas para erradicar el intrusismo de alcaldes y concejales, bajo cuya jurisdicción se decide el caprichoso trazado y las raquíticas dimensiones de las nuevas calles y de los nuevos "repartos", haciendo caso omiso de las Regulaciones de Construcción.

El mencionado Colegio gestiona, hace tres años, del alcalde señor Justo Luis Pozo, que costease el estudio y la confección del Plano Regulador del Area Metropolitana, logrando su aquiescencia, pero surgieron protestas por estimar algunos políticos que con ello se daría base a la fusión de cuatro municipios en uno sólo: La Habana, Marianao, Guanabacoa y Regla. La apreciación era errónea, porque Greater Miami está compuesto por 20 municipios independientes y autónomos, que funcionan en perfecta armonía. (Conviene aclarar a los numerosísimos cubanos que han visitado New York, Tampa, Miami y Miami Beach, que ninguna de estas ciudades es modelo de urbanismo digno de ser imitado).

Llámasele o no "Distrito Metropolitano" y a pesar de que cada uno de los cuatro municipios conserve su nombre y mantenga su gobierno local, día a día están integrando una sola gigantesca población, a la cual es imprescindible mejorarle sus condiciones de transporte, de trabajo, de recreo y de descanso, disminuyéndole el tiempo y las energías que hoy pierde innecesariamente.

En recientes entrevistas de los miembros de la Junta Nacional de Planificación con el alcalde, señor Justo Luis Pozo, éste ha ofrecido costear los estudios y la confección del Plano Regulador de la Gran Habana, y con el de Marianao, señor Francisco Orúe González, que ha prometido dar a esos trabajos su apoyo y cooperación económica. También el Alcalde de Guanabacoa, señor José C. Villalobos, está decidido a colaborar.

Los estudios del Plano Regulador del Area Metropolitana tienen en el Instituto Cartográfico, bajo la dirección del ingeniero Francisco de Albear Fránquiz, una valiosa ayuda, pues está confeccionando el

plano topográfico a base de fotografías aéreas.

También es necesario que se lleve a cabo el catastro de los cuatro términos municipales.

Hay que señalar en dicho Plano Regulador una conveniente zonificación, o sea, dejar definidos cuáles son los mejores lugares para las industrias, los barrios residenciales de los obreros, las áreas de recreo, los barrios residenciales para familias de mejor posición económica, las áreas destinadas a comercios, etc., etc.

La primera etapa de los estudios ha de ser el trazado de una red de avenidas primarias para canalizar la circulación de vehículos entre los barrios de los cuatro términos municipales, complementando las mismas con pasos superiores e inferiores y "trébols", o dejando los espacios para construirlos en el futuro.

En el sector antiguo de La Habana, lugares como la Plaza de la Catedral, la Plaza de Armas, el Castillo de la Fuerza y algunos conventos, casonas coloniales e iglesias, deben ser conservados y restaurados como recuerdos históricos o típicos. Pero no puede mantenerse el resto de ese sector congestionado y falto de ventilación. Se ha de adoptar el sistema de supermanzanas que preconiza el ingeniero Honorato Collet y el de suprimir muchas calles sustituyéndolas por varias avenidas paralelas, como recomendó el urbanista francés profesor de la Universidad de Bruselas, arquitecto Gastón Bardet, cuando recorría La "Habana Vieja". (En 1943 escribió Harold M.

3

Mayer, miembro del Comité de Coordinación de Transporte Urbano del Instituto de Planificación de E. U.: "Al presente las ciudades tienen demasiada cantidad de calles. Cada intersección causa congestión y demora, ruido e inseguridad").

Hay que prohibir de modo total el establecimiento de vehículos en las calles, dotando de espacios destinados a esa finalidad a los nuevos edificios que se construyan. Hay que proscribir el uso de carretillas y de vehículos de tracción animal. Las labores de carga y descarga de camiones deberán hacerse en el interior de almacenes y fábricas, o después de las siete de la noche, lo que forzará su traslado a aquellos sectores donde la zonificación lo indique, como más convenientes por su facilidad de conexión a los muelles, líneas de ferrocarriles y a las principales avenidas y a las carreteras que conduzcan al resto de la isla. Esto resultará ventajoso a los propios almacenes y fábricas para la distribución de sus mercancías.

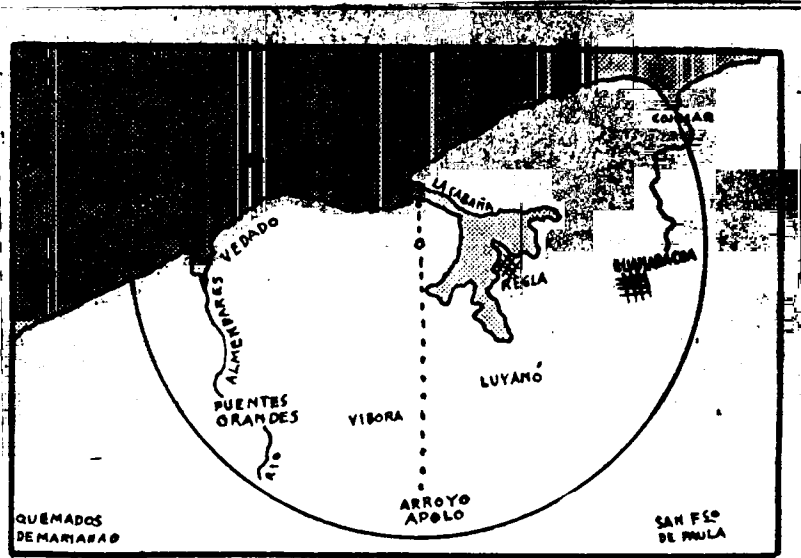
Es menester destinar una parte de La Habana antigua a zona residencial económica o media, con áreas verdes, erigiendo edificios de apartamentos confortables y modestos para que empleados y obreros que trabajen cerca, puedan cubrir la distancia a pie, economizando así tiempo y dinero.

Es imprescindible resolver los problemas del costo de las obras mediante proyectos detallados y estudios actuariales. La ley-decre-

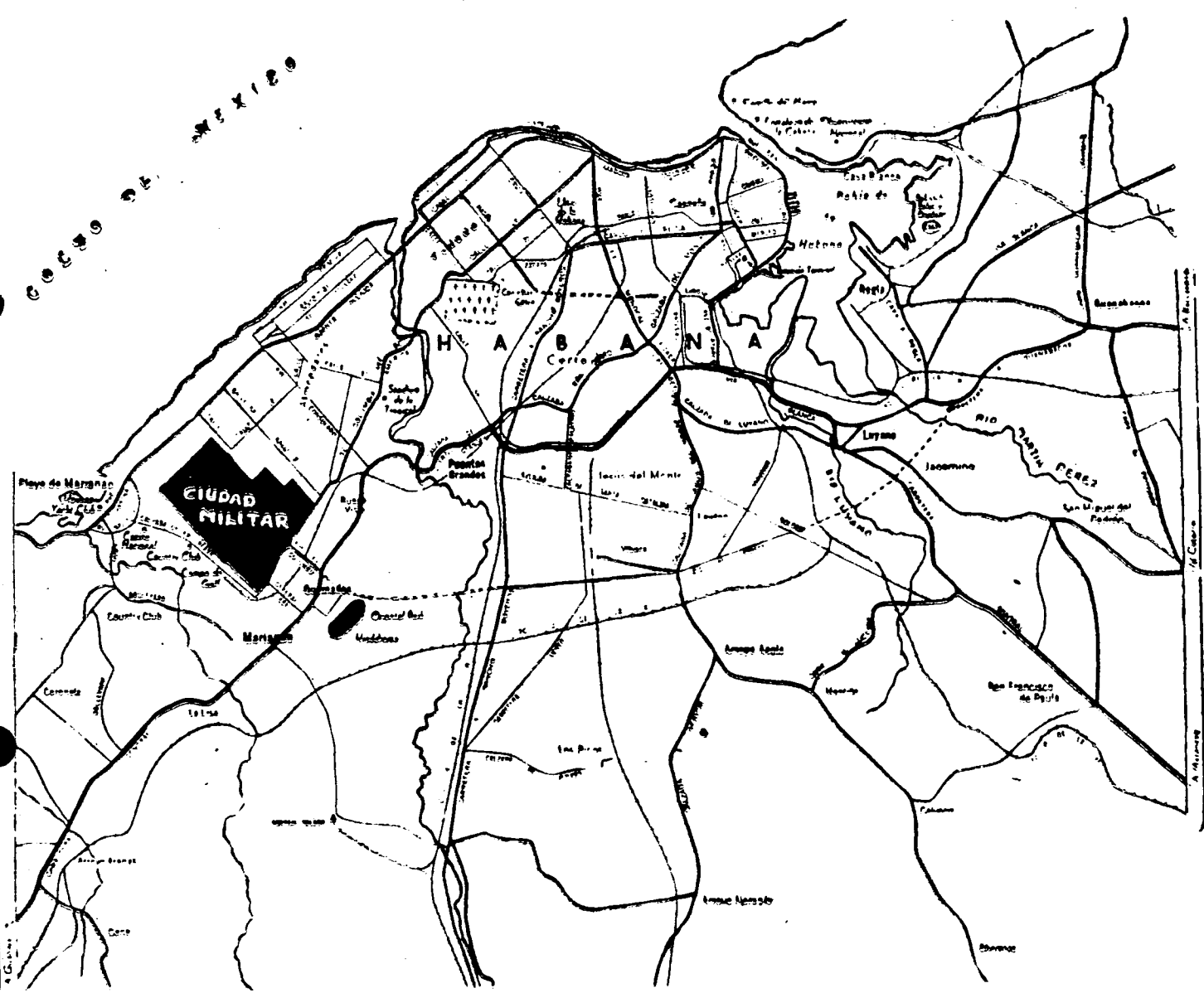
to que creó la Financiera de Cuba contempla: I.—Repartimiento, II.—Expropiar para vender, III.—Plusvalía, y IV.—Peaje. En los casos en que ninguno de estos sistemas cubra el costo, el Estado debe pagar el déficit.

Hasta ahora solo se ha hecho en pequeña escala y con dinero del pueblo, mejorando a algunas barriadas y dejando a otras sin progresar, y regalando el aumento del valor de los inmuebles a algunos propietarios sin favorecer a los demás, lo cual es inequitativo.

*Alm, Julio 3/55*



Plano esquemático de la situación de la ciudad de La Habana y de algunos de los barrios y "repartos" cuya población concentra sus actividades en el área comprendida entre Belascoain y los Muelles. Obsérvese que Cojimar, Guanabacoa y Arroyo Apolo están geográficamente más cerca del Parque Central (señalado con un pequeño círculo que centra la semicircunferencia), que la mayor parte de los "repartos" de Marianao y que su cabecera, los Quemados.



Este plano sintético editado por la Esso abarca gran parte de los términos municipales que integran el Area Metropolitana capitalina. Como puede observarse fácilmente, existen muy pocas arterias que enlacen a los mismos entre sí. De La Habana a la villa de Guanabacoa y a sus extensos barrios rurales y urbanos, sólo conducen la antigua carretera colonial y la Via Blanca, perniciososa limitación que va a ser resuelta con el túnel bajo el canal de entrada a la bahía. Entre La Habana y Marianao sólo existen las siguientes conexiones: el puente "de Pote", el túnel bajo el río Almendares, el puente de los tranvías, muy desvencijado, que utilizan los autobuses, el puente Asbert, y los

"Puentes Grandes" construidos por los españoles. Más al Sur, para dirigirse de Este a Oeste y viceversa, hay que tomar la carretera El Cano-Wajay-Mazorra, que enlaza la de Rancho Boyeros con el ramal de occidente de la Carretera Central, y más al Sur todavía, la magnífica doble vía recién terminada que va desde Santiago de las Vegas a Cuatro Caminos en el sector de oriente de la Carretera Central. Dentro de los sectores densamente y torpemente urbanizados también hay que dar grandes rodeos para trasladarse de un lugar a otro. La Junta Nacional de Planificación, integrada por técnicos competentes, resolverá los mencionados y otros muchos problemas.

EL TUNEL BAJO LA BAHIA DE LA HABANA



5

64

## EL TUNEL HABANA-LA CABANA

Por Armando Maribona

EN reciente edición de la revista "Carteles", al final de una entrevista que el ágil periodista Milares 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

próximamente 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 Consul 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 Belascoain 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-

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.

# "EL TUNEL DE LA BAHIA"

1

Ya tiene Túnel La Habana,  
que atraviesa la Bahía,  
y feliz la Patria mía,  
linda, libre y soberana;  
ya la familia cubana  
puede mostrar orgullosa  
esa Obra portentosa  
de la Ingeniería moderna:  
ella es preciosa Caverna  
para mi Cuba Dichosa.

2

Un aplauso caluroso  
para los que lo han logrado:  
Gobierno que ha realizado  
esfuerzo tan maravilloso  
lo preside un **GRAN COLOSO**,  
amante de la Nación,  
que árbitro en la construcción,  
a La Habana de Túnel dota  
por ser Cutano patriota:  
¡Lo lleva en el corazón!

3

Veinte y dos metros nivel del mar,  
en su parte más profunda,  
sino que lo diga Cunda,  
que ella no sabe nadar;  
siete cuabras hay que cruzar  
en enlace prodigioso,  
desde el Malecón hermoso,  
hasta La Habana del **ESTE**,  
que se alzaré en un agreste  
¡Paraíso que es grandioso!

4

Lola, Mercedes, Juanita,  
sacan a Tecla a pasear,  
el Túnel desean cruzar,  
¡qué malas son las chiquitas!,  
¡qué muchachas más malditas!  
Se lo dicen en la Guagua  
y la halan por la enagua,  
y la Vieja dice: "¡A mí  
no hay quien me lleve hasta allí!  
¡Sola baya! ¡Abajo el agua!"

5

"No pasa nada, viejita,  
el agua no entra, boba".  
"Por mucho que me den **COBA**  
yo seguiré calladita;  
aunque estén grita que grita  
no me podrán convencer,  
ni las podré complacer.  
¡Meterme yo en esa **CUEVA!**  
¡Jesús! ¡El Diablo me lleva!  
¡Y yo no puedo correr!"

6

Toda Cuba, entusiasmada  
por la Obra Colosal,  
da un aplauso al **GENERAL**  
al estar ya terminada;  
es también felicitada  
esa Clase de Ingeniero  
con un aplauso sincero  
por plasmarla en realidad.  
¡A todos felicidad!  
¡Sin olvidar al Obrero!

7

En cambio hay una Pepilla,  
cuyo novio es Tribilín,  
que aunque flaca como un güin,  
al ser valiente chiquilla  
lo cruza de orilla a orilla;  
veinte veces sin temor  
pisa el acelerador  
su novio con tal destreza,  
que ella le dice embelesa:  
¡Qué bello Túnel, mi amor!

8

En fin: ¡Mi tierra progresa!  
¡Y progresa de verdad!  
¡Es una alta novedad!  
¡Y es un canto a la grandeza!  
¡En este **TUNEL** hay **BELLEZA!**  
¡Se admira una hermosa vista!  
¡Es la Obra de un artista!  
¡Que nadie puede igualar!  
¡Es un puente bajo el mar!  
¡**QUE SE LE DEBE A BATISTA!**

\* RIVERO AGUIERO PRESIDENTE PANCHIN GOBERNADOR FELLO GUAS ALCALDE\*

# 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.*

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.

## CRECIMIENTO ANARQUICO

El aumento de la población dió lugar al crecimiento de la capital y de las ciudades de su perimetro. 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 quedaria resuelto el problema.

### LA CONGESTION DEL TRANSITO

Para que se tenga una idea de este grave problema, aqui 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-

2

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

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.

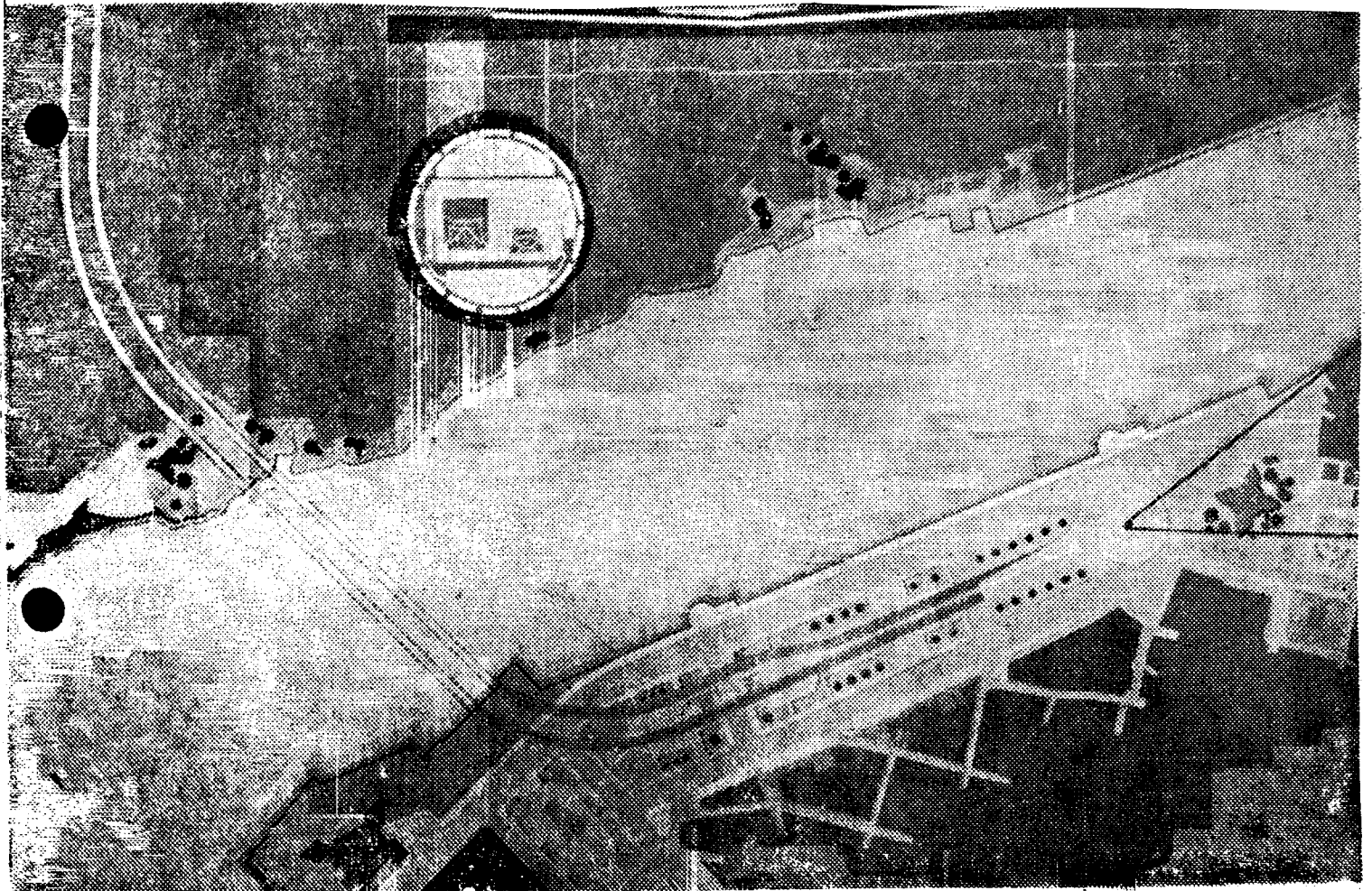
### **VIGILANCIA DE LA GRAN OBRA**

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.

2

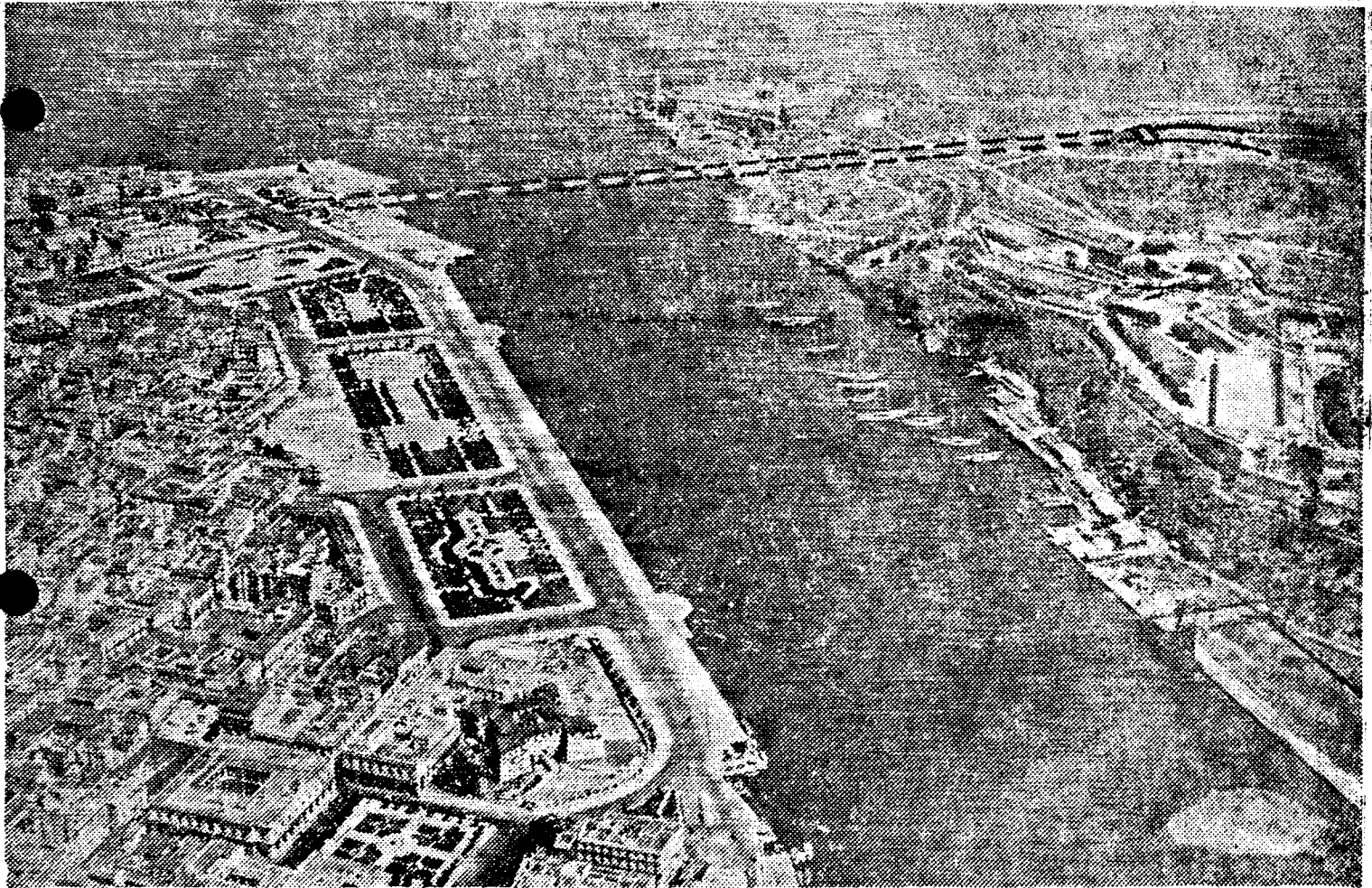


En este otro grabado, la trayectoria del túnel comenzaría en la Avenida del Puerto, pasaría por debajo del Anfiteatro, doblaría hacia la derecha antes del Castillo de la Punta, y saldría al otro lado, entre el Morro y la Fortaleza de La Cabaña



a

71



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.

Librenos Dios de hacernos solidarios de aquel desahogo de Don Jacinto, pero yo no puedo olvidar que uno de los escritores que más honro 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 nombres de letras hispanos, y basta evocar los casos de Lope contra Cervantes, de Rojas contra Góngora, de Góngora contra Ruiz de Alarcón.

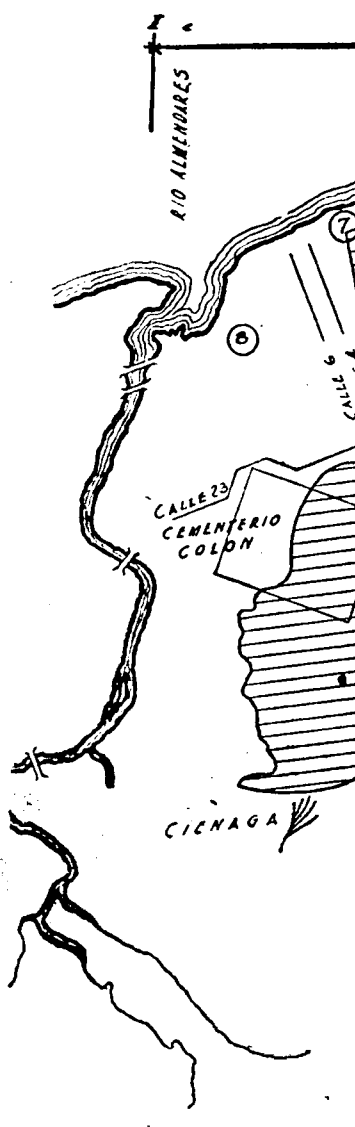
Un teatro no es obra para que la guste y se solace en ella tan sólo una minoría de intelectuales puros... si es que los hay; un teatro adquiere dimensiones de tal cuando los elementos que lo integran —los buenos y los malos— se incorporan sin esfuerzo a un modo de entender y sentir públicos, y el hecho 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 señor José María... va a donar dos cuadros a un museo?

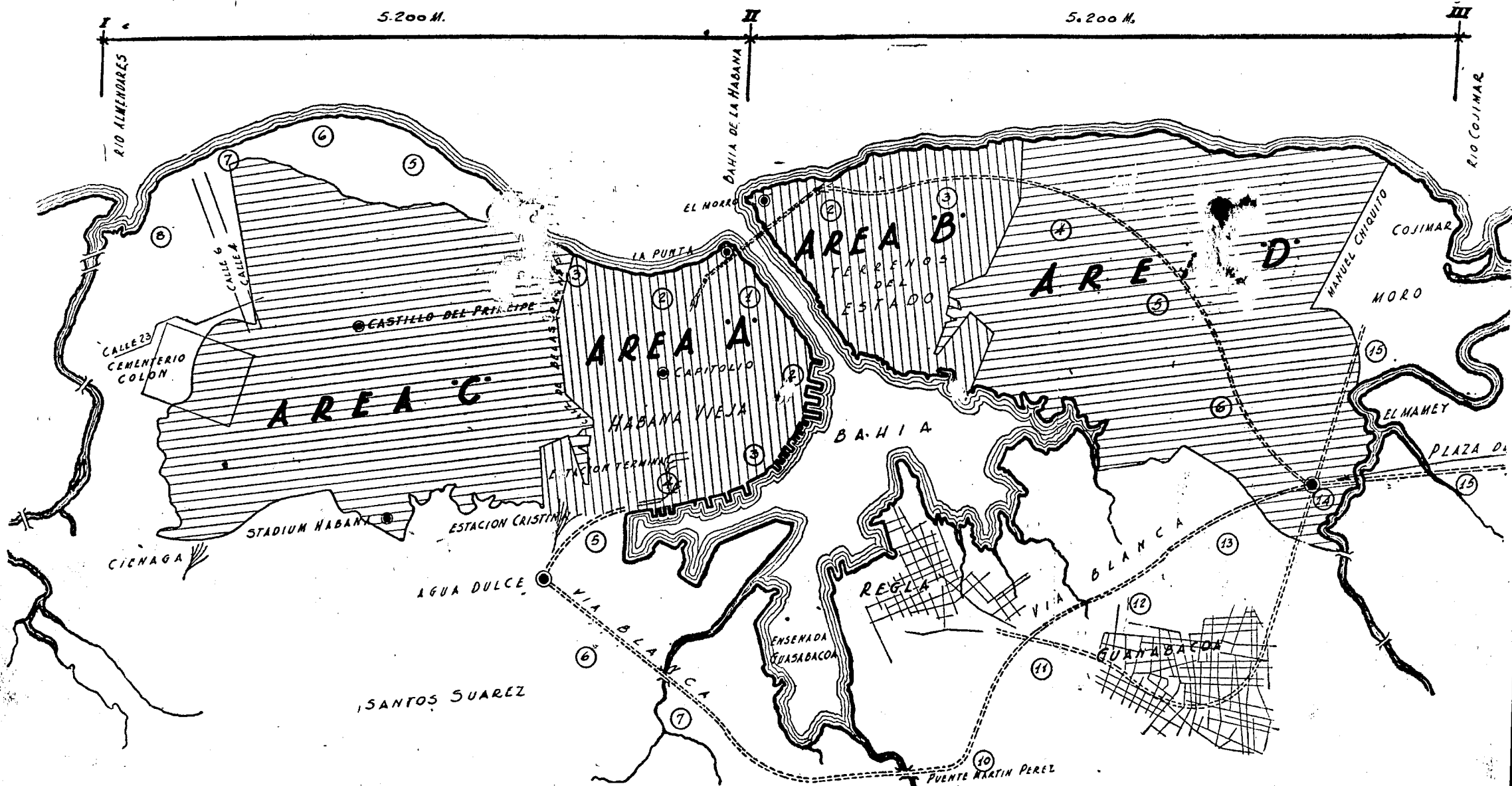


tesis de su vida casi desde la cuna para los más grandes del arte. A los once años enorme vocación para ejecutando un su abuelo. A los veintidós años la «primera» en un cuadro «La cuerda floja». Esta es la recomendación que se otorga en las Exposiciones Nacionales de Madrid. La Real Academia de Bellas Artes de San Fernando le concede en su seno el número en 1901. Societario de América. Socio de número en demeritos de Bellas Artes de Amberes y cuentan también en Bruselas. Es socio de honor de Bellas Artes de Madrid. Presidente de la Asociación de Escritores y Artistas. La lista sería interminable si añadiremos que figuró en los mejores salones de Europa y América. Societario de la Asociación de Setenta Lienzos.



En este mapa se destaca claramente la posición de Benavente hacia el Oeste, por la falta de un cerro del Morro. Como se vé, la Habana y la ciudad, se va alejando cada vez más de los cerros 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

# Costará 25 Millones El Túnel de la Bahía

Calculan que la Inversión que el Mismo  
Provocará Estará Cerca de 200 Millones

La importancia que para toda Cuba tiene la construcción del túnel en la bahía y la nueva ciudad llamada La Habana del Este, fué puesta de manifiesto por el doctor Pedro Grau Triana en la amplia exposición que sobre estos proyectos hizo en el Club de Leones de La Habana. Dijo el doctor Grau Triana que la inversión que se realice del otro lado, que como mínimo tiene que ser de 25 millones de pesos, que cuesta el túnel, más las obras de urbanización que en diez años deben de organizarse y costarán más de 50 millones de pesos, calculadas muy moderadamente, más las construcciones que sobre esas tierras es necesario para que se efectúen y que se estiman en el 20 por ciento del total de las obras que se están realizando actualmente, o sea, unos doce millones anuales, que en un plan de diez años serán 120 millones, se calcula que la inversión va a estar muy cerca de los 200 millones de pesos.

Aclaró el exponente que esa inversión total no la va a realizar la Compañía del Túnel ni los propietarios, las va a realizar el conjunto de ellos sumados al esfuerzo del público que va a construir sus edificios, sus comercios y a establecer la vida del otro lado. Por tanto, considera que es indispensable la cooperación de todo el pueblo de Cuba, especialmente el de La Habana, para que ese plan pueda desarrollarse.

La ciudad nueva es la más importante de las dos fases en que se funda el plan, pues la construcción del túnel no es más que la vía que pone en comunicación la ciudad vieja con la ciudad nueva y ha de facilitar también el camino hacia Oriente. Pero la ciudad nueva es la que ha de resultar en nuestro medio uno de los pasos de avance más grande que se han podido dar en la historia de ningún país.

Precisó el doctor Grau Triana que La Habana está creciendo actualmente al ritmo de 27.400 habitantes por año, es decir, cada año surge una nueva ciudad y en 20 años la ciudad debe albergar a más de medio millón de habi-

tantes. Si alguna persona ha tenido dudas en relación a que las tierras que salen a escena ahora son excesivas, aseguró que todas las tierras que salen ahora no van a ser suficientes para cubrir las necesidades de los próximos 20 años, puesto que existe un déficit de más de siete millones de metros cuadrados de fabricación que no están cubiertas de personas que las necesitan para vivir.

La nueva ciudad que va a surgir entre La Habana y Cojimar debe alojar no la parte residencial sino a parte destinada a oficinas, a bancos, teatros, lo que es el centro de una población, además la parte de apartamentos de propiedad horizontal y una serie de edificaciones que necesita el individuo que trabaja en la ciudad que está próxima a su trabajo. Después, el resto de las tierras se han destinado a zonas residenciales económicas, residenciales de lujo, dentro de las cuales se han incluido campos de golf y existe una serie de proyectos de amplitud extraordinaria.

En su extensa exposición el doctor Grau Triana señaló que el Estado, que es el mayor terrateniente del otro lado de la bahía, pues posee más de tres millones de metros de terreno, con las obras en proyecto será el más beneficiado con los mismos pues su valor será de más de cien millones de pesos.

Citó también los distintos proyectos del túnel, su capacidad y las salidas, orientadas hacia la parte que sea más conveniente, pero los estudios realizados hasta ahora son tentativos y es indispensable realizar un estudio formal sobre el trazado definitivo que más convenga a su realización. Con ese motivo y de acuerdo con lo que dispone la ley, la compa-

2

8

fía se propone seleccionar una de las mejores firmas de Estados Unidos, que está ampliamente familiarizada con este servicio, para que realice el estudio que ha de ser ejecutado y el cual tomará aproximadamente noventa días en efectuarlo. En opinión de distintas compañías constructoras, el costo del túnel puede oscilar desde 20 hasta 45 millones de pesos.

En cuanto al financiamiento de la obra, dijo el doctor Grau Triana que luce fácil en este momento, por dos razones: primero por el peaje a colectar y segundo por el aporte enorme que han hecho los propietarios. El repartimiento que ordena la ley, representa solamente ocho millones de pesos que los propietarios, o sea, los grandes propietarios, tienen que pagar en un número limitado de años y tienen que pagarlo en efectivo. Por otra parte, la aportación en tierras, que representa más de dos millones de metros y están colocadas en los mejores lugares que cualquier cálculo que se haga representará ese aporte de los propietarios más de doce millones de pesos. Prácticamente el respaldo económico que han dado los propietarios a la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana S. A. para que realice esa obra, representa casi el valor total de la misma.

**Otros Antecedentes**

Antes de que el doctor Pedro Grau Triana hiciera su amplia exposición, el arquitecto Agustín Sorhegui, que actuó de maestro de ceremonias en la sesión de los leones, señaló los esfuerzos del Club para lograr una planificación de nuestra capital, así como su apoyo a toda iniciativa que tienda a beneficiar a nuestra ciudad desde el punto de vista urbanístico.

Y a continuación el doctor Guillermo Alamilla, se refirió a cómo se originó el plan de crear La Habana al otro lado del canal del puerto, según la idea original de don Dionisio Velasco.

Se refirió brevemente a los proyectos de construir un puente sobre la bahía y al abandono de este proyecto para dar paso al túnel, hasta llegar a la colaboración de María Teresa de Velasco de González Gordon, Celia Velasco y los herederos de Niso Velasco, que acordaron entregar a la compañía concesionaria un 6 por ciento de sus terrenos, que representa más

de dos millones de metros cuadrados, que pueden valorarse conservadoramente entre 10 y 12 millones de pesos, y aceptando el pago de un repartimiento que representa más del 50 por ciento del valor actual de los terrenos y que producirá más de ocho millones de pesos, todo lo cual, con el peaje que se cobre a los que transiten por el túnel, permitirá su financiamiento y construcción sin aporte del Estado en efectivo ni en terrenos.

El Estado, que tiene tres millones de metros de terrenos junto al Morro y la Cabaña, recibe gratuitamente este beneficio y no invierte en la obra un solo centavo, pero si dicha obra se paga antes del vencimiento de la concesión, el Estado tendrá una participación del 40 por ciento en las utilidades del túnel, y, en todo caso, al vencimiento de la concesión le será entregado dicho túnel gratuitamente.

La contribución del Estado queda reducida a eximir del pago de impuestos a la concesionaria durante el término de la concesión, a los constructores del túnel mientras dure su construcción, y a las compañías urbanizadoras que contribuyan con el 6 por ciento de sus terrenos y con los pagos anuales de repartimiento, por tiempo limitado. Nada perderá el Estado con esas exenciones, ya que no habría de percibir tales impuestos de no realizarse la obra y, en cambio, su realización habrá de abrir incalculables fuentes de ingresos fiscales como consecuencia de los negocios que habrán de desarrollarse en la nueva ciudad.

Todas las operaciones de la concesionaria quedarán fiscalizadas por el Tribunal de Cuentas.

Expansión de la Capital Hacia el Este

# Promulgan la Ley Sobre el Túnel

La expansión y el desarrollo de la Capital hacia el Este, propósito de nuestros gobiernos de fecha tan lejana como la del año 1910, parece que tendrá al fin su plasmación con la Ley-Decreto aprobada por el último Consejo de ministros e insertada en la Gaceta Oficial de ayer.

El auge que alcanzará la capital de la República en todos sus aspectos con la construcción del túnel para el tránsito de vehículos motorizados por debajo del canal del puerto y que unirá la ciudad de La Habana con los terrenos propiedad de Estado y los demás de propiedad particular, ubicados al otro extremo de la bahía, habrá de situar a nuestra urbe entre una de las primeras del continente americano.

Cuando se piensa que al Este de La Habana el Estado posee 1.810,328.00 metros cuadrados que hasta ahora no han tenido función alguna de beneficio público, la construcción del túnel a través de la bahía incrementará de manera notable la economía nacional.

### Utilidad Pública

La Ley-Decreto, en su artículo primero, declara de utilidad pública, interés social y conveniencia nacional, el estudio, ejecución, operación y explotación del túnel, la construcción de las obras de fábrica necesarias para el servicio del mismo; la fabricación de las rampas de entrada y salida en ambas bocas del túnel, así como los estudios y trabajos necesarios para el levantamiento de un plano regulador de urbanización de los terrenos enclavados en los municipios de La Habana y Guanabacoa.

En el artículo segundo se fijan los límites de la "zona general de influencia del túnel", que por el Norte comprende la entrada de la bahía de La Habana hasta el Itabo; por el Este, con éste mismo río, hasta la desembocadura de Boca Ciega; por el Sur con el camino de Marimelena, siguiendo una línea regular que va a unirse de nuevo al río Itabo y por el Oeste con la bahía de La Habana hasta encontrar el lindero

del municipio de Regla, siguiendo posteriormente el lindero de dicho municipio hasta el lugar en donde se cruza con el camino de Marimelena.

La Ley divide esa zona general de influencia en cinco secciones secundarias, con el propósito de facilitar los trabajos que habrán de realizarse en tan extenso territorio.

Fija la Ley los derechos que tendrá la empresa que se encargará de las obras, entre los cuales se encuentran la ocupación y utilización temporales o permanentes del suelo y el subsuelo de los terrenos propiedad del Estado; de expropiación forzosa; de imponer sobre bienes de propiedad particular, cualquier clase de servidumbre para las construcciones que sean necesarias y el de desalojar a cualesquiera arrendatarios, aparceros, precaristas o ocupantes de inmuebles por cualquier concepto.

### La Concesión

La Ley otorga a la "Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A.", la concesión para estudiar, ejecutar, mantener y explotar las obras proyectadas.

Esta empresa tendrá cuatro años para el estudio y realización de las obras antes aludidas, las que una vez terminadas podrá explotar en su provecho durante un período de treinta años a partir de la apertura del túnel.

La Comisión de Fomento Nacional supervisará todos los trabajos que realice la compañía concesionaria, a la que se le obliga por medio de la Ley a someter todos sus planes a la citada Comisión.

Por el artículo quinto se autoriza a la concesionaria el derecho a percibir de los usuarios del túnel el peaje que determinen las tarifas al efecto establecida por ellas, pero que tendrán que ser aprobadas por el Tribunal de Cuentas y que se basarán en la clase, peso, capacidad y uso de los vehículos.

En ninguna circunstancia ese peaje podrá exceder de treinta centavos por cada automóvil y de un peso por cada ómnibus destinado al transporte de pasajeros.

Fija también la Ley que en los casos de vehículos de carga con capacidad de tres toneladas se cobrará sesenta centavos y un peso para los que tengan mayor tonelaje.

Como es de suponer que el túnel acortará de manera notable la distancia entre la llamada zona ultramarina y con el fin de facilitar a las empresas que se dediquen al transporte de pasajeros y de carga, la Ley autoriza a los concesionarios a hacer contratos especiales con las citadas empresas, para reducir el impuesto fijado y pudiendo cruzar y recuzar el túnel cuantas veces sean necesarias.

Los vehículos del Estado, la Provincia y el Municipio, con chapa oficial, estarán exentos del pago del peaje. También estarán exentos aquellos vehículos que lo hagan al amparo de la franquicia diplomática.

#### Plusvalía

Los beneficios que habrán de derivarse de las obras del túnel para los propietarios de los terrenos que se encuentran al Este de La Habana, es fácil calcularlo.

La Ley sustituye la plusvalía y establece un repartimiento sobre todas las fincas rústicas y urbanas comprendidas en la zona general de influencia del túnel, estén en explotación o no, con excepción de los casos que la legislación prevé.

Dicho repartimiento no devengará intereses, se pagará una sola vez, estará garantizado con hipoteca legal y su cuantía, de acuerdo con las secciones, será la siguiente:

Sección primera: Por cada metro cuadrado de terreno urbanizado, setenta centavos y cincuenta centavos por cada metro cuadrado de terreno rústico.

Sección Segunda: Pagarán cuarenta centavos por cada metro cuadrado de terreno urbanizado y veinticinco en estado rústico.

Sección tercera: Las fincas comprendidas en esta sección, pagarán treinta y cinco centavos por cada metro cuadrado de terreno urbanizado y veinticinco en estado rústico.

Sección cuarta: Treinta centavos por cada metro cuadrado de terreno urbanizado y veinte por metro rústico, y

Sección quinta: Los terrenos comprendido en esta sección pagarán a su vez veinticinco centavos por cada metro cuadrado de terreno urbanizado y diecisiete por terrenos rústicos.

En el artículo octavo la Ley fija las exenciones en el pago del repartimiento, incluyendo los terrenos que se destinen al uso público; los que son propiedad del Estado, la Provincia y el Municipio; los solares yermos o parcelas de terreno urbanizado o en proceso de urbanización, adquiridos por cualquier retiro social; los enclavados en Cojimar y Casa Blanca, y en forma condicional los terrenos que las compañías urbanizadoras tengan vendidos o se hayan obligados a vender mediante documentos privados suscritos con anterioridad a la promulgación de la mencionada Ley.

#### Otros Beneficios de la Ley

Como el plan de desarrollo de la Capital hacia el Este es ambicioso, la Ley ofrece una serie de beneficios a los propietarios de los terrenos ubicados en la llamada zona general de influencia del túnel, que constituyen una exhortación a la explotación de bienes inmuebles.

En el artículo vigésimo octavo se fija que toda persona o entidad que haya fomentado o fomentado, construya, amplie u opere un reparto o urbanización dentro de la zona referida anteriormente, disfrutará durante doce años, a contar de la promulgación de la Ley, de beneficios tales como el de no contribuir por los impuestos sobre utilidades, capital, acciones nominativas, exceso de utilidades, dividendos y superávits.

Quedarán exentos también de la contribución sobre los derechos reales, transmisión de bienes, intereses de préstamos, préstamos hipotecarios, refaccionario o de cualquier otra índole.

Asimismo no estarán obligados a contribuir por el impuesto sobre venta y entradas brutas, en cuanto sus operaciones resulten gravadas por este impuesto.

La Ley-Decreto No. 1550 referente a las obras del túnel y que fué aprobada por el Consejo de Ministros el pasado miércoles, de llevarse a la práctica convertirá a La Habana, como ya dijimos antes, en una de las más hermosas capitales del Continente.

*100.000.000*

## Fomentará el Túnel una Nueva Habana

# Serán Invertidos 225 Millones

La construcción del túnel atravesando la bahía de La Habana y de una ciudad moderna en los terrenos al otro lado del canal del puerto, representa una inversión de más de 225 millones de pesos en los próximos diez años.

Esta afirmación la hace el doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., quien destaca que lo más importante no es precisamente esa vía de comunicación por el fondo de la bahía, sino la nueva Habana que se fomentará siguiendo los dictados de la técnica urbanística más moderna.

Mucho se ha especulado con respecto a ese túnel, la construcción del cual fué autorizada por reciente Ley-Decreto, pero lo que hay de cierto sobre el particular es lo recogido por el periodista en el curso de una entrevista con el doctor Grau Triana, máximo impulsador de la iniciativa.

El túnel se hará, de eso no tiene la menor duda el entrevistado, pero todavía no se conoce a ciencia cierta el costo del mismo, porque ello precisamente será determinado en breve plazo y después de realizados los estudios correspondientes, por una compañía norteamericana, cuyos servicios serán contratados, auxiliada por técnicos cubanos.

Estos estudios solamente conducirán a conocer el presupuesto de la obra, sino que también permitirán determinar el interés que

se fijará a los bonos de inversión que sean emitidos, los cuales serán colocados en el mercado de valores norteamericano, y el monto exacto del peaje que habrá de cobrarse por la utilización de esa vía.

Destaca el doctor Grau Triana como el Estado, sin aportar un solo centavo, resultará altamente beneficiado con las obras que se proyectan, a las cuales ofrecen un aporte extraordinario los propietarios de los terrenos donde será enclavada la ciudad nueva, quienes voluntariamente se han fijado una contribución por concepto de plusvalía, lo cual por primera vez se hace en Cuba.

### Trabajos Preliminares

El presidente de la Compañía Fomento del Túnel de La Habana S. A. está dedicado por entero a ese proyecto que, a todas luces, constituye para él en los momentos presentes su objetivo único. Se ha adentrado en tal forma en la iniciativa, que puede estar hablando con respecto a la misma durante horas, ofreciendo a cada momento datos nuevos, sin tener

(Termina en la Página A-6. Col. 1)



## Serán...

(Continuación de la Primera Página)

necesidad de acudir como referencia a documento o plano alguno. De ello puede dar fe el periodista que le entrevistó.

Comenzó la charla, que había de prolongarse durante tres horas, abordándose el tema de los estudios que con carácter preliminar se han hecho para calcular, tomando como base hechos ciertos, el posible volumen de tráfico que tendrá el proyectado túnel.

En junio del año actual se procedió a un chequeo del tránsito por distintos lugares estratégicos de La Habana, en el lapso comprendido entre seis de la mañana a las ocho de la noche—catorce horas—, con los resultados siguientes:

Túnel bajo el río Almendares 26,462 vehículos; Puente Miramar 21,898; Prado y Malecón 43,403; Calzada de Concha 11,668; Paso Superior 26,041; calle Dolores 4,598 y Plaza del Este o Rotonda de Guanabo 14,278.

- Estas cifras indican que el número de automóviles que han pasado en catorce horas por el túnel del Almendares y el puente Miramar es aproximadamente, le 48,000, lo cual permite calcular un total de 58,000 en las veinticuatro horas. Esto representa el tráfico hacia el oeste.

En la otra dirección, hacia el este, el tráfico está representado por la Calzada de Concha, el Paso Superior y la calzada de Dolores, con un volumen de 42,000 vehículos, de los cuales 11,300 son camiones. En cambio, hacia el Oeste y por el puente Miramar, pasaron solamente 1,775 camiones.

Estos datos estadísticos tomados en cada caso sobre el terreno, demuestran que el mayor volumen de tráfico pesado es sin duda alguna hacia el este, lo cual es lógico porque se trata de la corriente con destino a las cuatro restantes provincias orientales.

Por interesar en lo que respecta a lo que puede absorber en materia de volumen de tráfico el túnel una vez que esté construi-

do, son importantes estas dos cifras: los domingos el tráfico hacia Guanabo es de 14,279 vehículos por la Vía Blanca y los días entre semana de 6,667.

La investigación que condujo a obtener esos datos se hizo por especialistas cubanos, pero con objeto de determinar el número de vehículos que cruzaría el túnel se realizó otro chequeo por Coverdale and Colpitts, la más acreditada de las firmas analistas de tráfico y estudios financieros en caminos y túneles de los Estados Unidos.

### Financiamiento y Estudio

Pasó después el doctor Grau Triana a referirse a los estudios que se realizarán para llegar a determinar el costo del túnel y, por consiguiente, la política que orientará el financiamiento de la obra.

Explica que esta labor será realizada por la firma Palmer and Baker, especializada en esta clase de trabajo, quien contará con la colaboración imprescindible de ingenieros competentes cubanos.

La Raymond Concrete Pile Co., firma que construyó el túnel del Almendares, dirigirá todos esos estudios y realizará los demás que sean necesarios para determinar el costo de la obra y también si los ingresos provenientes del peaje, el repartimiento y la venta de terrenos de la compañía concesionaria, son suficientes para garantizar el pago de una emisión de bonos a veinte años de término, con el interés correspondiente.

Tocó el entrevistado un aspecto muy interesante del financiamiento, como es el atractivo que han de tener para el inversionista norteamericano los valores que sean sometidos. En otras palabras, el incentivo que es necesario proporcionar en el orden económico para poder competir en el mercado de valores de los Estados Unidos.

De entrada es necesario descartar la fijación de un interés de un cuatro por ciento anual a los valores, porque este tipo impediría su venta a los inversionistas norteamericanos, puesto que como el bono no está exento del pago del impuesto de la renta y la escala de contribución por este concepto llega en algunos casos hasta el 80 por ciento, resulta siempre más conveniente a ese comprador potencial adquirir bonos del Gobierno norteamericano, que aun-

a

3

que solamente pagan un dos y medio por ciento de interés, en cambio están exceptuados del pago de todo impuesto.

Como el tipo de interés dependerá del costo estimado del túnel, ya que a menor precio hay posibilidades de hacer más atractivo aquel, nada puede decirse en definitiva hasta que se hayan terminado los estudios de la Raymond Concrete Pile.

Espera el doctor Grau Triana que los trabajos comiencen diez días después de la firma del contrato con esa entidad y los ingenieros cubanos, previa la aprobación de la Comisión Nacional de Fomento. Cree que para el día 15 de septiembre pueda ponerse en marcha el estudio.

Inmediatamente y quizá si en la misma oportunidad, se habrá iniciado el estudio para el trazado de la nueva ciudad, —de la cual se ocupa en detalles más adelante,— cuyos planos reguladores serán sometidos en definitiva a la aprobación del Consejo de Ministros.

A la confección de esos planos van a contribuir con sus esfuerzos ingenieros y arquitectos cubanos, así como una de las firmas de mayor prestigio en el mundo, con experiencia suficiente para este tipo de trabajo. Esta última actuará en la capacidad de consultor.

**Costo del Túnel**

A una pregunta sobre si se tiene una idea de cuál será el costo final del túnel en proyecto, respondió el doctor Grau Triana que nada se puede determinar sobre una base segura, pues el único antecedente disponible, el estudio que en 1949 hizo la firma de Rader, Knappen and Tippets, contempla solamente un tubo y dos vías. El costo aproximado de esta obra era de \$18.885.000, pero se recomendaba la cifra de los veinte millones como la más segura.

Ahora bien, la idea de hacer el túnel de un solo tubo y dos vías ha sido desechada, tanto que en la ley-decreto se especifica que será de dos tubos y cuatro vías. Se hizo en esta forma porque con el proyecto original solamente podría haber un tráfico al año de ocho millones de vehículos, lo cual será insuficiente en las horas de mayor tráfico para un tránsito posible de 3.000 carros cada 60 minutos, según se demuestra con el túnel del Almendares, que actualmente, de doce a una del día y de cinco a seis de la tarde, tiene ese movimiento.

Como el estudio de las cuatro vías no ha sido realizado, es imposible determinar cuál sería su costo, aunque algunas firmas lo calculan entre un sesenta y un ochenta por ciento más del calculado para un solo tubo, lo que daría un total de 32 a 36 millones de pesos.

No obstante lo expuesto, existen opiniones de algunas firmas especializadas de esa clase de trabajo, en el sentido de que el costo podría ser alrededor de 25 millones de pesos, pero lo cierto es que nada hay en definitiva sobre el particular, pues otras firmas tan respetables como esa dan como cifras más conservadoras alrededor de 35 millones.

**Pago de la Obra**

Insiste el doctor Grau Triana en que todo cálculo que se realice basado en el conocimiento que se tiene en estos momentos por los estudios realizados, carece de fundamento definitivo. Por tanto, es imposible hacer un estimado del costo a pagar de las obras y los intereses que representaría el capital invertido.

Pone como un ejemplo, que dado el caso de que el costo fuera de 25 millones y los bonos que se emitieran devengarán un interés de un cinco por ciento, el primer año, por concepto de intereses solamente habría que pagar un millón 250 mil pesos, más otra cantidad igual por amortización, si el financiamiento se hace por un plazo de veinte años.

Es decir, que entre amortización de capital e intereses el desembolso del primer año sería de dos millones y medio de pesos, sin contar los gastos de mantenimiento, que para un solo tubo fueron estimados en 200 mil pesos anuales, y que en el caso de las cuatro vías sería el doble, es decir, 400 mil pesos.

Tampoco debe olvidarse que en todos los estudios de tránsito, se estima que el volumen del mismo en el primer año sería una cuarta parte del que alcanzaría a los quince años.

**La Habana del Futuro**

Pasó entonces el entrevistado a referirse a la nueva ciudad, la que se levantará en los terrenos del

4

otro lado de la bahía, que para él constituye la parte más importante del magno proyecto. Será proyectada sobre la base ideal de diseñar la más bella y más moderna de las ciudades del mundo.

Arteria principal de esa ciudad será la Avenida Monumental, de cien metros de ancho y cinco y medio kilómetros de longitud, que correrá desde la boca del túnel, a 600 metros aproximadamente al este del Castillo del Morro, hasta la Plaza del Este o Rotonda de Guanabo.

Las avenidas, calles, parques, lugares de parqueo y demás expansiones naturales tendrán un tratamiento que corresponde a la grandiosidad de la moderna urbanización, en la cual no podrán introducirse cambios por caprichos municipales, pues será consagrada por una ley de la República.

El soterramiento de las instalaciones eléctricas, la red de distribución de agua, el alcantarillado y el drenaje, serán condiciones esenciales para garantizar en la nueva ciudad una eficiencia de tales servicios sin precedentes en Cuba.

Estúdiase la posibilidad de construir, para que estén listos cuando sea inaugurado el túnel, de quince a veinte edificios de una altura aproximada de veinte pisos cada uno, destinados a oficinas privadas, apartamientos de propiedad horizontal, apartamientos para arrendamiento y servicios de restaurant, teatros, comercio, etc.

**Beneficios Para el Estado**

Apuntó el doctor Grau Triana como el Estado será el primer beneficiado con esas obras, pues recibe un tratamiento mucho más ventajoso que el consignado en la ley de 1910 que otorgó la concesión original, aprobada por el Congreso de la República y sancionada por el entonces Presidente, general José Miguel Gómez.

Aquella concesión, otorgada al señor Dionisio Velasco, cuyos herederos son propietarios de la mayor parte de las tierras donde se levantará la nueva ciudad, contemplaba la construcción de un gran puente a través de la bahía, a lo cual se opusieron los norteamericanos por razones estratégicas.

La legislación que la otorgó, ja más fué derogada, fijaba un plazo de sesenta años para su disfrute, es decir treinta menos que la actual, aparte de que el Estado quedaba obligado a ceder 1,800 metros de sus terrenos por el precio de tasación, que resultó \$40,000, es decir a dos centavos el metro cuadrado, y no percibía utilidad alguna de la compañía concesionaria.

En esta oportunidad el Estado no está obligado a traspasar un solo metro de su propiedad—que es la más inmediata a la salida del túnel y representa, dentro de la actual Habana, el área comprendida entre Belascoain y el mar—ni a contribuir con cantidad alguna, y, cambio, percibe el 40 por ciento de las utilidades de la concesionaria, si llegaran a producirse.

La concesión estará siempre bajo la fiscalización del Tribunal de Cuentas de la República, la supervisión técnica de la Comisión de Fomento Nacional y el ministerio de Obras Públicas, y la intervención de la Financiera Nacional.

No obstante los beneficios para el Estado anteriormente mencionados, informa el entrevistado, el más importante de todos es que, sin contribuir con un solo centavo a la realización de las obras, los terrenos de su propiedad aumentarán en un valor que puede calcularse conservadoramente en 60 millones de pesos.

**Otros Beneficiados**

Continúa relacionando el doctor Grau Triana los beneficios con las obras. Son los profesionales, los empleados, toda clase de técnicos y los obreros, a quienes alcanzarán los beneficios de la inversión en el túnel propiamente dicho, alrededor de 25 millones; la urbanización en 30 millones de metros cuadrados, calculada en 50 millones de pesos, y la construcción de edificios, que se calcula a razón de 15 millones anuales.

El todo, agrega, representa una inversión de 225 millones de pesos en los próximos diez años, la cual, de acuerdo con los estimados que se hacen en otros países, cambiando de mano ocho a diez veces antes de emigrar, representará un movimiento de 1,800 millones de pesos en ese lapso.

También el público resultará beneficiado, porque dispondrá de una vía nueva que le permitirá trasladarse desde el Malecón hasta las playas o la carretera central por el Cotorro, en menos de quince minutos. Al mismo tiempo, todas las clases sociales encontrarán sitio adecuado donde levantar sus hogares.

a

5

gares a menos de cinco minutos del centro de la ciudad, con vías amplias donde el recorrido constituirá un placer y no un martirio como lo es en la actualidad.

Además, ese público, cuya única contribución a la obra será el pago de un peaje, no se verá obligado a hacerlo, dado que existen otros medios de comunicación gratuitos por los cuales pueden transportarse a los mismos lugares y lo que estarán más expeditos cuando una parte considerable del tránsito se desvía por el túnel. Por otra parte, de abonar el peaje, economizará tiempo, gasolina y deterioro en su vehículo, lo cual compensará con creces lo que venga a pagar.

Desea destacar el doctor Grau Triana un detalle muy interesante y que no puede perderse de vista. Todas las compañías que prestan un servicio lo cobran y ello no quiere decir que por el hecho de que el público contribuya en esta forma, al cabo de cierto tiempo la propiedad le sea traspasada al usuario. Nadie concibe que un ómnibus, pase, transcurridos unos años de servicio, a ser una pertenencia de los pasajeros. Pues bien, esto lo hará la compañía concesionaria del túnel, pues el mismo al vencimiento de la concesión pasará a engrosar el patrimonio del Estado y, en consecuencia, de los cubanos.

#### Elogio de los Propietarios

La última parte de su agradable conversación la dejó a expreso el doctor Grau Triana para referirse a los propietarios de los terrenos al otro lado de la bahía, quienes asegura han sido el alma, la inspiración y quienes han propiciado la ejecución de las obras, con una colaboración de proporciones extraordinarias.

"Para comprenderlo —explicó— debe tenerse en cuenta que la Constitución del 40 estableció la posibilidad de cobrar la plusvalía, pero ningún Gobierno se decidió a implantarla, siguiendo la política de ofrecer gratuitamente los beneficios derivados de las obras que se han ejecutado.

"Ejemplo palpable es el túnel del Almendares, construido a un costo de seis millones de pesos y que fundamentalmente beneficia a una zona donde tienen propiedades las personas más pudientes de la República, quienes no han tenido que contribuir ni con un solo centavo, a pesar de que el aumento en el valor de esos inmuebles registrados por razón del túnel, hacía posible el pago de cualquier tipo de plusvalía.

"Lo mismo ha sucedido con las obras realizadas en las calles Línea, 23, Infanta, Galiano, Prado, etc., que han sido totalmente re-

construidas y no se ha exigido aporte alguno a los propietarios beneficiados, entre los que se encuentran, sin lugar a dudas, los de mayores recursos en la República".

Esto lo exponía agregó, para que pueda comprenderse como el paso que han dado los propietarios de los terrenos donde será levantada la ciudad futura, constituirá un ejemplo típico de lo que la cooperación de los intereses privados puede representar para el Estado en el futuro.

Siguió informando cómo ese aporte no tendrá nada de tímido, sino que alcanzará proporciones extraordinarias. "Para comprenderlo—fueron sus palabras—, baste saber que esos propietarios, cuyas compras más recientes representan un peso por metro cuadrado, conservarán de esa propiedad un sesenta por ciento, ya que el cuarenta restante será dedicado a calles, parques y otros espacios de uso común, y, sin embargo, van a contribuir en esas zonas con 70 centavos por metro cuadrado, es decir con más de \$90,000.00 por caballería de tierra, lo cual deben abonar en efecto, completando un total que representará cerca de ocho millones de pesos.

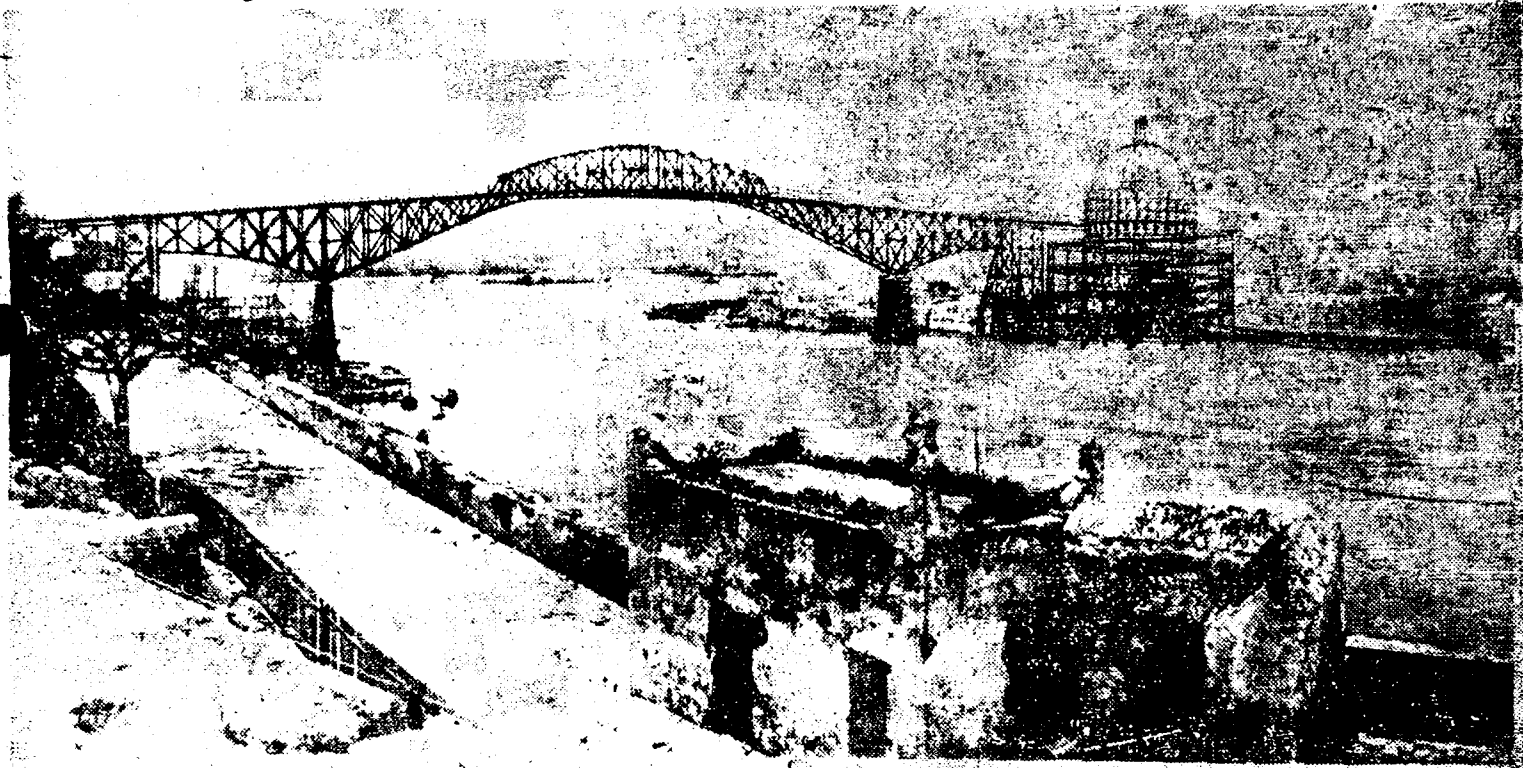
"Además, traspasarán a la compañía concesionaria el seis por ciento del total de sus propiedades, para hacer posible el financiamiento del túnel, dado que se presume que el peaje no debe, por sí solo, cubrir el costo de la obra.

"Estos propietarios—termina el doctor Grau Triana—, por estimar que esa compañía concesionaria no ha de tener utilidades de importancia y sin poseer una sola acción a que puedan corresponder los beneficios de haberlo, van a ser los miembros más destacados de la directiva de la empresa. De ese modo garantizan una administración honesta y beneficiosa para todos los intereses, puesto que ellos son los primeros a quienes conviene que la obra sea realizada en las condiciones más favorables y seguras para la totalidad de las partes".

Hasta aquí lo informado por el doctor Pedro Grau Triana, a quien los propietarios apoyaron como presidente y director de la compañía, porque aparte de sus condiciones naturales como promotor de éxitos, es a su vez presidente de cuatro compañías urbanizadoras dentro de la zona beneficiada con las obras que son propietarias de terrenos, lo cual garantiza que al venderse las tierras que pasan a ser patrimonio de la concesionaria se hará en una forma que no perjudique, por razón de competencia, a las ventas de las demás.

12/07

# Cómo fue Concebido el Cruce de la Bahía en 1910



PUNTE DE LA CABAÑA.

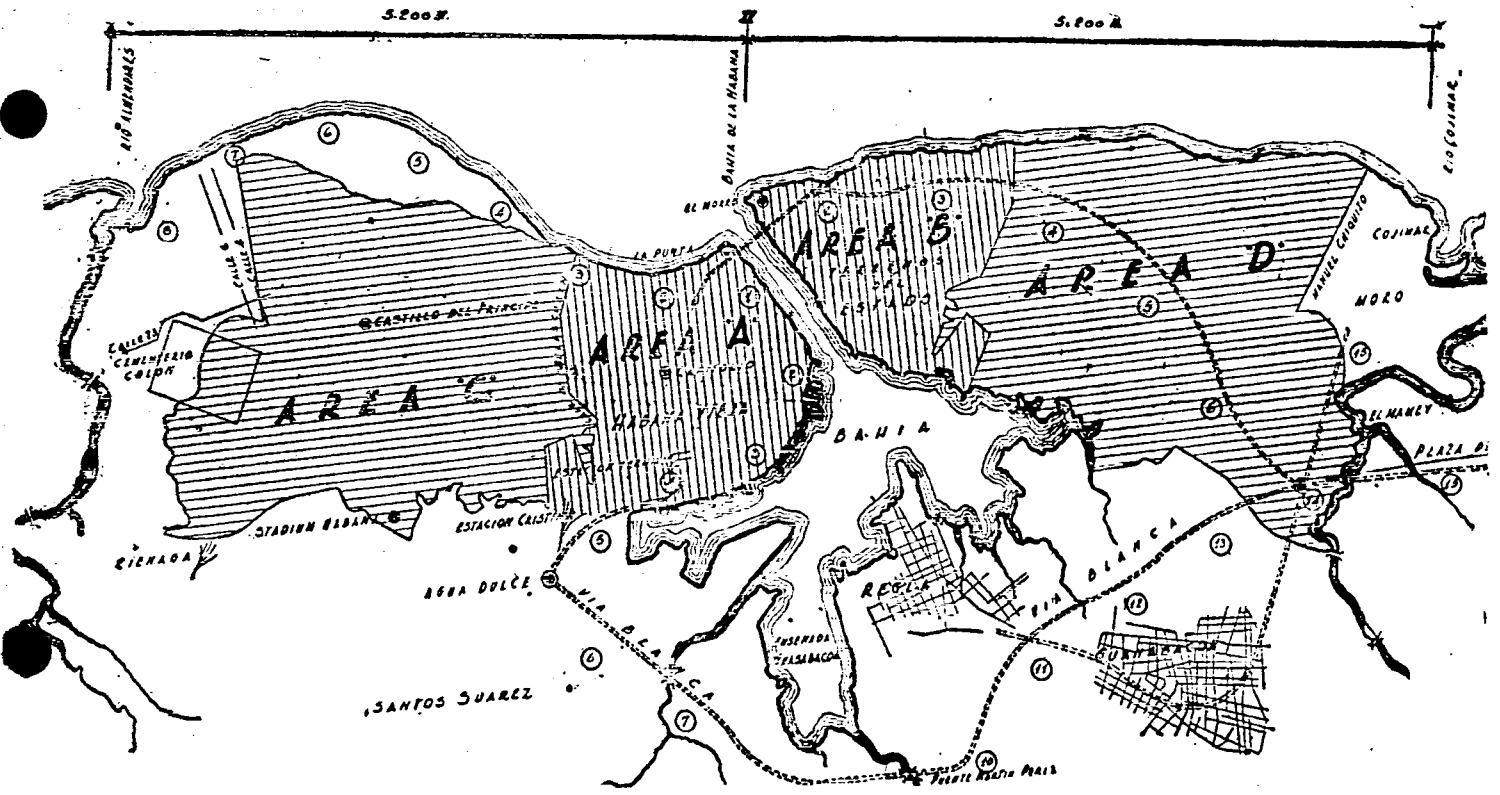
*D. Dionisio Velasco*  
 Ingeniero Civil.  
 HOJA Nº 3  
 Habana, Sept. 24, 1914.

La idea de unir a La Habana actual con los terrenos al otro lado de la bahía no es nueva. Ya en 1910 se había proyectado este puente para atravesar el cañal del puerto. Fué una iniciativa del señor Dionisio Velasco, cuyos herederos son ahora los más entusiastas propugnadores de la construcción del túnel. En aquella oportunidad el Congreso de la República otorgó una concesión por treinta años para la compañía que habría de operar el puente. es decir el doble de la concedida actualmente a la del túnel. Además, el Estado tenía que aportar una parte de los terrenos de su propiedad. cuando ahora, en cambio, recibirá parte de las utilidades si las hubiere. Nunca se llegó a construir esta obra monumental que se ilustra, en la que se llama la atención el espiral que se había proyectado para la entrada por la ciudad, porque el gobierno norteamericano se opuso a ella por razones estratégicas.

a

# Comparación de Aereas de la Nueva Ciudad y La Habana

## GOLFO DE MEXICO

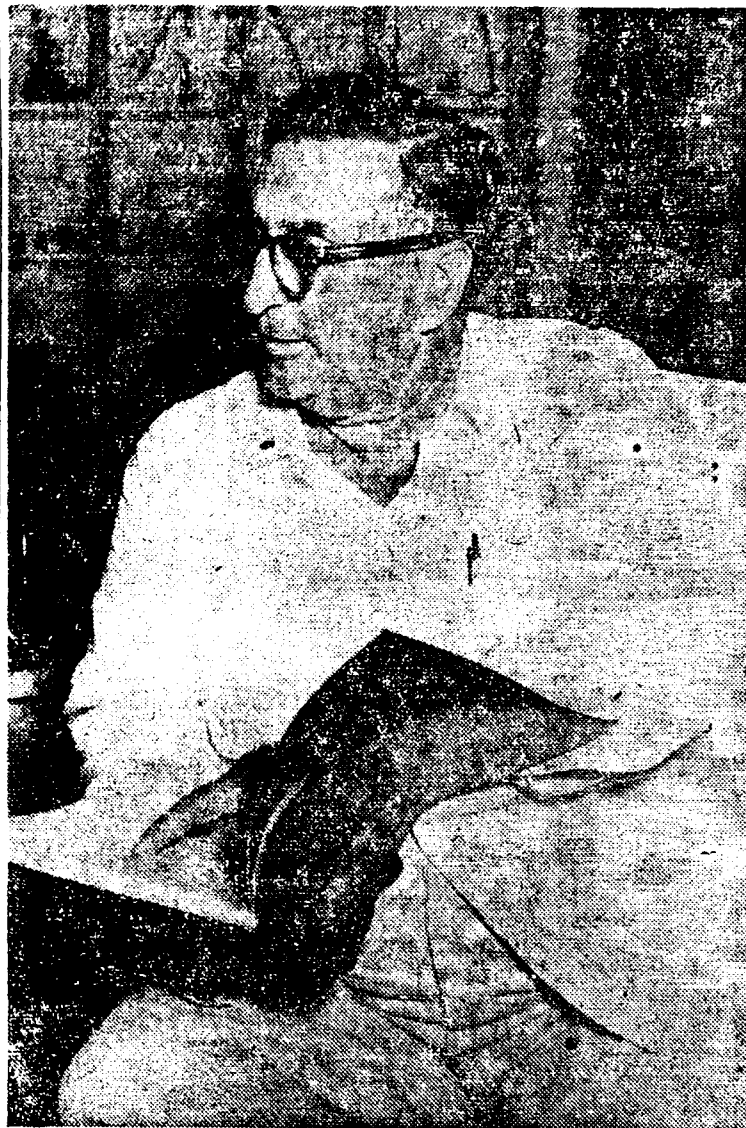


Plano que permite apreciar la excelente situación de los terrenos al otro lado de la bahía con respecto a La Habana actual y también las áreas propiedad del Estado y de los particulares que propugnan la construcción del túnel. El área B corresponde al patrimonio del Estado, que puede compararse al espacio entre el mar y la calle Belascoaín. Este lote por razón de la plusvalía aumentará sesenta millones de pesos en valor. El área D es la de los particulares y su extensión es comparable a una línea imaginaria construída por Belascoaín; otra por la calle 4. en el Vedado, y su prolongación hasta Ciénaga, y la tercera desde la estación de Cristina hasta Ciénaga, pasando por junto al stadium de La Habana. Con líneas de puntos se han trazado los posibles cursos del túnel y la Avenida Monumental.

a

04

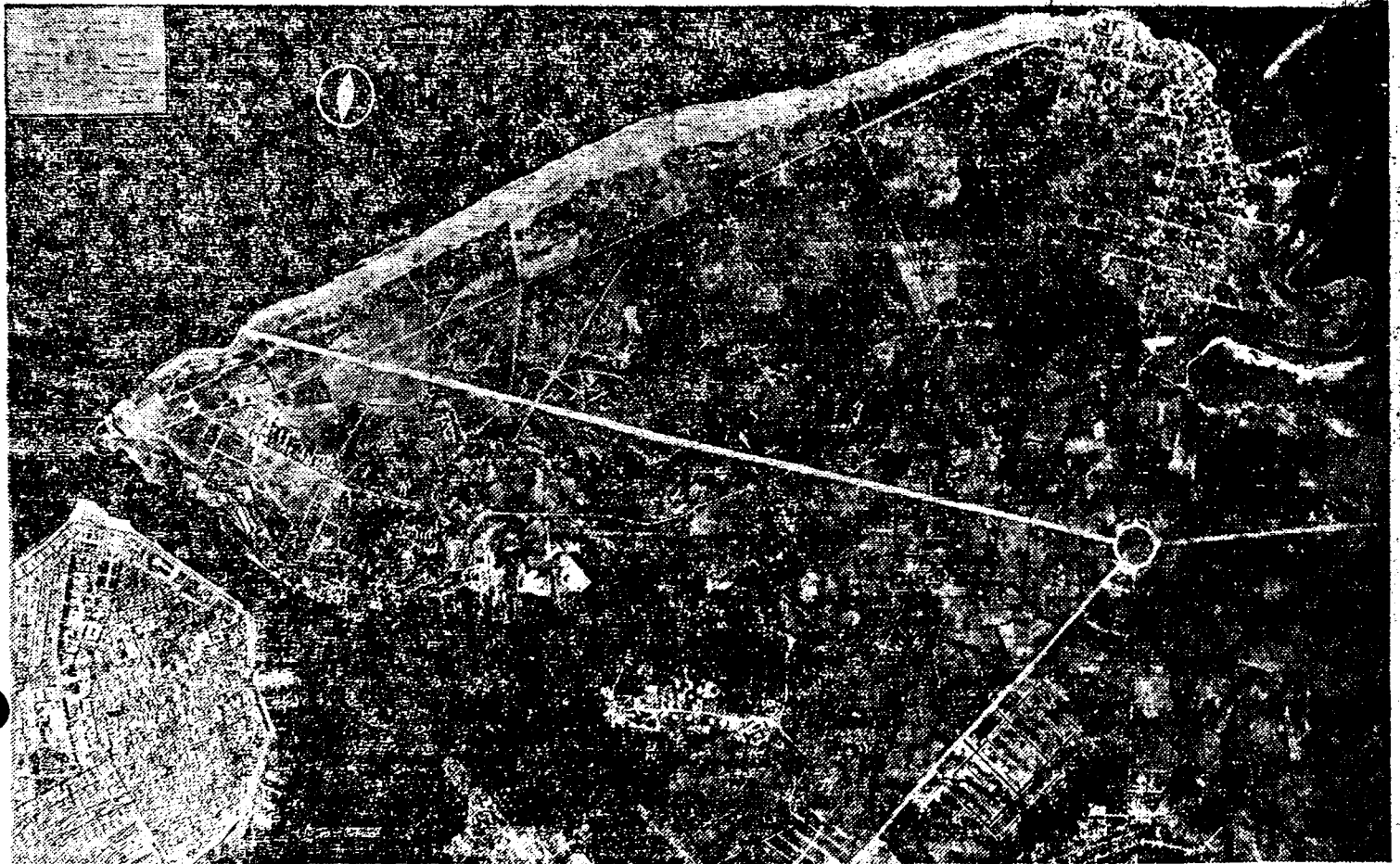
## *Su Obsesión es el Túnel*



Doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía Fomento del Túnel de La Habana, S. A., que está dedicado por entero a la ciclópea tarea de llevar adelante la construcción del túnel y de la ciudad nueva, considerando ésta de más importancia que la misma vía de comunicación por debajo de la bahía. (Foto Rafael Pegudo).

AVENIDA MONUMENTAL DE CINCO Y MEDIO KILOMETROS DE LONGITUD  
 CUYO ANCHO SERA DE CIENTO METROS Y QUE SALDRA DE LA BOCA DEL TUNEL  
 A UNOS 600 METROS DEL CASTILLO DEL MORRO HASTA LA ROTONDA DE GUANABO O PLAZA DEL ESTE. EN ESTA  
 MAGNIFICA VISTA AEREA DEL PUERTO DE LA HABANA Y LOS TERRENOS DONDE SE FOMENTARA LA CIUDAD HASTA COJIMAR, SE HA TIRADO UNA LINEA DE  
 IZQUIERDA A DERECHA, QUE CORRESPONDE APROXIMADAMENTE AL TRAZADO QUE TENDRA ESA AVENIDA.

## *Avenida Monumental de Cinco y Medio Kilómetros*



La arteria central de la nueva ciudad que se construirá al otro lado de la bahía será una Avenida Monumental de cien metros de ancho y cinco y medio kilómetros de longitud, que saldrá de la boca del túnel, a unos 600 metros aproximadamente del Castillo del Morro, hasta la Rotonda de Guanabo o Plaza del Este. En esta magnífica vista aérea del puerto de La Habana y los terrenos donde se fomentará la ciudad hasta Cojímar, se ha tirado una línea de izquierda a derecha, que corresponde aproximadamente al trazado que tendrá esa Avenida.



# Estudiarán ingenieros cubanos el plano regulador de la ciudad que se levantará al este de La Habana

Recibió el Presidente de la República, doctor Andrés Domingo y Morales del Castillo al Presidente de la Compañía fundada para construir el túnel que unirá a Casa Blanca con La Habana

## VAN A DAR COMIENZO INMEDIATAMENTE A LAS OBRAS DE INVESTIGACION EN LA AVENIDA DEL PUERTO. DETALLES

La primera audiencia concedida por el Presidente de la República, doctor Andrés Domingo y Morales del Castillo, fué la del doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., quien rindió amplio informe al Jefe del Estado acerca de la obra que se proyecta realizar bajo la bahía del puerto capitalino, para facilitar la comunicación de Casa Blanca y la extensa zona que la rodea con la capital.

En su informe el doctor Grau y Triana manifestó lo siguiente:

Que ya ha sido firmado el contrato con la Raymond Concrete Pile Company para que por la misma se realicen los estudios de ingeniería para la construcción del Túnel por debajo del canal del puerto a la entrada de la Bahía de La Habana.

Que la entidad citada, que ya ha sido aprobada por la Comisión de Fomento Nacional de acuerdo con

lo dispuesto por la Ley de Concesión, estará asistida por la firma Palmer and Baker para realizar el trazado de ese Túnel, su diseño y estimado de costo, y recomendaciones sobre la cantidad y clase de Bonos que deben ser emitidos, incluyendo costo de las operaciones financieras y estimado anual del mantenimiento del expresado Túnel.

Que la firma de analistas de tráfico de renombre mundial Coverdale and Colpitts, de New York, hará el estimado del tránsito de vehículos del Túnel desde el primer año y por todo el tiempo que dure el pago de los Bonos y demás gastos y hará recomendaciones sobre el peaje a cobrar y la tabla de amortizaciones.

Que la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., ha designado al competente ingeniero cubano, señor José Menéndez, para supervisar y colaborar con la Raymond Concrete Pile Company, en los referidos estudios.

Que ya han sido designados los arquitectos cubanos, señores Agustín Sorhegui y Gustavo A. Bécquer, para realizar los estudios del Plano Regulador de las Zonas Uno y Dos, de la Nueva Ciudad, supervisados y asesorados por el ingeniero señor Dionisio Suárez, designado por la Comisión de Fomento Nacional y el Arquitecto señor Honorato Colete, designado por el Ministerio de Obras Públicas, habiéndose contratado como consultantes la firma de fama internacional Skidmore, Owings and Merrill, de New York, especializados en grandes obras de urbanismo.

Que esos trabajos comenzarán inmediatamente y que, de acuerdo con lo que establece la Ley que otorgó la concesión, ya se ha solicitado del Gobierno por la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., que por el Ministerio de Obras Públicas y la Comisión de Fomento Nacional, le sean facilitados cuantos informes sean necesarios, así como la cooperación de la Policía Nacional para que puedan ser realizadas las calas en la Avenida del Puerto aunque se perjudique el tránsito de vehículos.

También se han solicitado facilidades para el personal que deba en los terrenos del Estado y en la Zona Militar al Este del Castillo del Morro.

*Artículo 13/50*

# Iniciarán en Marzo Obras Del Túnel

## Levantarán una Ciudad Ultramoderna al Otro Lado de la Bahía

El presidente electo de la República, general Fulgencio Batista, recibió en su residencia de Kuquine a los ejecutivos de las compañías que realizarán el túnel que, por debajo de la bahía, comunicará a la capital con la zona este de La Habana, a los fines de mostrarle los planos de la expresada obra, ya confeccionados.

Aun cuando todavía no se conoce el proyecto en todos sus detalles, por cuanto será el Consejo de Ministros el que habrá de determinar las modificaciones que se solicitan, se sabe que es de una magnitud extraordinaria y que la ciudad que se levantará al otro lado de la bahía, de características ultramodernistas estará dotada de todas las comodidades requeridas y de un fácil sistema de comunicación.

### Inicio de la Obra

Según los informes suministrados a los periodistas por el presidente de la Compañía de Fomento del Túnel, ingeniero Pedro Bravo, se espera que los trabajos sean iniciados en el mes de marzo, con una duración de por lo menos dos años para terminar las obras proyectadas en toda la amplia zona que comprende desde la parte este al otro lado de la bahía, hasta más allá de Cojímar.

### Entrada del Túnel

Complaciendo el interés del presidente Batista, en lo relativo a la entrada y salida del túnel, así como a la conservación de los monumentos y lugares históricos que se encuentran en esa parte de la Avenida del Puerto, los ingenieros visitantes les fueron mostrando en el plano los detalles de la obra y las precauciones que se han tomado para no variar ninguno de los referidos monumentos ni sitios históricos.

Aclararon que el túnel constaría de varias salidas y entradas para facilitar el tráfico y que todos sus contornos habrían de ser hermo-seados por cuenta de la compañía.

La estatua ecuestre del generalísimo Máximo Gómez, por ejemplo, será desmontada de su pedestal en determinado momento de la obra para evitar que sus colosales proporciones pudieran dañarse o promoverse en sus cimientos, siendo colocada después en el mismo sitio, tras embellecer sus alrededores.

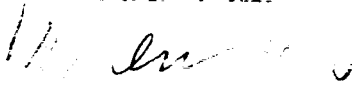
### Incalculables Beneficios

Luego de escuchar las anteriores explicaciones, el presidente Batista, felicitó a los proyectistas por el esfuerzo realizado y agradeció a los ejecutivos de las compañías constructoras del túnel la ejecución de una obra de tan vastas proporciones y de la cual se derivarán incalculables beneficios para nuestra ciudad y para el pueblo.

### Los Visitantes

Entre los ejecutivos de las compañías e ingenieros visitantes anotamos a Mr. Wainer Palmer, presidente de la Compañía Palmer and Baker; Mr. Ferdell, representante de la Raymond Concrete Pile; Almirante W. Smith; Mr. Trimble, abogado de la firma Trimble and Mirchel, de New York; doctor Pedro Bravo, presidente de la

Compañía de Fomento del Túnel de La Habana; doctor Tomás Felipe Camacho; Guillermo Alamilla; Domingo F. Camacho, Gaudencio Castro y Alvaro Velasco.



EN PALACIO

## LOS PLANOS DEL TUNEL BAJO LA BAHIA, ELEVADOS AL PRESIDENTE

Se estima que la obra dará trabajo a 20,000 obreros. Demorará 2 años y medio. Nuevo 'ferry' para turistas

Miembros de la Empresa de Fomento del Túnel de La Habana llevaron al Presidente de la República, doctor Andrés Domingo, los planos de la proyectada "Habana del Este" que será construida en las zonas de Casa Blanca, Cojimar, Regla y Guanabacoa, para que sean sometidos al Consejo de Ministros. Los planos fueron expuestos en el Salón de los Espejos de Palacio.

El doctor Pedro Grau, presidente de la Compañía de Fomento, explicó al Primer Magistrado que los planos de la construcción del túnel habían sido realizados por una comisión formada por los ingenieros Gustavo Bécquer y Dionisio Suárez y los arquitectos Honorato Colete y Agustín Sorhegui, asesorados por la firma Skidmore, Owings y Merrill, como consultores,

contemplándose en ellos las regulaciones y condiciones de fabricación.

Según dijo después, la entrada del túnel comenzará bajo el monumento del generalísimo Máximo Gómez, en la Avenida de las Misiones, que será desmontado durante varios meses y colocado nuevamente al terminarse el "approach".

La salida —añadió— estará situada entre el Morro y la Cabaña, equidistante 600 metros de ambos y su extensión será de casi kilómetro y medio de largo, o sea, 1,400 metros, iniciándose allí una avenida de cien metros de ancho, con ocho vías y seis kilómetros y medio de extensión, que llegará hasta la Via Blanca, entroncando con la Carretera Central en el Cotorro.

El túnel —dijo— tendrá cuatro vías y un ancho de quince metros, debiendo hallarse a 50 pies por debajo del nivel del fondo de la bahía.

Esa obra que de acuerdo con lo informado dará trabajo a unos 20,000 obreros, durará aproximadamente dos años y medio, tiempo en el que se construirán el túnel y los edificios fundamentales de lo que habrá de ser una ciudad con capacidad para cien mil habitantes, según manifestó el doctor Grau, quien añadió que los dos primeros kilómetros después de la salida, del túnel corresponden al

Estado, con un total de más de tres millones de metros cuadrados, equivalente a la dimensión de la Habana Vieja hasta la calle Belascoain, lugar en el que se construirán edificios oficiales.

"En la segunda parte, —expresó— con una altura de 30 metros sobre el nivel del mar, se levantarán edificios de apartamentos de 20 pisos, desarrollándose al norte de la avenida central, el distrito comercial de la nueva zona, en el cual se construirán tres plazas que se denominarán, respectivamente, Plaza de los Estados Unidos, para zona bancaria y de oficinas; Plaza de Francia, para comercio de lujo; y Plaza de España, en uno de cuyos linderos se proyecta construir una iglesia monumental.

"Según está planeado, se edificarán siete unidades vecinales que albergarán cerca de cien mil habitantes, llevando cada una de ellas un parque.

"Se calcula que la densidad de población en la nueva urbe llegue sólo a 250 personas por hectárea, facilitando el tránsito y evitando la aglomeración y se gestiona el financiamiento de estas edificaciones para su terminación paralela con las obras del túnel".

Finalmente, el doctor Grau expresó que "será el Consejo de Ministros quien dicte los últimos detalles relacionados con la obra, destinada a cambiar la fisonomía de La Habana, dándole el rango de gran capital".

### VISITANTES

Acompañaban al doctor Grau en su visita al Presidente, los doctores Guillermo Alamilla, Guillermo Rodríguez Salazar, Gaudencio Castro, Alvaro Velazco y Tomás Felipe Camacho; los arquitectos Honorato Colete y Agustín Sorhegui; los ingenieros Gustavo A. Bécquer y Manuel Gastón y el señor Alvaro González Gordon.

### FERRY TURISTICO

Los señores Alexander Balfe, Reynolds Haines y los doctores Emilio Núñez Portuondo, ministro del Trabajo; Gonzalo Güell Morales, subsecretario de Estado; y Pedro Rodríguez Capote, introductor de Embajadores, visitaron ayer al Presidente de la República, con quien departieron, según dijeron sobre cuestiones turísticas, especialmente acerca de la ampliación del servicio de "ferry" entre Cárdenas y Key West, para el cual se pretende utilizar barcos de mayor tonelaje.

También se proyecta establecer el propio servicio de "ferry", que transportará turistas y sus automóviles, entre Tampa y La Habana.

# Harán el Túnel De la Bahía en Cuatro Años

## Fijan el Término de la Concesión. Regulan el Pago del Peaje.

Mediante la Ley Decreto 2430 se modifican las condiciones estipuladas en la 1550 de 1954, referente a la construcción de un túnel en la bahía de La Habana, especialmente las que se refieren a la explotación, mantenimiento y operación por la concesionaria.

Conforme a la modificación dispuesta, el término para el estudio y realización de las obras no puede exceder de cuatro años, salvo prórroga que pudiera ser concedida.

También se fija el término de 40 años a la concesionaria contados a partir de la apertura del túnel al servicio público, para el mantenimiento, explotación y operación de las propias obras, quedando aquella obligada a realizar dentro de dos años los estudios y trabajos necesarios para planificar los terrenos comprendidos en las distintas secciones de la zona de influencia al túnel para determinar cabida de cada una de ellas a los fines del repartimiento y exenciones fiscales.

En igual forma se concede un plazo de un año para realizar a sus expensas los estudios y traba-

jos para formular plano regulador de la futura urbanización de las distintas secciones incluyendo condiciones de fabricación y uso respecto de cada sección.

Si expirado el término de cuatro años o el de su prórroga el túnel no ha quedado abierto al servicio público el trustee o representante de los tenedores de los bonos emitidos para financiar las obras de referencia podrán optar por otorgar la concesión a una nueva compañía la que tendrá un plazo adicional de tres años para terminar las obras, si así no lo estimaren podrán otorgar la concesión a la Financiera Nacional de Cuba si esta lo aceptare, en caso que así no fuere podrán entonces interponer procedimiento sumario hipotecario y obtener la administración judicial de la concesión, obras realizadas y proyectos, equipos y planos de la concesionaria actual y la administración judicial o el rematador o adjudicatario tendrán un plazo adicional de tres años para terminar las obras. También podrán pedir la subrogación del Estado en lugar y grado de la concesionaria con adjudicaciones de su activo y reconocimiento de su pasivo a fin de terminar dichas obras.

En la promulgación también se regula el peaje o tarifas y convenios entre la concesionaria y propietarios de terrenos bajo la influencia del túnel así como los desalojos de los ocupantes de los mismos y exenciones de impuestos que se relacionan a la concesionaria, así como los honorarios que devengarán los Registradores de la Propiedad en dichas operaciones y la tutela del Poder Ejecutivo.

*M, Oct 17/55*

# Financiarán el Túnel Bajo Bahía con Azúcar

Recibirá en Pago de la Obra la Empresa  
Constructora 400,000 Tons. del Producto

Las noticias de haber sido adjudicada la subasta de construcción del Túnel de La Habana bajo la bahía a una empresa francesa, y la venta de cuatrocientas mil toneladas de azúcar a Francia, dentro de la propia operación de financiamiento, fueron ofrecidas ayer en Palacio, a los periodistas por el doctor Pedro Grau Triana, Presidente de la Compañía de Fomento, que ha tomado a su cargo esta magna obra urbana.

El doctor Pedro Grau y Triana, Presidente de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., dijo:

He venido a informarle al Honorable señor Presidente de la República que la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., ha acordado adjudicar el contrato de financiamiento y construcción de las obras del Túnel bajo el canal de entrada de la Bahía de la Habana, a la Société des Grands Travaux de Marseille.

Esta compañía constructora está constituida desde 1890 y ha realizado construcciones y trabajos de gran importancia en el mundo entero, con una vasta y probada experiencia en obras de túneles y marítimas. Está llevando a cabo actualmente obras de magnitud, con costo de varios millones de dólares cada una, en Francia, Egipto, Argelia, Marruecos y Africa Occidental y, especialmente, en el continente americano, en Argentina, Brasil, Canadá, Haití y Venezuela. Se trata, pues, de una compañía de primer orden, de fama internacional, que habrá de realizar la obra utilizando los más modernos y seguros métodos de ingeniería, aunándolos a una gran belleza de diseño, conforme a los planos y proyectos que ha presentado.

La Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., ha

tomado a su cargo la construcción de la Via Monumental, que va desde la boca Este del Túnel, en las inmediaciones de El Morro, hasta entroncar con la Via Blanca, cerca de la Rotonda. Esta obra adicional tiene un costo estimado

entre \$4.500,000 y \$5.500,000, y su construcción ha podido ser asumida por la compañía, dadas las condiciones de precio extremadamente favorables que se han podido obtener para la construcción del Túnel.

En la ejecución de las obras necesarias para la construcción del Túnel, participarán, además de la Société des Grands Travaux de Marseille, compañías americanas especialistas en esta clase de trabajos, que proveerán los equipos pesados de que disponen en lugares cercanos a Cuba, para la mayor rapidez de la ejecución de dicha obra, teniendo, además, una amplia participación en ella ingenieros cubanos, que asumirán la dirección facultativa y técnica de dichas obras.

En cuanto a la construcción de la Via Monumental, ésta será encomendada por la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., a contratistas cubanos de reconocida capacidad económica y técnica, ya que, como más adelante explicaré, se trata de un tipo nuevo de vía en Cuba, que debe constituir un orgullo para nuestra patria y un modelo en su clase para las ciudades que se planeen en el futuro.

La fiscalización de las obras del Túnel estará a cargo de compañía especializada en esta clase de trabajo, aparte de la fiscalización e intervención que para llevar a cabo dicha obra habrá de tener la Comisión de Fomento Nacional, el Ministerio de Obras Públicas, la Financiera Nacional de Cuba y el Tribunal de Cuentas de la República.

Parte muy importante de esta negociación la ha constituido el hecho de que la misma ha viabilizado una compra de azúcar de Cuba en dólares libres de más de 400,000 toneladas de azúcar al precio del mercado mundial, con un importe aproximado de 28 millones de pesos y que serán embarcadas durante un período de

5

2

dos años. Conjuntamente con el contrato de obra, se ha negociado el financiamiento total de la misma, en virtud de lo cual podrá comenzarse la construcción del Túnel de inmediato y terminarse sin interrupciones de ninguna clase.

La Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., se siente muy satisfecha de haber podido llevar a cabo las complicadas negociaciones que han culminado en el financiamiento total para la construcción de esta obra, en la forma que queda expresada, porque ello representa un paso de avance en nuestra República, que estamos seguros de haber propiciado de la manera más recta y conveniente para los intereses nacionales.

#### El Túnel de La Habana

El Túnel de la Habana, propiamente dicho, está trazado siguiendo las líneas generales más modernas en esta clase de obras, conteniendo una serie de mejoras que se utilizarán por primera vez en túneles de este tipo.

El recubrimiento interior del Túnel ha sido proyectado en forma de que el ruido de los vehículos que por él transiten, queda aminorado considerablemente. La iluminación y ventilación del Túnel han sido asimismo cuidadosamente estudiadas para que resulten extremadamente eficiente.

Los planos y proyecto del Túnel han sido objeto de un minucioso estudio, habiendo sido aprobados por ingenieros cubanos y técnicos extranjeros que los han analizado en todos sus detalles.

La obra del Túnel se comenzará en una fecha inmediata y quedará terminada en un plazo de 30 meses, a contar desde el inicio de las obras.

#### Rampas de Acceso y Salida a Ambos Lados del Túnel

Las rampas de acceso y salida del Túnel por el lado de la ciudad de La Habana, de acuerdo con los planos presentados por la Société des Grands Travaux de Marseille y aprobados por la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., tienen la ventaja de que para su construcción no será necesario remover ni tocar ninguno de los monumentos que existen en las proximidades del lugar donde se encuentran la Avenida de las Misiones y la Avenida del Puerto.

Estas rampas de acceso y salida no producirán cruces a nivel, a fin de que el tránsito que entre o salga del Túnel, así como el que discorra por las inmediaciones, pueda desarrollarse a una velocidad conveniente; mejorándose notablemente, además, la perspectiva y belleza de estos parques de la ciudad de La Habana.

En cuanto a las vías de acceso y salida por el lado de La Cabaña, han sido diseñadas con un concepto moderno, evitándose que el curso total de la obra, que tiene aproximadamente 1,600 metros de recorrido, se haga necesariamente dentro de una superficie cerrada, sino que solamente 603 metros serán de Túnel propiamente dicho, y el resto se desarrollará en superficie abierta, armonizando con la hermosura del paisaje, hasta entroncar con la Vía Monumental.

#### La Vía Monumental

La Vía Monumental que conectará la boca del Túnel en las inmediaciones de La Cabaña, con la Vía Blanca, tendrá una longitud de cerca de seis kilómetros y un ancho de 100 metros, con ocho vías de concreto y, por su iluminación, monumentos, parques y diseño en general, ha de ser, sin duda, la más bella del mundo. No tendrá un sólo cruce a nivel y permitirá por pasos superiores e inferiores, el acceso a terrenos colindantes, sin interrumpir por ello el tránsito rápido de los que sólo la utilicen como vía de acceso entre La Habana, la Vía Blanca y la Carretera Central, a través del entronque que está construyéndose actualmente por el Gobierno entre dichas dos carreteras principales.

#### Exhibición de la Maqueta

Para que el público en general pueda tener una idea exacta de la obra del Túnel de la Habana y del plano regulador de la nueva ciudad, que ya ha sido aprobado por el Gobierno, se ha construido una maqueta que tiene más de 25 pies de largo y que comprende una parte de la ciudad de la Habana y toda la zona de la nueva ciudad, unidas por el Túnel.

En esta magnífica maqueta se podrán apreciar cada uno de los edificios de la Habana, que han sido reproducidos exactamente,

así como las fortalezas de El Morro y la Cabaña y los Paseos de la Avenida de las Misiones, del Prado y de la Avenida del Puerto; incluyéndose también las ciudades de Guanabacoa, Regla, Casablanca, y Cojimar. Esta maqueta será exhibida al público dentro de breves días.

Pueden ustedes, pues, asegurar que el Túnel de la Habana será, muy pronto, una hermosa realidad.

M, Mayo 9/55

# Suscita el Túnel Bajo Bahía Movida Batalla Financiera

## Compañías Norteamericanas y Francesas Luchan por la Concesión de las Obras

En círculos financieros norteamericanos y franceses se está librando actualmente una interesante lucha por obtener el financiamiento de las obras para construir el túnel de la bahía de La Habana. No obstante la trascendencia que encierra esa operación para los cubanos, ya que se trata, quizás, del proyecto más importante abordado en nuestra isla, muy pocas noticias se han filtrado al público.

Tenemos informaciones de que aún cuando el máximo promotor del túnel, el doctor Pedro Grau

Triana, anunció hace pocos días que el financiamiento había sido concedido a la compañía Grands Travaux de Marsella, la cual se compromete a colocar en el término de dos años 400,000 toneladas de azúcar en el mercado mundial, otros grupos de inversionistas persisten en obtener el contrato, aduciendo que no han tenido oportunidad de conocer ampliamente los detalles ni tiempo para estudiarlos sobre el terreno.

En esta situación se encuentran, especialmente, inversionistas norteamericanos, muchos de los

cuales, en principio, han estimado que estarían en condiciones de financiar la obra con más ventajas que los empresarios de Marsella, agregando —según han podido conocer nuestros reporteros— que esas 400,000 toneladas de azúcar Cuba las vendería de todos modos a Francia por las necesidades de su mercado.

Sin embargo, en las investigaciones realizadas por nosotros, hemos logrado saber que esos inversionistas norteamericanos interesados actualmente en el financiamiento no lo estuvieron al principio cuando se iniciaron las conversaciones y los estudios sobre el túnel, quizás estimando que se trataba de un proyecto lejano, sin posibilidades de realización inmediata.

Como se sabe, el primer antecedente sobre las características y el costo del túnel que atravesará la bahía habanera se produjo en el año 1949 al estudiar la obra la firma Rader, Knappen and Tippets, que fijó el costo en la cantidad de \$18.885.000,00, contemplando el proyecto como un tubo y dos vías.

Posteriormente, la ley-decret dictada a mediados del año anterior y que otorgó la concesión desechó dicho proyecto estableciendo específicamente que el túnel será de dos tubos y cuatro vías, calculándose una cifra superior a la de 18 millones de pesos para su construcción.

### Los Grupos en Pugna

Fuera de la vista del público varios grupos combinados de inversionistas se encuentran en gestiones para realizar el negocio destacándose como dato curioso que están respaldados por capitales franceses y norteamericanos solamente.

Esos grupos, hasta el presente, alcanzan al número de tres. En primer lugar el formado por la compañía constructora Grands Travaux de Marsella en unión de la firma norteamericana Mason and Hanger. En este caso la mitad del capital es francés y la otra mitad cubano, estimando el costo en 28 millones de dólares. De esa cantidad 16 millones se invertirán en azúcar, dinero que adelantará el Banco de Exportación, de reciente creación en Cuba.

Tenemos después al segundo grupo, integrado por la Raymond Concrete Pile Company, que construyó el túnel del Almendares e hizo los estudios para determinar el costo de la obra del túnel de la bahía de La Habana, así como de los ingresos provenientes del peaje, el repartimiento y la venta de los terrenos de la compañía concesionaria para determinar si son suficientes a garantizar el pago de una emisión de bonos a veinte años de término con el interés correspondiente.

Junto a la Raymond Pile, en este grupo, está la firma Brown and Root, norteamericana, considerada como la compañía de contratistas mayor del mundo y una compañía francesa, la Schneider.

Esta combinación de inversionistas ha estimado el costo de la obra en 32 millones de dólares y todo el capital es francés, menos cinco millones de pesos que es norteamericano. Se tiene entendido, además, que gran parte de la operación se propone sea a través de la venta de 500,000 toneladas de azúcar en el mercado mundial que manipulará la Cuban Trading Company.

Y por último, un tercer grupo con la mitad del capital norteamericano y la otra mitad cubano, en el que aparecen la Utah Construction Co., la Walsh Construction Co., B. Perini and Sons, de Framingham, Mass. y la compañía de Lee Aiken, de Texas. Por cierto, este Lee Aiken es el propietario de unos de los clubes de base-ball de las Grandes Li-

gas. El grupo de la Utah, Perini, Walsh y Aiken, según hemos podido captar, tiene en proyecto interesar al Banco Mundial en el financiamiento, ignorándose si podrán plasmar la idea, aunque albergan ciertas esperanzas porque el Banco Mundial nunca ha suministrado capital a Cuba no obstante ser nuestra nación accionista del mismo.

**Intervención Oficial**

Aunque el Gobierno no interviene directamente —o por lo menos oficialmente— en esta lucha financiera, tiene sin embargo, una conexión estrecha con los concesionarios, ya que por la ley-decreto que trata de la obra, la concesión estará siempre bajo la fiscalización del Tribunal de Cuentas; la supervisión técnica de la Comisión de Fomento Nacional y del Ministerio de Obras Públicas y la intervención de la Financiera Nacional.

Claro que los inversionistas interesados se mueven en todas las esferas, tanto en las gubernamentales como en las de los concesionarios, por lo que la lucha financiera se está librando en todos los frentes.

**Quieren Tiempo**

Todos los grupos, menos el de la Grands Travaux, desde luego, se orientan actualmente a obtener de la Compañía Fomento del Túnel de La Habana S. A. que preside el doctor Pedro Grau Triana, y aún del mismo Gobierno, la apertura de un término, que muchos han fijado en 30 días, para poder estudiar a fondo el asunto y realizar las gestiones necesarias en las fuentes de crédito al objeto de presentar sus proposiciones y discutir las, con el propósito, seguramente, de tratar de ofrecer mejores ventajas.

**Expectación**

Debido a los informes de que los inversionistas de los dos últimos grupos están en condiciones de mejorar la oferta de la compañía de Marsella, existe una gran expectación en los sectores financieros de Cuba y los Estados Unidos por conocer la inmediata actitud de la Compañía Fomento del Túnel de La Habana S. A., concesionaria de las importantes obras.

Además, como se trata de un proyecto de carácter público en el cual el Gobierno de Cuba tiene responsabilidades según la ley-decreto que otorgó la concesión,

es lógico suponer que esta cuestión salga a la luz en todos sus detalles y no se mantenga en tinieblas como hasta el presente, dando pie a especulaciones que dañan, no solamente a los concesionarios en su prestigio, sino también el crédito de Cuba en los Estados Unidos, como país propicio para la inversión de capitales.

*M. Mayo 2/15*



## AVANCES ECONOMICOS

### EL GRAN TUNEL DE LA BAHIA

El próximo día treinta y uno de Mayo, será oficialmente inaugurado el "Gran Túnel de la Bahía de la Habana". Habrá ceremonia oficial y luego desfile público y general de automóviles que, una vez atravesado el túnel, tomarán por la "Avenida Monumental" hasta conectarse con la "Vía Blanca" precisamente frente a la Rotonda en que desembocan tres caminos: el de Cojimar, el de Guanabacoa y el de la Capital. Ahora habrá cuatro: el de la Habana del Este. Consideráse que en días de tráfico normal, el ahorro de tiempo será de 15 a 25 minutos, pues no tendrá que darse el extraordinario rodeo que representa tomar por la Avenida del Puerto, luego Fábrica y después la "Doble Vía" atravesando el "Paso Superior", ruta ésta siempre atestada de autos, ómnibus y camiones.

El costo del túnel ronda los 35 millones de pesos, incluyendo las avenidas de entrada y de salida, la reconstrucción del parque "Máximo Gómez" y la ejecución de la estupenda "Avenida Monumental".

Para lograr el adecuado financiamiento por esos 35 millones, se establecieron cuatro fuentes de ingresos: PRIMERA: La cesión de dos millones de metros cuadrados en la Urbanización de la Habana del Este, cuya venta íntegramente se aplicará al pago de intereses y amortizaciones del capital. SEGUNDA: Aportación obligada de los propietarios de esa nueva Habana a través de un plan de "repartimientos". TERCERA: Aceptación por la Compañía "Grand Travaux de Marseille" de una parte del pago en bonos de la "Financiera Nacional" que, por supuesto, han sido descontados en diversos Bancos privados de Cuba. Y CUARTA: Establecimiento del sistema de peaje, a razón de 20 centavos por cada vehículo que cruce el túnel.

Como sin duda ha de ser muy molesto para los propietarios y vecinos de la Habana del Este, Guanabacoa, Cojimar y los nuevos repartos que se están extendiendo hasta Guanabo, el hecho de meterse la mano en el bolsillo o en la cartera para abonar dos o cuatro veces al día la peseta del peaje, se acaba de anunciar el estudio de un "abono anual", a través de una libreta de tickets, que hará más fácil el pago y sobre todo que representará un ahorro entre el 20 y el 30 por ciento de la tarifa implantada.

La inauguración de esta obra gigantesca, —sobre cuyos detalles pronto volveremos a escribir— pone sobre el tapete de las posibilidades ejecutivas, el tema que desde estos mismos "Avances Económicos" han venido abordando el "Fondo de Hipotecas Aseguradas", la CTC, el Colegio de Arquitectos y el Centro de la Propiedad Urbana. Es decir, la cuestión de la vivienda popular.

Entendemos que en esos 2 millones de metros cuadrados que le han sido entregados al Estado en la Habana del Este, podría muy bien plasmarse un plan de diez grandes bloques de pequeños apartamentos para familias de retribución moderada. Serían, de acuerdo con la arquitectura moderna, bloques atractivos, alegres técnicamente contruidos que no desentonarían con las orientaciones arquitectónicas que se le quiere dar a la Habana del Este.

La ocasión es propicia. Y toda Cuba batiría palmas de júbilo, cosa muy distinta de lo que ocurriría si todo ese extraordinario despliegue de energía, de dinero y de esfuerzos oficiales y privados, se destina exclusivamente a levantar una nueva Habana sólo para millonarios.

# Adjudican La Contrata Del Túnel

Será Construído por  
la Societé des Grands  
Travaux de Marseille

En la sesión de ayer del pleno de la Comisión de Fomento Nacional se aprobó el proyecto y el contrato sometido a su consideración por la compañía Societé des Grands Travaux de Marseille, determinando que es la entidad más conveniente a los intereses públicos para realizar la construcción del túnel en la bahía de La Habana.

Con relación a este acuerdo, la Comisión de Fomento Nacional informó que la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, en cumplimiento de la ley decreto número 1550 de 1954, sometió en mayo 16 de 1955 a la consideración de esa Comisión de Fomento Nacional el proyecto, memoria, contrato y demás antecedentes relativos a la construcción del citado túnel, en el que han estado interesadas distintas compañías constructoras.

Agregó que la cláusula tercera del artículo cuatro de dicha ley decreto dispone que la Comisión de Fomento Nacional aprobará el proyecto y contrato, así como la

entidad que haya de ejecutar las obras referidas.

Por otra parte, informa Fomento que tan pronto recibió los elementos de juicio que se sometían a su aprobación, designó a una comisión de ingenieros de este organismo para hacer el estudio técnico correspondiente. Asimismo letrados y otros especialistas realizaron el estudio complementario relativo a los detalles de financiamiento, contratación y costo de las obras, tomándose en definitiva como bases estos informes, para llegar anoche a la adopción del acuerdo antes anunciado.

Aclara además Fomento que en el citado acuerdo se establecen determinadas condiciones a que deberán ajustarse el proyecto definitivo que representan mejoras al proyecto presentado.

Con este acuerdo se viabiliza, según informa Fomento, de modo definitivo la ejecución de estas obras.

**Fomento aprobó el  
contrato para hacer  
el túnel en la bahía**

El pleno de la Comisión de Fomento Nacional aprobó ayer el proyecto relativo a la construcción del túnel bajo la bahía de La Habana, sometido a su consideración, y determinó que la Compañía Societé des Grands Travaux de Marseille, es la entidad más conveniente a los intereses públicos para realizar esta obra por la proposición hecha a ese organismo. Aclara la Comisión que en el citado acuerdo se establecen determinadas condiciones a las que deberá ajustarse el proyecto definitivo y que se dijo representan mejoras introducidas en el original. Fomento no aporta detalles sobre las razones específicas en que apoya su decisión.

El proyecto, memorias, contrato y demás antecedentes relativos a la construcción del túnel fué sometido a la Comisión de Fomento, el día 16 del pasado mes de mayo, por la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, en cumplimiento de la ley-decreto 1550 de 1954.

La cláusula tercera del artículo cuatro, de dicha Ley-decreto, dispone que la Comisión de Fomento Nacional aprobará el proyecto y contrato, así como la entidad que haya de ejecutar las obras referidas.

La Comisión, tan pronto recibió los elementos de juicio que se sometían a su aprobación, designó una comisión de ingenieros de dicha Corporación para hacer el estudio técnico correspondiente.

Así mismo, letrados y otros especialistas, realizaron el estudio complementario relativo a los detalles de financiamiento, contratación y costo de las obras.

*Araceli, junio 2/65*

# La obra del túnel y la escueta nota de Fomento

UNA escueta nota oficial ofrecida por la Comisión de Fomento Nacional informa que ese organismo ha determinado que la Compañía francesa Societé des Grands Travaux, de Marsella, es la entidad más conveniente a los intereses públicos para realizar las obras del túnel en la bahía de la Habana. Con esto parece que se pone término a una larga puja que se había establecido entre esa y otras compañías interesadas en la contratación de esa obra, cuya magnitud técnica y significación para la expansión de la Habana hacia el Este son obvias.

Desde que, hace años, se habló públicamente de este proyecto de túnel a través de la bahía habanera para viabilizar el crecimiento de la capital hacia el Este, nadie encontró objeción que oponerle. Era, en realidad, un proyecto que abría bellas perspectivas a la Habana, que ya casi había agotado sus posibilidades de crecimiento hacia el Oeste, hacia Marianao, calificado con razón de pulmón de la capital y cuyos progresos de todo orden le permiten integrar sin merma de su propia personalidad municipal, lo que ha dado en llamarse la Gran Habana. En rigor, las posibilidades y conveniencias del túnel fueron puestas de manifiesto con el formidable auge de Guanabo y demás zonas playeras del Este. Los promotores del túnel, lo habían previsto, sin duda, pero los hechos han comprobado que su proyecto no era descabellado ni mucho menos. Frente a estas realidades, sólo faltaba determinar cómo iba a realizarse esa obra. El primer paso en concreto para ello, lo dió el gobierno del Presidente Batista, cuando en agosto de 1954 promulgó la Ley-Decreto 1550 otorgando una concesión a la Cia. de Fomento del Túnel de la Habana y declarando de utilidad pública, interés social y conveniencia nacional, la construcción del túnel. Conforme a los términos de esa Ley-Decreto, la obra se realizará sin costo alguno para el Estado: será pagada por los beneficiarios directos e indirectos de ella mediante el régimen de repartimiento y el establecimiento del impuesto del peaje. Es decir, la obra será costeadá por los propietarios de los terrenos ubicados en la zona de influencia del túnel, desde la Cabaña hasta el río Itabo, y por los usuarios de la nueva vía, los propietarios de vehículos que transiten por ella. Hay otros términos de la concesión que pueden juzgarse beneficiosos para el Estado: participación de un porcentaje, en determinadas circunstancias, en el producto del impuesto del peaje, traspaso a su favor de la propiedad del túnel al final de la concesión —extendida a 40 años por la Ley-Decreto 2034 promulgada en febrero, tiempo que se estima necesario para la total amortización del financiamiento—. El financiamiento se efectuará a través de emisiones de bonos que hará la Financiera Nacional o la compañía concesionaria con el aval de la Financiera, regulado esto en forma tal que tampoco parece que pueda ser objetada.

En resumen: las leyes-decretos promulgadas para viabilizar la ejecución de esta obra, justamente estimada de gran interés, responden a un acucioso estudio técnico-financiero y económico en el que parece todo previsto. En contraste, la nota facilitada por la Comisión de Fomento no brinda a la opinión pública todos los detalles que deben ofrecerse en un contrato de la naturaleza del que acaba de aprobar. Si, como queda expuesto, el costo del túnel —estimado en unos \$25.000,000.00— va a estar a cargo de los propietarios de terrenos de la llamada zona de influencia, mediante aportaciones, por repartimiento, de cantidades que fluctúan entre 0.70 cts. y 0.17 centavos por metro cuadrado, parece justo que se ofrezcan públicamente todos los detalles concernientes a esa operación. Una clara exposición de todo ello contribuirá, sin duda, a la mayor satisfacción pública por la realización de una obra de tan amplias proyecciones en la vida nacional.

*Manuel, para 9/55*

# Firman el Contrato de las Obras del Túnel en la Bahía

## Señalan el Futuro de La Habana Nueva.

### Además se Hará la Avenida Monumental

Con la asistencia del Vicepresidente de la República, los Ministros de Comercio y Agricultura, el Presidente de la Comisión de Fomento Nacional y representantes de la industria y otras altas autoridades, se efectuó ayer en la Sociedad Cubana de Ingenieros la firma del contrato de las obras del túnel en la bahía de La Habana, que tendrán un costo de más de 28 millones de pesos, incluyendo las obras de la Habana Nueva.

Ante el notario, doctor Joaquín Barraqué firmaron la correspondiente escritura, el doctor Pedro

Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento del Túnel y el ingeniero Raymond Plutarque, por la firma constructora Societé des Grands Travaux de Marseille.

Asistieron al acto, el vicepresidente doctor Rafael Guas Inclán, el embajador de Francia, excelentísimo señor Phillipe Grouse, los ministros Fidel Barreto, de Agricultura y doctor Raúl G. Menocal, de Comercio; el ingeniero Amadeo López Castro, presidente de la Comisión de Fomento Nacional; el presidente de la Sociedad de Ingenieros, ingeniero

José Menéndez; el presidente del ICEA, doctor Jorge Barroso; el doctor José M. Menéndez, de la Financiera Nacional; el doctor Francisco Acosta Renduels, del Banco Cubano del Comercio Exterior; doctor Manuel Menéndez Massana, el Ing. Félix O'Farrill, el señor Carlos Montero, el doctor Guillermo Alamilla, José C. Villalobos, alcalde de Guanabacoa; el Ing. Ambrosio Pérez Sabada, representando al Jefe de la Marina de Guerra y el doctor Gaudencio de Castro, ejecutivo de la empresa del túnel.

Hicieron uso de la palabra el ingeniero José Menéndez, presidente de la Sociedad de Ingenieros, quien se refirió a la importancia de la firma de ese contrato en la casa de los ingenieros cubanos. El Ing. Menéndez, ha sido designado director de la obra del túnel.

Por la Cía de Fomento del Túnel, habló el doctor Guillermo Alamilla. Señaló la cooperación del Gobierno y del Presidente de la República, con clara visión del futuro de la capital y de la fuente de trabajo que dicha obra representa.

Refirió que esta obra del túnel, será seguida de la Avenida Monumental, que enlazará con la Vía Blanca y la Carretera Central. Esta Avenida, dijo, discurrirá por la ladera norte de las lomas a una altura de 300 metros

sobre el nivel del mar. tendrá 100 metros de ancho, o sea dos y media veces más ancha que la 5ta. Avenida de Miramar, con ocho vías como mínimo. Su extensión será de 6 kms., sin un solo cruce a nivel, a pesar de que contará con innumerables entradas y salidas a ambos lados, con paseos superiores e inferiores, dándose con ello vida urbanística a la Nueva Ciudad de La Habana del Futuro.

Destacó la labor y contribución a esta obra de los arquitectos Gustavo A. Béquer, Dionisio Suárez, Agustín Sorhegui y Honorato Colete, así como de la Financiera Nacional de Cuba, en la persona del doctor Oscar García Montes, del Banco Nacional de Cuba, que preside el doctor Joaquín Martínez Sáenz, además de la cooperación del ingeniero Amadeo López Castro, presidente de la Comisión de Fomento Nacional.

Recalcó que la Societé des Grands Travaux de Marseille, firma que construirá el túnel, ofreció adquirir 400,000 toneladas de azúcar, pagándolas en efectivo en dólares libres, y por medio de esta compra de azúcar se hizo posible obtener parte del financiamiento a través del Banco Cubano de Comercio Exterior, que preside el señor Francisco Acosta Renduels.

Las obras de excavación y perforación serán contratadas por la Societé des Grands Travaux de Marseille a una firma americana, y la Frederick Snare Corporation tendrá a su cargo la supervisión de las obras. Y terminó saludando al ingeniero Plutarque, representante de la firma constructora del túnel.

Después hicieron uso de la palabra el señor José C. Villalobos, alcalde de Guanabacoa, destacando la importancia de la obra para ese término municipal, que determina el total progreso de la zona oeste de Guanabacoa, y el ingeniero Plutarque, quien felicitó al presidente Batista y al doctor Grau Triana, por haber concebido esta obra.

También habló el vicepresidente Guas Inclán, haciendo votos porque a la terminación del túnel, la misma pueda ser saludada con tanta alegría y optimismo como el que ha despertado su inicio.

Por último, cerró el acto el doctor Grau Triana destacando "que sea La Habana del Este o la Guanabacoa del Oeste la ciudad que surja al conjuro de esta obra, será una ciudad cubana, de la cual podremos sentirnos orgullosos".

En el Consejo de Ministros de hoy es posible que se conozca de la firma de los contratos para la inmediata ejecución de las obras del túnel en la bahía de La Habana, con lo que se mantiene en el plan general del presidente Batista su afán de fomentar todos aquellos proyectos que alivien en todo lo posible el desempleo, al mismo tiempo que son beneficiosas a los intereses generales del país.

## ENTREACTOS

# QUE SEA GRANDE en todo

Por Ramón Vasconcelos

SE ha vuelto a plantear la cuestión de la Gran Habana. Lo ha vuelto a plantear el Alcalde habanero Justo Luis Pozo en una entrevista periodística. Es una ambición explicable de una capital que no se conforma con la estrangulación progresiva de su perímetro y del hombre que tiene la responsabilidad del desarrollo de la primera ciudad del país. No es el caso de Nueva York con respecto a Washington, en que Washington es la sede del gobierno federal y Nueva York el emporio, el centro comercial más importante, como ocurre con Amsterdam, la activa, en relación con La Haya, tranquila residencia de la corte.

La Habana es centro comercial y oficial a la vez. Es la cabeza macrocéfala de la nación. Fuera de la Habana todo es paisaje, y por muchas carreteras que se hagan, por muchas universidades y centros docentes superiores que se creen, como es justo, la gran aspiración de cuantos viven en provincias, empezando por los que tienen grandes intereses, es *tener casa en la Habana, vivir en la Habana, quedarse en la Habana*. Y este sentimiento general de los que residen en el interior se manifiesta en el éxodo hacia la Habana y sus alrededores, prácticamente fundidos con la municipalidad por los repartos.

Marianao, Regla y Guanabacoa son ya la Habana. Las grandes playas y los espacios propios para los grandes arbolados que el vecindario necesita, no están en la parte urbana de la capital, sino en el extrarradio. Por mucho que se atiendan las áreas verdes, no hay donde fomentar algo que recuerde siquiera al Bosque de Bolonia, al Parque Central de Nueva York, al Retiro de Madrid, al Palermo de Buenos Aires, o siquiera a cualquier alameda que en España y otros países que no son tropicales, ofrecen sombra y lugar para el campo durante los sofocantes días del verano.

Regla fué un barrio habanero. Su prosperidad será siempre limitada y relativa; ni por mar ni por tierra puede crecer. Enfrente está la Habana, detrás tiene a Guanabacoa. Y Marianao es ya el barrio más progresista de ella. No es la *ciudad que progresa* por mucho que se esfuerce Orúe en darle aires ciudadanos, es simplemente la gran barriada que progresa por crecimiento de la Habana.

El espíritu, la inquietud, la apariencia de nuestra capital hacen creer que pasa del millón de habitantes. Tiene sólo 772,093. Guanabacoa tiene, según el censo de 1953, en números exactos, 112,694 habitantes, y Marianao 231,865. O sea, entre Guanabacoa, Marianao, Regla y el centro urbano, le dan a la Gran Habana 1.140,853 habitantes. No son muchos comparados con los del Distrito Federal de México, pero juntos, bajo

una sola administración municipal que suprimiera o redujera ciertas obligaciones burocráticas impuestas por las Ordenanzas Municipales, vivirían mejor y concluirían por ofrecer un aire de familia que hoy no tienen, porque a pesar de la proximidad, los tres municipios aledaños siguen siendo pueblos más o menos grandes. Formar una federación de municipios vecinos sería complicar más que resolver el problema. Sucedería lo que con los consejos de alcaldes, más voluminosos, pero a la vez menos productivos que los antiguos consejos provinciales, término medio entre las alcaldías y la Cámara de Representantes.

Naturalmente, en estos empeños, como en otros, lo primero que se pregunta es quién se beneficiaría con la vara de alcalde de la Gran Habana, o del Distrito Metropolitano. Entonces recuerdo a Harold J. Laski en "La crisis de la democracia": "Una sociedad democrática anula a los más grandes líderes porque ella no puede persuadirse de que es necesario concederles todo el margen de confianza indispensable para que un líder pueda rendir el máximo de lo que le dan sus fuerzas. Una democracia vive siempre celosa, en realidad, de todo hombre que muestra una vigorosa personalidad; odia al hombre superior y sólo llega a otorgar su confianza a aquellos que están hechos a su imagen y semejanza. Esta es la razón por la cual el dinero juega un papel tan preponderante en la democracia; y éste es el único objeto de deseo que puede ser comprendido universalmente. De esta manera, en una época cuya complejidad es tan grande que no permite a la multitud comprender el profundo sentido de su política; en la cual, además, aquellos que la comprenden resultan sospechosos en razón de su superioridad, estamos en el caso de renunciar a los principios democráticos, o en caso contrario, a contentarnos con el gobierno de la mediocridad".

Estas realidades son los únicos obstáculos con que pudiera tropezar el proyecto de convertir a la Habana, de ciudad provinciana que todavía es en algunos aspectos, en verdadero Distrito Metropolitano, con medios y arrestos progresistas suficientes para ser la Gran Habana proyectada y no lograda desde hace tiempo.

*Handwritten signature and date: "H. Laski 22/11/55"*

# Desviarán el Tránsito Para La Construcción del Túnel

## No Afectarán los Monumentos de Máximo Gómez y de los Estudiantes

El ministro de Obras Públicas, previo informe de la Junta Nacional de Planificación, ha aprobado cómo se hará el desvío del tránsito por la Avenida del Puerto, con motivo de la construcción del túnel por debajo del canal de la bahía.

Se ha podido conocer igualmente, como resultado de esa decisión, que tales trabajos no afectarán en lo más mínimo el monumento al Generalísimo Máximo Gómez y el Mausoleo de los Estudiantes.

El proyecto fué sometido a la consideración de la Junta por la compañía Grand Travaux de Marseille, que realizará la obra del túnel.

### Cómo Será el Desvío

El desvío del tránsito, según lo aprobado por el Ministro ingeniero Nicolás Arroyo Márquez, que introdujo ligeras modificaciones al sugerido por la compañía de contratistas, será como sigue:

Viniendo de los muelles, se atravesará el parque existente entre el Anfiteatro Nacional y el que lleva el nombre de Máximo Gómez, a tomar por la Calle Cuba y seguir por la misma hasta Cár-

cel, cruzando entonces un pedazo de la esquina suroeste del parque Máximo Gómez y de aquí cruzar Zulueta para continuar a través del parque de los Estudiantes del 71, para entroncar con la intersección de la Avenida del Malecón y la del Prado.

El tránsito en la otra dirección, es decir el que viene del Vedado hacia La Habana Vieja, seguirá el mismo recorrido, ya que el desvío tendrá el ancho necesario para permitir la circulación de los vehículos en dos direcciones.

Como esa ruta provisional estará en servicio por lo menos dos años, lapso que se calcula necesario para la construcción del túnel, el ministro Arroyo Márquez indicó la necesidad de utilizar un pavimento de calidad y con la resistencia necesaria para que no haya que realizar reparaciones.

### Jefe del Tránsito

En la sesión de la Junta de Planificación en que se aprobó el proyecto de desvío, estuvo presente el coronel Juan T. Ledón, Supervisor del Tránsito de la Policía Nacional, a quien se le entregó copia del proyecto, a los efectos que estudie el sistema de señales, así como los semáforos que será imprescindible instalar, con el objeto de evitar las congestiones del tránsito.

Por último, el ministro Arroyo autorizó a la Grand Travaux de Marseille para que inicie los trabajos para la construcción del desvío inmediatamente por su cuenta. De la decisión se ha dado cuenta al presidente de la ONPAV para su conocimiento, ya que resultarán afectadas áreas verdes. Un ingeniero de la Dirección General de Ingeniería supervisará la ejecución de las obras.

*M. J.* 3



El Túnel Bajo la Bahía

# NACERA, AL OTRO LADO, LA CIUDAD MAS MODERNA DEL MUNDO

*El sueño de un ingeniero sueco, hecho realidad. 50,000 vehículos diarios. Una ciudad que puede proyectarse como un Belén de Navidad. La revalorización de grandes tierras del Estado. El nuevo aeropuerto internacional, de situación espléndida. Agua y frescor. El impuesto medieval que renace. Oakland, Boston y Amberes en La Habana. Un casi milagro, al revés del bíblico.*

**POR GERARDO ALVAREZ GALLEGO**

El cruce vehicular de la bahía de La Habana, fué un viejo sueño del Ingeniero Velasco, hilado sobre un curiosísimo estudio que hizo en 1910 un colega extranjero.

—¡Sueño calenturiento! —determinaron muchos.

Cuando, en 1948 —todavía ayer en el tiempo; pero ya remoto en la circunstancia— el Presidente Prío Socarrás proyectó un túnel o un puente que salvase la angosta garganta que lame, a besos de agua, el canal, hubo algunos que ironizaron:

—¡Fantasía de un noche de verano!

Y muchos que maliciaron:

—¡Intolerable!. Esa obra de lujo que se planea, es propia para ciudades como New York, al Norte de nuestra América, o Brasil, al sur. Significa algo más que un proyectismo delirante. Significa —decían los más leídos y sabidos— un escandaloso "affaire" en preparación, un gigantesco "chivo" al decir de los menos académicos.

Y se sacaba a relucir que mientras se sonrojaba La Habana, exhibiendo, en pleno riñón de la ciudad, las pústulas sociales de los barrios de indigentes, era insultante la sola idea de querer cruzar, por arriba o por arriba, la bahía de La Habana.

Pues bien: aquel proyecto, tildado de loco o de fenicio, se va

a realizar ahora, al margen del Estado; pero con su ayuda lógica por una entidad concesionaria francesa, a un costo de 35 millones y con la asegurada esperanza de producir para el Estado seis millones por la sola revalorización de sus terrenos y para el pueblo una ciudad nuevecita, surgida toda ella de pronto, con un valor de unos doscientos millones más.

No era, pues, la idea de cruzar el abra habanera que cantó aquel rubio Barón teutónico que fué Humboldt, un "delirium tremens" o un afán torticero. Era, es, una gran iniciativa de expandir la vieja urbe capitaleña; de construir, al otro lado de la rada, una ciudad de las pócas —excepto en la nueva India, o en los barrios rehechos del Londres de la postguerra— de nueva planta, planeada como sólo imaginaría la fantasía de un urbanista que tuviera en su mano abundante cera virgen para ordenar plazas, alzar edificios, regular las calles, disponer los parques, acortar zonas de estacionamiento, a un lado, los barrios residenciales, al otro los comerciales. La Habana del Este solucionará, por muchos años, para una población de medio millón de habitantes más, el arduo problema de la habitación y señalará a Cuba como

9

un ejemplo del transporte modernizado, equivalente al Holland Túnel o al Lincoln Túnel, de New York. El sueño de un niño que pudiera construir una ciudad con los mismos elementos con que la arquitectura balenista erige los "Nacimientos", entre la nieve pascual de Navidad.

#### EL TRANSITO CALCULADO

Hace pocos días, en un Co-

loquio Televisado —con decir menos arbitrario que "Mesa Redonda Televisada"— el doctor Pedro Grau Triana, mago de realizaciones como acredita Jibacoa, ideador, motorizador, animador del gran proyecto, levantó el telón, como ahora se repite. Entonces apareció bajo la bahía, traído por su palabra sugestionadora, de árabe encantador de serpientes, a unos ochenta pies de la superficie del agua, una teoría de tubos enormes. Esos tubos se ensamblarían hasta cubrir unos seiscientos metros de fondo. Se revestirían de azulejos relucientes. Y en unos segundos, cincuenta mil automóviles por promedio diario pasarían a toda velocidad, trasladándose de La Habana del Oeste-vieja, patinada, tórrida, con los hombres y los edificios acumulados como hormigas— a la nueva ciudad del Este, amplia, fresca, recién estrenada. Obra de intercomunicación magnífica. Fin de la primera parte.

Baja el telón, como reiteran tantos chascarrillos ya aburridos, en circulación intensiva, y aparece La Habana del otro lado. Como por arte de milagrería. En el solar ahora yermo como un páramo, —estampa de fortaleza colonial— sin un núcleo organizado de población entre la falda del Morro y la playa de Cojimar, surgirá, como por encantamiento, una ciudad, rival poderosa de La Habana. Será la capital del futuro. Se edificará como se arma una maqueta. Casas por grupos iguales. Avenidas anchas y charoladas. Areas verdes. Las demás ciudades del orbe fueron levantándose en el tiempo histórico, y son mosaicos de arquitecturas de vario estilo, cicatrices en las urbes vetustas de calles estrechas y solitarias, como cortaduras de un astro muerto. Al otro lado de la bahía

se ofrecerá, en cambio, una ciudad en la que no pudieron pensar, cuando las trazaban idealmente, con sujeción a los nuevos criterios urbanísticos, ni Makenzie, ni Pollork, ni Morgan, ni Jester de Brooklyn, ni el célebre revolucionario de París, George Eugene de Hasmann...

#### VIVIENDAS, VIVIENDAS...

El Oeste de La Habana fué escogido por los españoles para fundar la ciudad por meras razones estratégicas, que no de mayor brisa ni de mejor terreno ni de máxima belleza. Y así mientras La Habana se ha desarrollado, a lo largo de cuatro siglos, en las áreas suburbanas que se prolongan hacia el Oeste, del Castillo del Morro a Cojimar, durante seis kilómetros de costa, existen setecientos setenta hectáreas despobladas. Son terrenos de ligera pendiente hacia el Golfo de México, que facilitan, precisamente por eso, ser mejor oreados por los vientos y mejor refrescados por la brisa benigna del mar. Tierra, además, limpia de hedores y desechos industriales. Por añadidura, se trata, como decimos, de un suelo cuya propiedad es

en gran parte del Estado. Y está frente al centro mismo de la ciudad, separada por un brazo de mar de sólo 280 metros de anchura. Hoy es necesario, para arribar a esas tierras, bordear la bahía por el rodeo terrestre de Regla a Guanabacoa, lo cual representa el viaje de unos 20 kilómetros por vías estrechas y congestionadas.

¿No se sigue hablando ahora de la necesidad de construir viviendas higiénicas, frescas,

baratas y cómodas? Pues de esas casas lo más difícil de conseguir a bajo precio, es el solar. Los otros dos factores —mano de obra y materiales— son susceptibles de abaratamiento sin rebajar el jornal del obrero ni introducir elementos constructivos de mala calidad, sino fabricando en serie en un suelo que no se encuentra fuera de la elevación de La Habana, sino dentro de su perímetro, con luz y agua propia. No falta más, por lo tanto, que un medio de transporte rápido para que la ciudad del Este surja como por ensalmo.

#### LA CIUDAD DEL OESTE

Cruzando el río Almendares, la ciudad se ha expandido, por el brazo superior, hacia Miramar, la Ampliación de Almendares y Marianao; por el medio a través de los repartos Alturas

de Miramar, La Sierra y Buenavista y por el sur de Marianao hasta el Río Quibú. Del Almendares para acá, han sido urbanizados todos los terrenos del Vedado, Ayestarán, Palatino, Santos Suárez y la Víbora. La vieja Habana para en la bahía y la nueva en la ensenada de Atarés, desbordándose por Luyanó. La Vía Blanca corre hacia Guanabacoa. Sin un subway —que también habrá de hacerse alguna vez— es ya im-

posible buscar nuevos "repar-tos" para quienes tengan que ir y venir al trabajo en La Habana. En estas circunstancias, cruzando el canal del puerto, al Este, a lo largo del litoral del Golfo, yacen vastas extensiones de tierras casi vacantes y, desde luego, sin desarrollar todavía. La existencia de esas zonas de tierras desocupadas, en la inmediata vecindad del centro comercial de una ciudad grande y progresista, resulta una condición poco natural, y es motivada, primordialmente, por la ausencia de vías de comunicación que salven el canal de la entrada del puerto.

He ahí por qué La Habana ha urbanizado suburbios adicionales, a distancias considerables del centro comercial de la ciudad, lo que, además de alargarla, congestiona cada vez más

el tránsito, y en cambio no ha progresado hacia el Este, a pocos centenares de metros del ombligo urbano. Todo porque esa barrera del canal lo ha impedido hasta ahora. Del otro lado, hay una vasta región, a un cuarto de hora del centro de la ciudad —del Capitolio, del Palacio Presidencial— casi sin urbanizar. Y de esa gran extensión allende la bahía, toda la porción de tierra de las cercanías del Morro y la Cabaña, son patrimonio del Estado, que aún reservando grandes espacios para necesidades militares, se encontraría dueño del espacio para edificios gubernamentales, venta o construcción de rascacielos y casas de pisos. Una amplitud que fomenta, verdaderamente enorme.

#### EL NUEVO AEROPUERTO

Casi mil hectáreas de tierras privadas le siguen. Y en vivien-

das de familia, edificios de apartamientos de tres pisos y rascacielos hasta de nueve, se instalaría una población de cien a doscientos mil habitantes. O sea, que, sin salir de su hinterland, La Habana podría tener para desarrollarse suelo y vuelo hasta que se celebre el de la República.

Los grandes hoteles, que ahora faltan, el aeropuerto internacional que Cuba exige, se instalarían adecuadamente allí. El Aeropuerto ofrecería una posición ideal para aterrizaje y elevación de toda clase de naves aéreas a plena carga. Y construido en la vecindad de Cojimar, estaría a veinte minutos del epicentro habanero. Debido a la situación estratégica de Cuba, calcúlase que el tráfi-

co internacional por el aire ha de aumentar el 300 por ciento sobre el actual para los dos próximos lustros. Para 1962 el volumen de pasajeros internacionales por vía aérea, debe rebasar la cifra del millón, entre entradas y salidas, y para el ir y venir de las naves que sobrevuelen el territorio nacional ser superior al millón y medio... Sin embargo, el bien calculado desarrollo sobre los promedios estadísticos de hoy, no se alcanzará si no se construye un adecuado y bien planeado Aeropuerto Internacional del otro lado de la bahía de La Habana.

#### EL PEAJE

—¿Quién pagará el costo del túnel? —se dirá.

La contestación debe ser decidida:

—Nadie. El propio público será el que lo pague.

Calculando una circulación diaria de 50,000 vehículos, que irán multiplicándose con los años, el impuesto de peaje enjugará el gasto total del costo de la obra.

Cierto es que el peaje es un impuesto actualmente más sajón que latino, aunque nació latino. Fué antiguamente muy propugnado por gobiernos y economistas. Sirvió para que en la Edad Media pudiesen realizarse pasos de ríos, de iniciativa y recogida particular, que de otra manera no se hubieran construido. Todavía sub-

siste en algunos puntos de la vieja Europa. Pero este gravamen retoñó modernamente en los Estados Unidos y allí se practica ampliamente, sin protestas públicas y con excelentes resultados de reintegro para el Estado o las empresas particulares que lo explotan.

### ... Y EL MILAGRO SE HARÁ

Dentro de los dos años calculados para que el túnel de La Habana quede abierto al tránsito subterráneo, La Habana habrá ganado la categoría de ciudad de que hoy gozan, por estar en posesión de obras gemelas, Oakland, en California; Boston, en Massachussetts, y Amberes en Bélgica. En ninguna de esas ciudades ha fracasado este sistema vital. En la primera de las citadas poblaciones estadounidenses va a construirse el túnel número 2, después de veinte años de exitosa operación del primero.

¿Por dónde estarán las puertas de entrada y salida al túnel? Ha sido materia de árduo debate técnico. Era preciso encajar el túnel dentro del sistema arterial de gran tráfico de la ciudad; pero buscando su no interferencia con el actual y el futuro de las vías existentes.

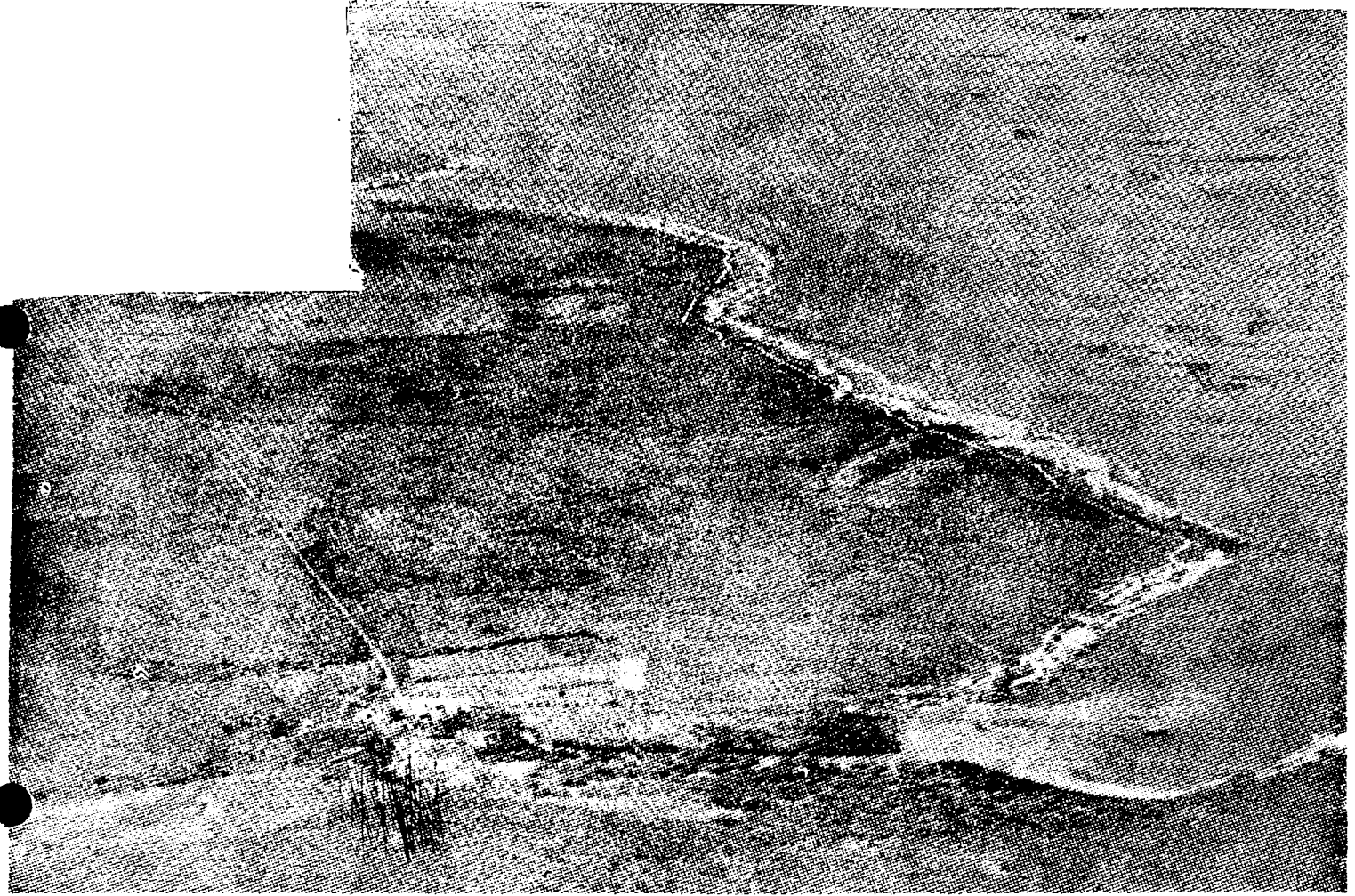
Por otra parte, el aflujo de vehículos que broten de la boca del túnel tiene que distribuirse rápidamente. Por si fuera poco peliagudo de resolver el problema, dáse la circunstancia de que la mayor parte de las calles de La Habana, baja y comercial, son estrechas. Parecía que la más corta y lógica entrada sería por el Malecón, muro afuera. Pero esto engorzaría, en primer lugar, la ya caudalosa corriente de tráfico en aquel lugar, y en segundo término ¿cómo evitar el oleaje de las épocas de tormenta y el peligro de que el mar pudiese algún día invadir el túnel?

Se pensó en penetrar en él desde el Paseo del Prado. También se desechó. Como se verá dentro de muy pocos días, en que será cercado para muchos meses, la entrada al túnel se efectuará por la Avenida de las Misiones, sin tocar a la estatua del Generalísimo. Al otro lado, el portal de salida a la superficie será en la falda de la Caña.

¿Más detalles? Unos pocos más. Se ventilará el túnel por el método llamado "transverso". Pasarán por él automóviles de pasajeros y ómnibus, de ninguna manera viandantes. Tendrá cuatro vías. Se construirá, según la información proporcionada públicamente y de la que ya adelantamos en anteriores líneas un esquema, del modo más expeditivo y económico. Consiste en excavar una trinchera y sumergir en ella secciones prefabricadas del túnel, cuyos extremos se sellarán a la roca por medio de dos collarines de concreto. Las paredes del túnel y el techo estarán revestidas de azulejos de cerámica. El túnel se iluminará con luces fluorescentes. Y, en suma, la bahía, a donde, en imagen literaria de aquel viejo novio de La Habana romántica que fué el americano Samuel Hazard, iba La Habana a lavarse los pies, se convertirá en un paseo nada más. Por encima flotarán los barcos y los tiburones, un poco asombrados de todo lo que ocurrirá. Será un milagro técnico. Moisés no tuvo que situarse en la orilla del Malecón a fin de abrir con su varita mágica las aguas, para que las multitudes transcurriesen. Bastarán unos cuantos ingenieros cubanos, en científica alianza con otros cuantos ingenieros franceses, para que este otro milagro —si no por encima, por debajo— se haga.

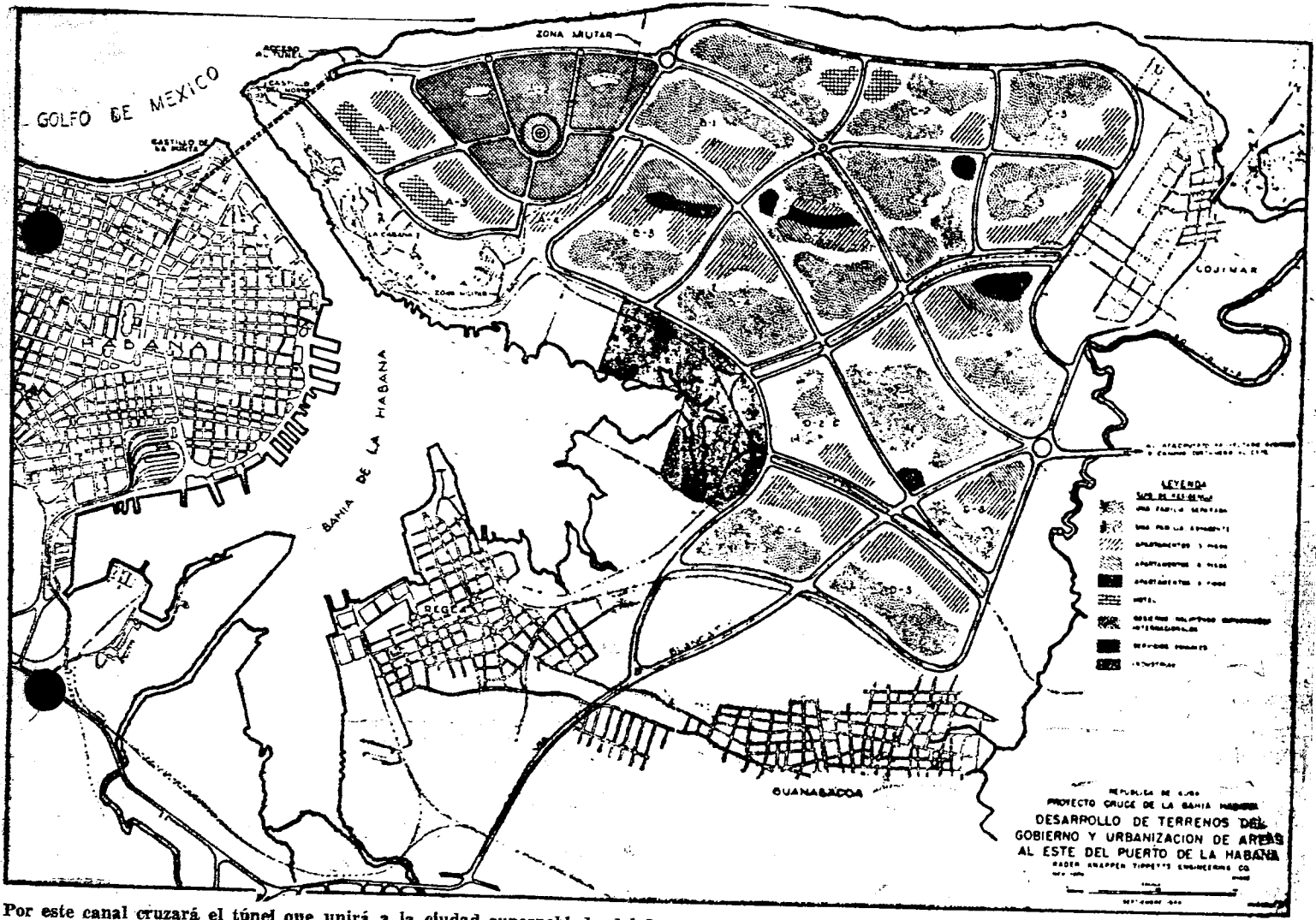
27/55

9



Al otro lado de la bahía, grandes terrenos yermos consienten el fomento de una ciudad toda ella como salida de una «maqueta» de soñador de urbes modernas . . .

9



Por este canal cruzará el túnel que unirá a la ciudad superpoblada del Oeste con la que se estrenará en el Este, capaz para otro medio millón de habitantes . . .

# Proyectan un Túnel Debajo De la Bahía

Lo Construirá una Empresa sin Costo Para el Estado

Planos y memorias, sobre la construcción de un túnel bajo la bahía de La Habana, y la planificación de una nueva ciudad al Este de la capital, sin costo para el Estado, a través de una empresa privada, que cobraría un peaje por el uso de esta vía rápida, fueron presentados ayer tarde al Presidente, de la República, por una comisión de propietarios de los terrenos que se encuentran beneficiados por esta operación.

Integraban la comisión los doctores Tomás Felipe Camacho, Guillermo Alamilla, Alvaro González Gordon, Alvaro Velazco, José Velazco, Gaudencio Castro, Guillermo Rodríguez, Luis Grau Triana, Pedro Grau Triana, dueños unos de esos terrenos y dirigentes otros de

la Compañía Fomento del Túnel de La Habana S. A. Asistieron a la entrevista con el jefe del Estado, el Ministro de Obras Públicas, doctor Pardo Jiménez, el presidente de Fomento Nacional, ingeniero López Castro, y el presidente de la Financiera Nacional doctor Oscar García Montes.

Explicaron los comisionados el plan de acometer la construcción del referido túnel con la cooperación de los propietarios de terrenos, al objeto de respaldar el financiamiento de dicha obra sin costo alguno para el Estado y sin que el mismo tenga que contribuir con terrenos o con dinero a la realización de las mismas.

Manifestaron a los periodistas al terminarse la reunión, que el Gobierno veía con satisfacción la iniciativa, y el Presidente de la República, para que se estudie cuanto antes el proyecto en todas sus fases y se someta después a la consideración del Consejo de Ministros, para la aprobación de la legislación necesaria, designó una comisión compuesta del doctor García Montes, que la presidirá el ingeniero López Castro, los señores Pedro Grau, Tomás Felipe Camacho, Guillermo Alamilla y Domingo Felipe Camacho.

El proyecto en estudio para su inmediata reanización en cuanto sean aprobados los planos por el Gobierno, consiste en realizar por los propietarios, a su costo, los estudios preliminares del túnel, así

como la planificación de la nueva ciudad al Este de La Habana contribuyendo estos propietarios con una cantidad de terreno que aportará a la compañía, y el pago de un repartimiento sobre esos terrenos, lo que representa, según aseguraron, un valor de 30 millones de pesos, para que con el peaje del túnel y ese respaldo pueda efectuarse el financiamiento de la obra.

El túnel saldría de la Avenida del Puerto y llegaría, por debajo de la bahía, hasta los terrenos que están detrás de las lomas del Morro y de La Cabaña y costará unos 25 millones de pesos.

Expusieron que esta proposición representa para el Estado un beneficio directo, dado que sus terrenos, que no van a contribuir a la realización de dicha obra, serán los que obtengan un aumento más considerable, lo que representará para el Estado un beneficio de cerca de 70 millones de pesos.

Los propietarios no solamente cederán todos los terrenos necesarios para calles, avenidas y parques, lo que representa un 40 por ciento del total de sus propiedades sino que pagarán todas las obras de urbanización que representan, de acuerdo con sus cálculos, unos 50 millones de pesos.

Dijeron los propietarios, que estas obras suponen la creación de una nueva fuente de trabajo para el país, además de solucionar los problemas que hoy confronta la capital por el tránsito intenso y representa grandes posibilidades turísticas, pues se podrán edificar hoteles, clubs, y otras zonas de atracción, y se acercará la capital a las playas de la costa norte.

## ENTREACTOS

# EL TUNEL

Por Ramón Vasconcelos

**P**ARECE que esta vez va de veras. Del Túnel bajo la Bahía se viene hablando desde hace muchos años, pero ahora se está a un paso de su realización. Años atrás hubo un proyecto costoso y aparatoso llamado el Puente Habana, que se tendería de orilla a orilla, entre los muelles y Casa Blanca. Se desechó: el dinero era mucho, un ciclón podía inutilizarlo y estratégicamente se consideraba un disparate; una simple bomba sería suficiente para causar en su estructura daños de importancia, obstaculizando quizás la entrada y salida de los barcos en el puerto.

Aquel sueño se abandonó por irrealizable. Por eso, por ser un sueño. A medida que fué creciendo la capital y congestionándose el tránsito, se fué pensando en la necesidad de buscar una solución del otro lado del mar. Se perdía mucho tiempo por el viejo camino de Guanabacoa. El tranvía, el automóvil y el ómnibus se demoraban mucho. La Vía Blanca acortó el tiempo y la distancia; ya las playas no eran tan inaccesibles ni tan lejanas. Los repartos incipientes progresaron, se multiplicaron, se continuaron a lo largo de la magnífica pista de asfalto. Boca Ciega, Marbella, Playa Hermosa, Cuba, Guanabo, Tarará, Santa María del Mar, Bicuranao, Jibacoa, Boca de Jaruco y otras más, asimilaron millares de temporadistas y bañistas, crecieron, se embellecieron, dieron un desahogo en las tardes asfixiantes del Verano. Ayer mismo había más de cincuenta mil personas bañándose en Guanabo, lo que convertido en movimiento de autos y actividad económica de hoteles, restaurantes, bares y comercios menudos representa una montaña de plata.

El Túnel de la Bahía completará el progreso iniciado por la Vía Blanca. Capitales privados harán la obra y cobrarán el peaje, es decir, el rodaje de los autos —los camiones no podrán transitar por esa vía— para extraerle el interés a sus inversiones y mantener el Túnel en buen estado. En pocos años la empresa constructora recogerá multiplicados los \$25.000,000 empleados en él, y los terrenos aledaños al mar, en una extensión de muchos kilómetros, triplicarán su valor. Entonces se podrá hablar de plusvalía.

No se conciben las alturas de Casa Blanca sin un espléndido parque de diversiones, sin frescas terrazas al aire libre, sin restaurantes, cafés y espectáculos públicos, iluminados de noche. Incluso grandes casinos podrían abrirse allá arriba.



2

2

El Túnel ha pasado de la etapa de fantasía. Es viable y está próximo a su realización. Hace dos años no se construía nada, no se quería construir, por miedo a las inversiones y por resistencia al nuevo estado de cosas. Hubo día en que no salió del Ayuntamiento una sola licencia de construcción. Una política administrativa sensata y el loable abandono de la resistencia provocaron una reacción intensa, y en la actualidad lo que existe en todas partes es un vértigo de fabricación. Jamás se levantaron en La Habana edificios tan enormes, jamás se vió en los repartos tanto andamio, tanto cemento, tanta residencia suntuosa o comfortable vivienda.

¿Cómo se interpreta este fenómeno del ímpetu constructivo en medio de una lamentación constante por el mal estado de los negocios? Sería curioso saber cuántas casas de apartamentos —lo de apartamento es exótico, pedantesco e insoportable— se han construido en estos años, cuántas residencias se han estrenado en Miramar, el Vedado y la Víbora, y cuántas casas se levantaron y se levantan en las playas.

El Túnel del Almendares ha sido una bendición para el tránsito entre los repartos del Oeste y La Habana. El Túnel de la Bahía, o del Puerto, como se prefiera, transformará a Casa Blanca y facilitará extraordinariamente la comunicación con las playas. Algo se va ganando, para decirlo de la manera más modesta posible.

*Almendares 29/04*

# 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 Marianao, 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 Via 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 secuta".

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.

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 debieran 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".

"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 único".

"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, ¿es que 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.

## EL TUNEL DE LA BAHIA

Ha sido ALERTA de los primeros periódicos —y decimos de los primeros por no acaparar la primacía— en vulgarizar, ensalzar y alentar la construcción del túnel bajo la bahía de La Habana. Creíamos —lo seguimos creyendo— que esa obra es capaz de transformar la vida de la ciudad. El túnel, además de una zancada de progreso al encontrar una nueva salida de La Habana, ofrece a la esperanza de los habaneros la erección de una ciudad al otro lado, réplica modernizada de la capital. Pero confesamos que no habíamos contado nunca con que la gran obra —realizada ya a ritmo más lento que el prometido—, a cuenta de ofrecer una mejora urbana trascendente, viniese a empeorar las ya pésimas condiciones higiénicas de la bahía, precisamente en el canal de entrada y salida de los barcos. El hecho de ir a verteerse allí los albañales de la ciudad, vino envileciendo la parte más hermosa de la bahía, aquella que cantaba el rubio Barón alemán que fué Humbolt con el más encendido acento lírico. Y no sólo eso. Por su pestilencia se hizo intolerable; por su falta de sanidad, imposible para la vida de los peces. Hace poco un técnico de la FAO, que visitó a Cuba para estudiar la posibilidad de establecer un puerto pesquero en la bahía de La Habana, emitió a la Central del Organismo de la ONU, que tiene su sede en Roma, un informe dictaminando que era imposible, por las condiciones antihigiénicas de la bahía, el establecimiento de un puerto dentro de sus aguas.

¡Cálculése nuestra sorpresa cuando leímos que la compañía constructora del túnel de la bahía proyectaba estrechar el canal existente, sin duda con el propósito, visto solamente desde el ángulo de su conveniencia particular, de abaratar y acaso también rapidizar una obra que ya el público va encontrando excesivamente lenta! No somos técnicos, ni cultivamos el intrusismo en esa materia, ni en otra alguna. Pero precisamente por abanderados generosos de la obra del túnel, nos creemos más obligados a pedir que se dictamine por quienes puedan y deban acerca de ese propósito. Si resulta, como tememos, que al reducir el canal la acumulación de detritus, humanos e industriales, que convierten a la bahía en un estercolero nauseabundo, tiene menos espacio de mar, menos agua para expandirse y oxigenizarse, el túnel le habrá hecho a La Habana el peor servicio, proponiéndose hacerle el mejor.

*M. J. 10/10*

# VISITA A LAS OBRAS DEL GRAN TUNEL DE LA HABANA

Brillantemente conmemorado el XII aniversario de la fundación del Colegio de Ingenieros Civiles. Acto

«El mundo moderno no existiría sin el esfuerzo fructífero del ingeniero», dijo F. de Albear

Por JUAN A. SAN PEDRO Y HORNEDO, de la Redacción de EL PAIS

La conmemoración del XII aniversario de la fundación del Colegio de Ingenieros Civiles de Cuba, se efectuó ayer, dándose

cumplimiento al programa confeccionado al efecto: visita a las obras del túnel de la bahía de la Habana; almuerzo de confraternidad profesional en el restaurant campestre «El Sitio»; y ac-

to solemne en la Sociedad Cubana de Ingenieros, con una nutrida asistencia de profesionales de tan digna clase.

Los ingenieros Jesús F. de Albear, presidente del Colegio de Ingenieros Civiles de Cuba; Braulio González Novo, secretario; José Menéndez Menéndez, presidente de la Sociedad Cubana de Ingenieros; Cristóbal Díaz, presidente del Bloque Cubano de Prensa y vicepresidente de la Empresa Editora EL PAIS-«El celsior»; Amadeo López Castro, representante a la Cámara y presidente de la Comisión de Fomento Nacional; Alberto Maruri, Miguel A. Quirch, Sergio I.

Clark, Ramiro Oñate, subsecretario técnico de Obras Pùblicas; Jorge Garayta, Emilio Maza, Sust, Cuadreny y otros muchos, desde los primeros momentos participaron con el mayor entusiasmo. Y el arquitecto Agustín Sorhegui, presidente del Colegio Nacional.

## EXPLICACIONES SOBRE EL TUNEL

Prviamente en el salón de actos de la Sociedad de Ingenieros, el Ing. José Menéndez Menéndez, presidente de dicha institución y director técnico de la obra, explicó a sus colegas, con exposición de fotografías y planos, de un modo detallado, todo lo relacionado con la misma.

En primer término se refirió a los distintos anteproyectos con-

feccionados a partir de febrero de 1949, hasta que en 1955 se adoptó el de la Societe des Grands Travaux de Marseille, como el más eficiente y económico, al que se hizo variar en algunos puntos.

La entrada a dicho túnel por la parte de la Habana, se hace en tres direcciones: para los autos que proceden del Vedado, por la Ave. del Puerto y del centro de la Habana; y las salidas también en tres direcciones: Zulue-ta, Ave. del Puerto y Malecón.

El proyecto tiene una pendiente máxima de 5.75 con una longitud cubierta de alrededor de 800 metros y una longitud total de 2,600 a 2,900 metros, con ventilación con aire inyectado, sistema para bombear el agua que se acumule dentro de la «corquídea» (confluencia de las distintas vías de entrada y salida); iluminación fluorescente y revestimiento interior con material cerámico, aunque actualmente se considera sustituirlo por uno plástico, al objeto de eliminar el ruido.

La técnica de trabajo es a base de prefabricación en todos los aspectos. Para la construcción del dique seco que tiene 8.50 bajo

el nivel del mar, 117.00 metros de largo y 62.00 metros de ancho en el fondo, fue preciso mantener siete bombas de 10 pulgadas en funcionamiento continuo. El trabajo más arduo es el del dragado en el canal, para la colocación de cinco tubos, que constituirán el túnel. Para el dragado se utilizan dragas pequeñas y en la parte rocosa se trabaja desde tierra con una plataforma

El túnel en sí, estará constituido por cinco tubos, recubiertos exteriormente con una lámina de acero de cuatro milímetros de espesor, soldada, y sobre ella refuerzo y pre-refuerzo. El techo del túnel quedará a 15.5 metros y el fondo a 22 por debajo del nivel del mar. El material empleado, principalmente, es el hormigón armado.

2

Los cinco cajones que constituirán el túnel, serán cuatro de 107.00 metros de largo, 22 de ancho y alto exterior de 7 metros, con un peso cada uno de 16,000 toneladas. El otro tubo será de 90 metros de largo con el mismo ancho y alto que los demás.

El proyecto se ha financiado del siguiente modo: La concesionaria, Compañía de Fomento del Túnel de la Habana, de acuerdo con la Financiera Nacional, hizo una emisión de bonos al 4.5 por ciento, cuya garantía fue ofrecida por la concesión del peaje, por cuarenta años que puede quedar liquidada dentro de treinta, en que el Estado recibirá entonces la posesión del túnel.

Al firmarse el contrato de las obras entre la concesionaria y los contratistas: Societe des Grands Travaux de Marseille, se firmó también un contrato colateral entre el Banco del Comercio Exterior y una compañía vendedora de azúcares que se obligaba a hacer una venta de 28 millones de pesos en azúcar, en cantidad no menor de 100,000 toneladas cada seis meses, a cu-

el tiempo para realizar tan magna obra.

Los efectos la Sociedad de Mejoramiento de la Industria y Comercio de Francia, aportó una fianza de dos millones de dólares para responder al contrato.

Dijo el ingeniero Menéndez que el primer cajón o tubo se podrá colocar a fines de agosto de este año; y la obra se supone quedará terminada entre agosto y diciembre de 1958.

La obra del túnel, la segunda en importancia en Cuba, en ingeniería, es una de las grandes obras hoy en día en ejecución en el mundo entero.

#### VISITA AL TUNEL

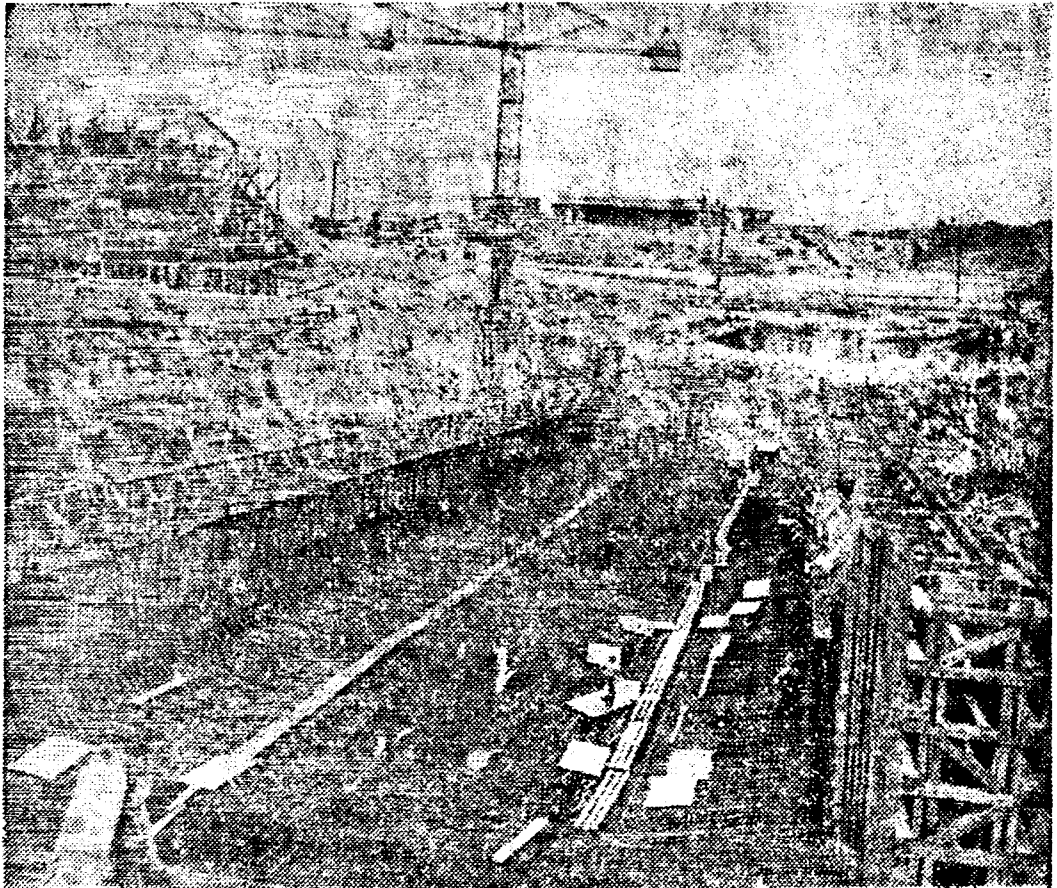
En una embarcación tipo comando, se trasladaron los ingenieros al otro lado de la bahía, donde se encuentran los talleres y se prefabrica todo el material necesario para la obra. No escapó el más mínimo detalle a la observación de los ingenieros, que se interesaron por todo lo relacionado con la misma. Hubo muchos que descendieron hasta el dique seco, para observar el montaje de los tubos, dos de ellos en construcción.

Así como el proceso de la utilización de los cables y el hormigón para sus distintos usos.

Dos horas emplearon los ingenieros en su recorrido, con fundiéndose con el equipo y hombres que arduamente luchan con

*R. D. Rojas 9/56*

## CONSTRUCCION DE CAJONES EN EL DIQUE SECO



Uno de los cajones. (cinco serán los que se construyan); que constituirán el túnel en sí, cuatro de ellos de 107.00 metros de largo, ancho de 22 metros y alto de 7.10 metros con un peso de 16,000 toneladas cada uno. Otro de los cajones tendrá 90 metros de largo y ancho y alto igual que los otros. Puede apreciarse la maraña de cabillas y

hierro, todo lo cual irá recubierto de hormigón armado y éste a su vez de una lámina de acero de cuatro milímetros de espesor, soldada. Terminados los dos tubos en construcción se llenará de agua el dique después que se tapen las cabezas de los tubos, se abrirá una compuerta y los tubos flotando serán conducidos hasta el lugar que les

corresponda. en el dragado ya hecho en el canal. para su colocación, los cuales se empatarán por las cabezas. El techo de estos tubos quedará a 15.5 metros por debajo del nivel del mar, y el fondo a 22 metros. Esa diferencia de 15.5 a 22 metros entre techo y fondo será el alto. por donde discurrirá el tráfico rodado donde pasará el tráfico rodado.



## EXPLICACION SOBRE OBRAS DEL TUNEL BAJO LA BAHIA



Momentos antes de partir hacia el otro lado de la bahía para contemplar las obras que se vienen ejecutando para la construcción del túnel bajo la Bahía de la Habana, el ingeniero José Menéndez Menéndez, presidente de la Sociedad Cubana de Ingenieros y director facultativo de las obras del túnel, explica a sus colegas en el Salón de Actos de la Sociedad Cubana de Ingenieros, ante fotos y planos, detalladamente, todos los aspectos de la colosal obra de ingeniería una de las primeras, en importancia, de las que se realizan actualmente en el universo. En la foto aparecen el ingeniero Cristóbal Díaz vicepresidente de la Empresa Editora EL PAIS- "Excelsior" y presidente del Bloque Cubano de Prensa y el ingeniero Jesús F. de Albuá, presidente del Colegio de Ingenieros Civiles de Cuba, que prestan suma atención a lo que explica el ingeniero Menéndez.

EL TUNEL BAJO  
LA BAHIA

## **Proposición**

de ley rebajando la  
concesión a 30 años

Presentada en la Cámara...  
Inspección del Tribunal de  
Cuentas... Mayor rendi-  
miento para el Estado

La rebaja de diez años en el término de 40 años concedido a la compañía concesionaria del túnel bajo la bahía de La Habana, así como el otorgamiento de facultades al Tribunal de Cuentas, para que inspeccione anualmente las operaciones de la concesionaria, son contemplados en una proposición de ley presentada a la Cámara, por el representante auténtico por Camagüey, Eliseo Guerra Romero, por la cual se modifica la Ley-Decreto que estableció tal concesión.

En el proyecto se mejora la participación del Estado en las utilidades de la concesionaria, de un 40 a un 50 por ciento; se fijan topos máximos para el cobro del peaje, y se crea un organismo autónomo, para la administración de las obras del túnel, una vez que las mismas hayan pasado a ser propiedad del Estado. Asimismo, se derogan los artículos de la legislación anterior, que otorgaron a la concesionaria la facultad de construir tuberías maestras bajo la bahía, para suministrar agua a los nuevos repartos, tomándola del acuéduto de La Habana, derogándose el privilegio de que disfrutaba la concesionaria, que la exime del cumplimiento de la legislación laboral, en las relaciones con sus trabajadores.

**Conoció la Cámara del Mensaje Presupuestal**

# *No Modificarán La Concesión Para el Túnel*

La Mayoría de la Cámara de Representantes se impuso con la fuerza numérica de sus votos, para decidir no tomar en consideración un proyecto de ley encaminado a modificar la concesión otorgada para construir y operar el túnel de la bahía de La Habana.

En este asunto fué consumida la totalidad de la sesión, pues el choque de ideas se produjo, sin

que surgiera el debate, en el trámite de la explicación de los votos. Previamente se había dado cuenta del mensaje presidencial relativo a los presupuestos.

Los legisladores mayoritarios se reunieron y acordaron la confección de un programa mínimo para ser considerado en lo que resta de la legislatura actual. Consta exclusivamente de seis iniciativas.

## **Túnel de La Habana**

El problema surgió en la sesión, que se había iniciado con un quórum de 73 representantes, cuando Eliseo Guerra Romero (PRC-C) explicó su proposición de ley, relativa a reuocar el término de la concesión otorgada a la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana.

El líder auténtico Facundo Hernández (H) propuso que la iniciativa fuera sacada a información pública y cuando ya el presidente Gastón Godoy y Loret de Mola (PAP-H) había propuesto al pleno su envío a tres comisiones permanentes, el líder progresista Rafael Díaz Balart (O), se opuso a que fuera tomada en consideración.

Puesta a votación nominal esta proposición, conforme a lo solicitado por el líder coordinador de la Mayoría Angel Pardo Jiménez (PAP-C), fué aprobada por 56 votos contra trece.

Vino entonces el trámite de las explicaciones de votos, que en realidad fueron turnos en favor y en contra de la iniciativa de Guerra Romero. La defendieron, además de su autor, el líder del CADI Juan Amador Rodríguez (H), Conrado Béquer (CADI-LV), y Facundo Hernández. La combatieron Díaz Balart, Fernando Casiliás Lumpuy (PAP-LV), y Cándido S. Mora Morales (FD-LV).

La sesión cayó por falta de quórum, comprobada por un pase de lista interesado por Jorge Cruz (CADI-C), cuando todavía quedaban dos legisladores por explicar sus votos.

## **Acuerdos Mayoritarios**

Los líderes mayoritarios de la Cámara reunidos bajo la presidencia de Gastón Godoy acordaron un programa mínimo para ser abordado de inmediato que comprende las iniciativas siguientes:

Modificaciones al Seguro de los Gobernadores, Alcaldes y Concejales; modificación al Seguro de los Maestros de Escuelas Privadas; reforma de la Ley de Veteranos; prohibición del uso de edulcorantes sintéticos en sustitución del azúcar de caña y la liquidación de las obligaciones de los propietarios de las casas para obreros de Pogolotti.

Fueron informados los legisladores presentes de la labor realizada por el comité senatorial que investiga las actividades trujillistas en Cuba.

Asistieron a la reunión los líderes siguientes: Angel Pardo Jiménez (PAP-C), coordinador de la Mayoría; Rafael Díaz Balart (OC), progresista; Carmelo Urquiaga Padilla (H), liberal; Jose N. Milanés Tamayo (O), demócrata, y José A. Bernal (H), radical.

*M. M. / 2*

# DERRUMBE EN EL TUNEL

Haciendo excavaciones;  
a una clínica, heridos

Un espectacular derrumbe durante se efectuaban las excavaciones en el túnel de La Habana del Este, de la Avenida del Puerto, con un balance de cinco trabajadores heridos, se registró en horas del mediodía, provocando intensa alarma y el consiguiente «corre-corre». De debajo de los escombros fueron extraídos los obreros Roger Clemente Llerena, de 25 años, vecino de Maloja 166, Lau-

reano Valdés Angel, de 38 años, vecino de 44 número 1,306, en Miramar, y Antonio Durán Rangel, de 29 años. Estos fueron asistidos en el segundo centro de socorro, el primero de lesiones graves y los otros dos, menos graves y leves. Después fueron trasladados a la clínica «Santo Tomás», situada en 27 y K, donde también ingresaron los otros dos heridos que trabajaban en el túnel de La Habana, al ocurrir el accidente.

La policía de la Tercera Estación conoció de estos hechos y a la hora en que redactamos estas líneas —dos de la tarde—, se ha personado en dicha clínica para continuar las actuaciones y conocer las generales de los otros dos trabajadores.

## LOS DOS HERIDOS QUE FALTABAN

Los dos lesionados de que hablamos en el párrafo anterior, se nombran José Antonio Percedo Morales, de 42 años, vecino de la calle Quinta y Jardín, reparto Las Delicias, en el Cotorro; y Francisco Castro Rodón, de 27 años, residente en Barreto 416, en Guanabacoa. Presentaban lesiones graves por el cuerpo. Fueron recluidos también en la clínica «Santo Tomás», según dijimos antes.

Roger Clemente será intervenido por el doctor Castañer, ya que presenta múltiples lesiones.

El teniente Duarte, de la Tercera Estación, se constituyó en la mencionada clínica, interrogando a distintos obreros y al capataz, Laureano Valdés Nargel, quienes le informaron que cuando se hallaban trabajando con una grúa cuadrada de diez por diez, hubo de romperse uno de los cables y caer el brazo y producirse el derrumbe.

Gráficas del Espectacular Derrumbe en el Túnel de la Habana del Este



Ofrecemos esta combinación gráfica del derrumbe ocurrido esta tarde en el Túnel de la Habana del Este, durante se realizaban excavaciones, resultando cinco trabajadores heridos. En primer término el capataz Laureano Valdés Nager cuando era atendido por el Dr. Castañeda en la Clínica "Santo Tomás"; después los trabajadores Francisco Castro Rodón, José Antonio Percedo Morales y Roger Clemente Llerena, heridos en el derrumbe. Finalmente aparece la grúa que, debido a partirse el cable, ocasionó el suceso espectacular. (Foto de P. Pérez).

# Sin Peligro Estallidos En el Túnel

**Sin Embargo, se ha  
Ordenado Reducir a  
la Mitad las Cargas**

En los trabajos que actualmente se realizan para la construcción del Túnel de la Bahía de La Habana, figura la excavación de un canal bajo el lecho de la bahía con dimensiones suficientes para recibir los grandes tubos de concreto prefabricados que constituirán la vía en sí.

Con este motivo para viabilizar el dragado se está utilizando la acción de la dinamita para fracturar la roca del lecho. Por la constitución geológica especial del mismo se nota una activa transmisión vibratoria de las ondas de las explosiones que resultan desagradables para los habitantes de la ciudad al producirse.

Con tal motivo el Departamento Técnico de la Comisión de Fomento Nacional estudió el caso y se estima que no ofrece ningún peligro el efecto de la carga empleada.

Sin embargo, con objeto de evitar cualquier mal efecto, ordenó a la compañía constructora disminuir las actuales cargas a la mitad para que resulten menos sensibles.

Con esta medida se espera que las explosiones tengan un efecto menos sensible y por tanto dé término a las trepidaciones hasta ahora sentidas.

*M. J. J. 56*

# Casi Perforado Totalmente El Túnel, Bajo La Cabaña

Entre Otros Edificios del Gobierno, se Alzará  
en La Habana del Este el Palacio Presidencial

Largo recorrido llevó a cabo ayer el Presidente de la República, acompañado del Ministro de Obras Públicas, del Jefe de la Marina de Guerra y otras altas personalidades civiles y militares, por las obras que se están realizando al este de la capital, del otro lado de la bahía, que habrán de hacer de esa zona uno de los centros urbanos más modernos del mundo.

La primera inspección la realizó el Jefe del Estado, en la zona que servirá de entrada al túnel junto a la estatua de Máximo Gómez, donde se construirá un trébol para facilitar el tránsito de vehículos en todas direcciones, a través de pasos a nivel y que ha sido bautizado por los ingenieros con el nombre de la "Gran Orquídea".

Se informó allí al Jefe del Estado que los trabajos se aceleran por la Société des Grands Travaux de Marsella, para terminar la obra en 30 meses, pero los ingenieros esperan entregar el túnel aún antes de esa fecha.

Hasta ahora se han realizado excavaciones por 200,000 metros cúbicos de tierra, 20,000 metros de perforación, donde se han inyectado más de diez mil toneladas de cemento para evitar las filtraciones de agua y realizar las obras en seco. El túnel tendrá 740 metros de largo, contando con cuatro vías. Será construido en 5 secciones de tubos prefabricados rectangulares, de concreto prereforzado que tendrán 22 metros de ancho, siete de altura y 107.50 de largo. Cada tubo pesará 16,000 toneladas, es decir, unas tres veces el peso del ferry "Florida".

Para fabricar esos tubos se construirá un dique seco en la parte este de la entrada de la bahía cerca de El Morro, y cada tubo después de ser sellado por ambos extremos, se abrirá una compuerta que llenará de agua al dique, haciendo flotar los tubos, más tarde serán remolcados hacia la bahía y colocados en el lecho que será dragado previamente en su fondo.

Después de realizada esta primera parte de la inspección, el Presidente de la República abordó con sus acompañantes una lancha y se trasladó a La Cabaña, donde continuó su inspección, en el dique seco que se está construyendo en ese lugar, donde se construirán y ostarán al agua los tubos, de dos en dos.

El Jefe del Estado pudo comprobar cómo ya está casi total-

mente perforada la parte de acceso al túnel, a través de la loma de La Cabaña, y se dirigió enseguida por el litoral, donde ya se ha iniciado la construcción de la Vía Monumental que llegará a las proximidades de Guanabacoa.

Se dió a conocer que la compañía constructora del túnel, cuando las obras estén más adelantadas y se organicen debidamente, permitirá la visita del público.

Terminado el recorrido, el Presidente Batista almorzó en el Club de Oficiales de La Cabaña, y enseguida se dispuso a continuar su recorrido.

Primero inspeccionó las obras en construcción del Hospital Naval "10 de Marzo" que se construye en esa zona, gigantesco centro hospitalario que consta de un edificio de siete plantas, con seis salas, y con una altura sobre el nivel del mar igual a la del edificio de 17 y M.

El Jefe del Estado observó el trazado de la Vía Monumental que se iniciará el día 18 de febrero, con actos de gran significación, entre ellos la siembra de una ceiba, colocación de la primera piedra, una misa solemne, y otros.

Será esa la vía más ancha del mundo, y se extenderá desde el túnel hasta más de un kilómetro después de la rotonda de Cojimar entroncando con una avenida de cuatro pistas con la Carretera Central, y así será posible ir desde Prado hasta la Central en solo quince minutos. Será entregada por la compañía encargada de su construcción un año después que se abra el túnel.

Simultáneamente, según se informó se iniciará con la Vía la construcción de la zona de urbanización, que constará originalmente de 20 edificios de 20 pisos, de propiedad horizontal, cada uno con terreno de diez mil metros cuadrados, con piscinas, parques, áreas verdes, etc.

Contiguo se levantará el sector comercial, con una serie de plazas comunicadas entre sí, con zonas de parqueo gratis para 10 mil autos.

Se habló del abastecimiento de nabacoa, asunto que se seguirá tratando con el Jefe del Estado.

De acuerdo con la planificación realizada, las dependencias oficiales estarán agru-

padas en tres núcleos: núcleo cultural en la Plaza Cívica; núcleo económico en la Habana Vieja y el núcleo gubernamental, que radicará en la Habana del Este, donde se construirá el Palacio Presidencial y los edificios de los Ministerios de Agricultura, Defensa, Gobernación y Obras Públicas, y organismos autónomos del Estado.

Después el jefe del Estado visitó la Colina Villarreal, donde actualmente se construye un reparto, y desde cuyo mirador se contempla el maravilloso paisaje del Valle de Bacuranao y la Laguna Berroa, y donde se proyecta la construcción del Parque Nacional con quince caballerías de terreno que comprará el Estado, y será dotado de jardines, bosques, lagos, etc.

El alcalde de Guanabacoa, señor Villalobos, y el doctor Pedro Grau en representación de los vecinos, conversaron con el Presidente Batista y el Ministro de Obras Públicas, sobre la iluminación de la Vía Blanca, desde la Habana hasta Guanabo, mediante contribución de diez mil pesos por el Estado y de 50 mil por el Municipio de Guanabacoa, y el resto que doblaría esa cantidad por los propietarios, con un servicio eléctrico suministrado por la planta que se instalará en la Habana del Este.

Al regresar a La Habana, el Presidente Batista visitó la Cueva del Gato, donde se ha colocado una imagen de la Virgen de la Caridad.



M. ref. 7/1956

# Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A.

## ANUNCIO DE SUBASTA

SUBASTA parcial para la contratación de las obras de construcción de la AVENIDA MONUMENTAL que enlazará el Túnel de La Habana con la Via Blanca atravesando La Habana del Este, Longitud total 7 Kms. y 80.00 mts. Provincia de La Habana.

Desde la fecha de esta publicación y a fin de que los Licitadores puedan estudiar el Proyecto objeto de esta Subasta, el mismo se encontrará a la disposición de quienes deseen examinarlo, en las Oficinas de esta Compañía, Calle Prado No. 56, todos los días laborables de 9 a.m. a 12 m.

Del Proyecto aprobado se sacarán a subasta solamente aquellas unidades de obra que aparezcan en los Modelos de Proposiciones, ya que las obras se licitarán en distintas subastas parciales.

Desde el día 12 de octubre, en dichas oficinas y en horas laborables, se facilitarán a quienes los soliciten los Modelos de Proposiciones y cuantos informes sean pertinentes en relación con estas obras.

La Subasta para estas obras se celebrará el día 29 de octubre de 1956, a las 10 y 30 a.m., en las Oficinas de Financiera Nacional de Cuba, radicadas en Amargura y Cuba, La Habana, y hasta las 10 a.m. de dicho día se recibirán Proposiciones en Pliegos cerrados para esa Subasta, en las mencionadas Oficinas.

**COMPAÑIA DE FOMENTO DEL TUNEL  
DE LA HABANA, S. A.**

**Dr. Pedro Grau Triana,  
Presidente.**

## Serán construídos en La Habana del Este, junto al nuevo Palacio Presidencial, varios Ministerios

Anunció el Ministro de Obras Públicas que si prospera con la rapidez que espera, el financiamiento para estas obras, serán iniciadas el próximo año de 1957; terminados ya los planes

### SE HARAN LAS OBRAS EN TERRENOS PROPIEDAD DEL ESTADO; IMPULSARAN IMPORTANTE VIA DE OCCIDENTE

En terrenos propiedad del Estado en la Habana del Este, alineados al nuevo Palacio Presidencial, serán construídos los edificios correspondientes para instalar en ellos con todo el confort necesario, los Ministerios de Obras Públicas, Salubridad y Asistencia Social, Agricultura y Trabajo, según anunció a los periodistas que cubren el sector informativo de Palacio, el ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez.

Agregó el titular de Obras Públicas, que con el Presidente de la República general Batista ha venido estudiando últimamente todo cuanto se refiere a este nuevo plan que se llevará a cabo en la gran Habana del Este, y, que asimismo está siendo objeto de detenido estudio por el Jefe del Estado importantes planes de obras que se realizarán con cargo al Plan de Desarrollo Económico Social, de verdadero interés y beneficio público en el que serán invertidos varios millones de pesos.

Entre estos proyectos —agregó el Arquitecto Arroyo—, figura en primer término el de dividir en tres centros los edificios públicos. El primero corresponde a la Plaza de la República, denominado cultural, en el cual serán levantados a más de los ya existentes los edificio del Teatro Nacional y Academia de Arte y Declamación; Biblioteca Nacional y otros de índole cultural. El segundo centro será el de la llamada Habana Vieja donde se levantará el edificio del Banco

Nacional y los correspondientes a las oficinas recaudadoras y finalmente, el centro del Ejecutivo en La Habana del Este donde, además del Palacio Presidencial, se levantarán los Ministerios anteriormente señalados.

Si el financiamiento de estas obras prospera con la rapidez que espera el Ministro de Obras Públicas las obras, según anunció, se comenzarán en el nuevo año de 1957 y que todos los lineamientos trazados para estos planes respondan al plan piloto que acaba de finalizar la Junta Nacional de Planificación.

#### LA VIA DE OCCIDENTE

Otro gran empeño del Ministro Arroyo, de acuerdo con el Presidente es el de la gran vía de Occidente, que partiendo de Santa Fe, finalice en el Mariel, obra ésta a la que se le dará gran impulso.

# El Primer Paso a Través del Puerto

LA semana anterior, los ingenieros de la Société des Grands Travaux de Marseille estaban pendientes de los partes meteorológicos del Observatorio Nacional. De que hubiera tiempo bonacible dependía que La Habana recordara o no los tiempos de su remota infancia, cuando, para prevenirse de la posible incursión de corsarios y piratas, las autoridades cerraban la bahía de la capital a las nueve de la noche, tendiendo una gruesa cadena a través del canal, desde el castillo de La Punta a la fortaleza de La Cabaña, impidiendo así la entrada de los buques, mientras la villa se recogía dentro de sus murallas en espera de lo peor.

Esta vez, empero, el cierre total del bolsón del puerto no iba a ser mayor de tres horas y la medida sería debida a imperativos del progreso. La orden esperada, de suspender el tránsito por el canal, sería motivo de un avance considerable de nuestra civilización; el hundimiento y fijación de las dos primeras secciones de la novel vía submarina conocida de todos por "El Túnel de La Habana", un conducto sumergido en proceso que unirá la gran ciudad de hoy con la ciudad de mañana. Una atrevida obra de ingeniería —nueva, original e ingeniosa— cuyas características principales ofrecimos el pasado domingo, con carácter de exclusividad, a los lectores de EL MUNDO.

Ahora, en posesión de los dibujos trazados sobre los complicados planos de la gran obra, trataremos de dar a nuestros lectores una somera explicación —modesta y sencilla— de cómo se realizará la operación de traslado, inmersión y fijación de los tubos o secciones que, en su día, descansarán en el lecho del canal del puerto formando la unidad definitiva del futuro camino sumergido.

Días atrás, hallábanse totalmente terminados y satisfactoriamente probados, en el dique seco donde fueron contruidos, los tubos 1 y 2 del Túnel de La Habana. Destruído con dinamita el muro de roca que separaba el dique del canal, ambas secciones del conducto submarino, con sus extremos cerrados por una malla de hormigón, flotaban en la ensenada rectangular. Cada una con un peso exacto de 16 mil toneladas, —más de tres veces el desplazamiento del ferry "Florida"— las dos moles de hormigón preesforzado esperaban por las patanas especiales, equipadas con cuatro "winches" de 80 toneladas, que habrían de conducir las a la costa de La Habana, para su colocación correlativa en el acceso a la gran ciudad.

Si el boletín del tiempo fuera satisfactorio, se uniría un extremo de la sección número uno a la torre de ventilación levantada en la costa de La Habana y se hundiría, mediante los tanques de lastre que cada tubo posee, en la zanja de grava previamente acondicionada en el fondo de la bahía. El segundo tubo vendría a unirse al primero con un intervalo de tres o cuatro

días. Luego, el apoyo o descanso de cada sección se graduaría con los gatos hidráulicos de que están dotadas, se alinearían y nivelarían convenientemente y se procedería a fijarlas en el lecho del mar.

Para esta última difícil operación ya estaban preparados, en los inmensos talleres de la obra levantados junto a la fortaleza de La Cabaña, los resistentes encofrados metálicos destinados a fundir los basamentos de las diferentes secciones. Bajo la superficie se construirán las bases definitivas, también de hormigón preesforzado, vaciando la mezcla en las armazones de metal señaladas, situadas en las cabezas y centro de cada sección y formando un cordón a todo lo largo de las mismas, quedando el encofrado metálico empotrado, es decir, formando parte integral de los soportes del conducto para mayor garantía de consistencia y seguridad.

Esta misma operación —nos ilustran los directores de la magna obra— sería repetida en la inserción de cada una de las secciones hasta dar al túnel la consolidación total en una sola e indivisible unidad.

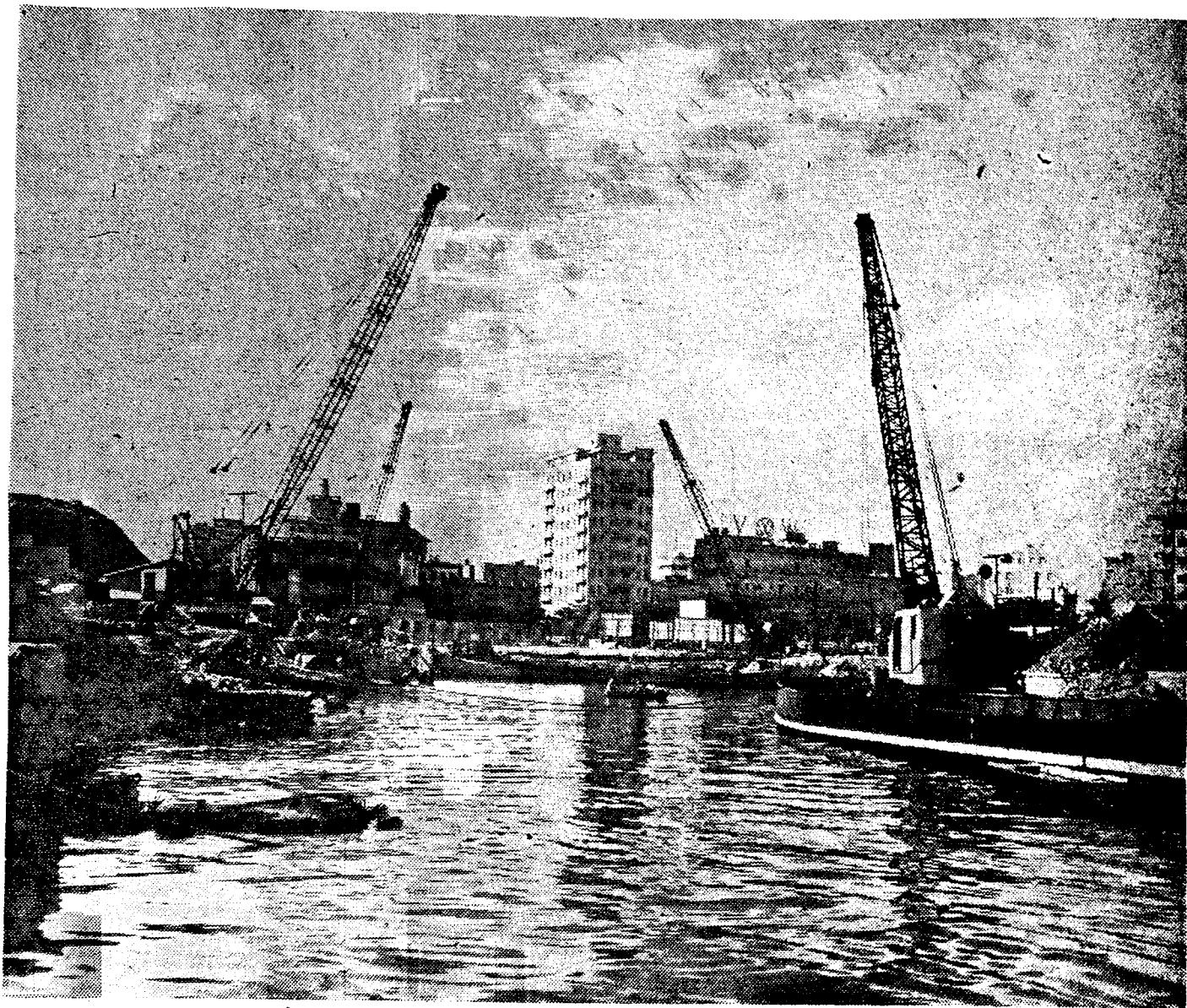
## La Orquídea del Tránsito

SOLO la colocación y fijación de los dos primeros tubos que formarán el camino por debajo de la bahía —nos dicen los técnicos— hará posible la restitución del tránsito normal por las avenidas del Puerto y de Malecón, evitando el engorroso desvío de vehículos actual. Ya que esta labor se realiza paralelamente a la construcción de la orquídea.

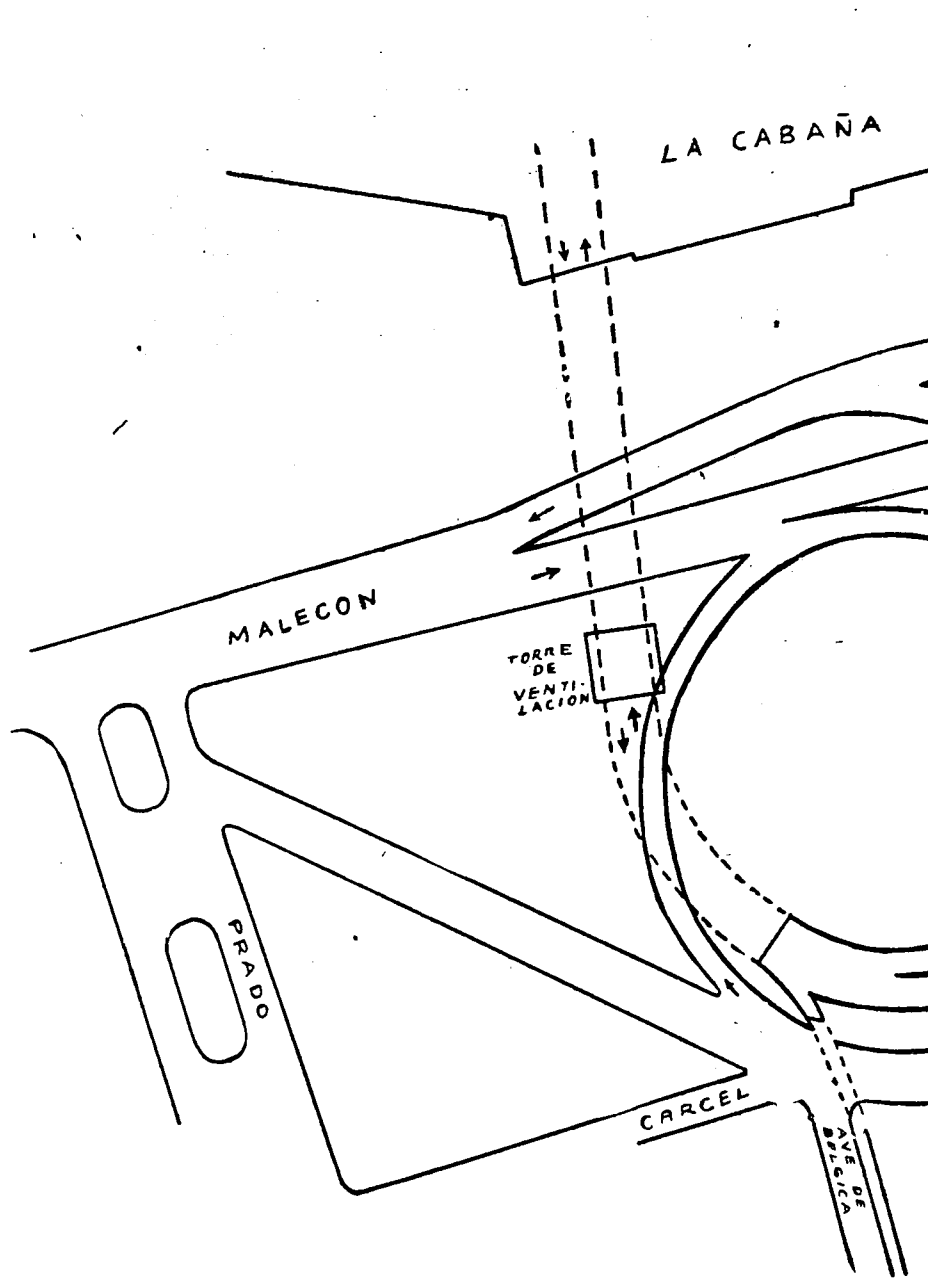
El moderno sistema de cruzamiento de caminos, denominado orquídea, cuya construcción está al terminarse, permitirá, en los comienzos del entrante año, la circulación de los automóviles por todas las avenidas y calles que desembocan en el área del túnel. Dotado este sistema de cinco puentes o pasos superiores, diseñados con vista de la gran afluencia de autos a esa zona de la ciudad y teniendo en consideración los treinta mil vehículos diarios que cruzarán el túnel en el futuro hacia La Habana del Este, ofrece las mayores garantías en cuanto a las facilidades de locomoción exenta de accidentes.

Con buen tiempo, —sólo falta a estas horas un benigno boletín del Observatorio— la antigua villa de San Cristóbal de La Habana, que en principio fué creciendo por Oficios y Mercaderes, "por donde se iba a los bajeles"; luego por el norte en dirección al camino real y por último en todas direcciones menos por una vedada, la que da al puerto, hallará una nueva área de expansión: La Habana del Este.

Es que, en estos días, la Gran Habana, cuya población de 1.200,000 habitantes está creciendo a un ritmo de 30,000 seres por año, dará un paso definitivo hacia la meta hasta ahora imposible: su crecimiento a espaldas del viejo Templete, a través del puerto.



A FOTO MUESTRA UNA vista general del túnel en la costa de La Habana, tomada por nuestro fotógrafo "Paco" ltuna desde el mar. Las inmensas grúas en plena actividad y el boquete o ensenada artificial abierto en la costa, dan, en conjunto, una idea de la magnitud de la obra.



SEÑALA el plano, debido al dibujante Torrens, el sistema de cruzamiento de la vía férrea, que por su eficiencia de este moderno medio de tránsito, llamado "orquídea", damos de

N Comité de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, ha rendido un detallado estudio acerca de las calorías que necesita el cuerpo humano. Considera que los resultados básicos para poder formular métodos para el cálculo, con precisión, de las necesidades calóricas de países y grupos de población.

espera que los especialistas en nutrición de todo el mundo podrán usar los métodos así formulados. El experimento llevado a cabo es sumamente interesante.

En seis años el llamado Comité de Necesidades Calóricas, un hombre y una mujer tipo aunque hipotético, fue el punto de partida para el estudio de las necesidades calóricas. Los expertos se basaron en ello en datos tomados del estudio de población que ha sido estudiado en lo que se refiere a sus medidas antropométricas, aptitud física, consumo de alimentos y gasto energético: los hombres y las mujeres jóvenes y sanos que viven en los climas templados del occidente.

Desde entonces la FAO y sus miembros han estado utilizando el informe del Comité así como el hombre y la mujer tipo, en sus propios estudios sobre necesidades calóricas.

Los progresos de este ramo de la ciencia en los seis años transcurridos aconsejaban modificar el informe para tomar en cuenta los conocimientos acumulados en este período. Con

ese fin el 15 al 20 de mayo de 1956, un estudio de necesidad

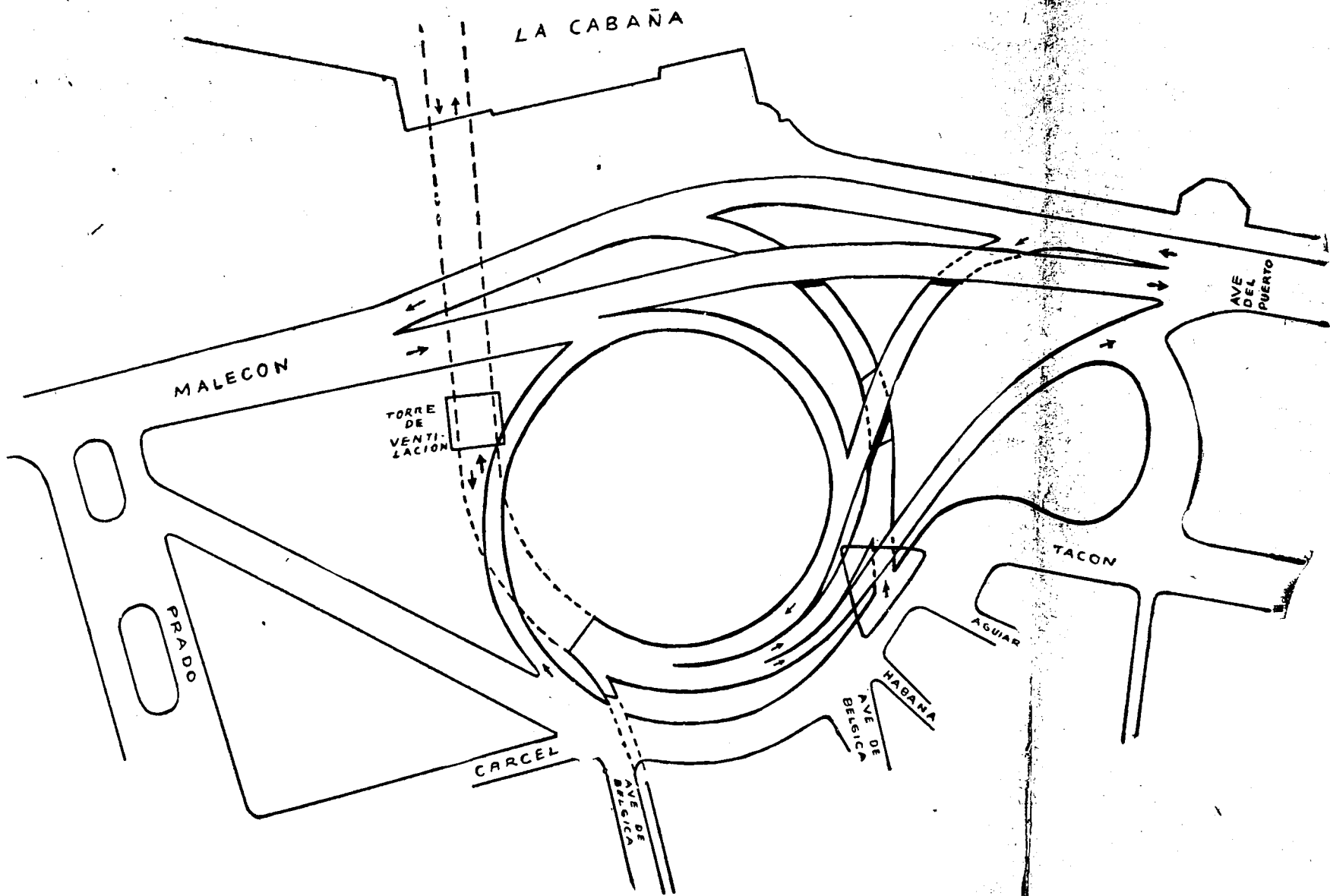
Este se refiere al hombre y a la mujer tipo y apto para un peso de 160 libras y un ambiente de trabajo que consume

cientemente en un buen equipo y pierde peso a una tasa baja durante alguna actividad, riosos oca

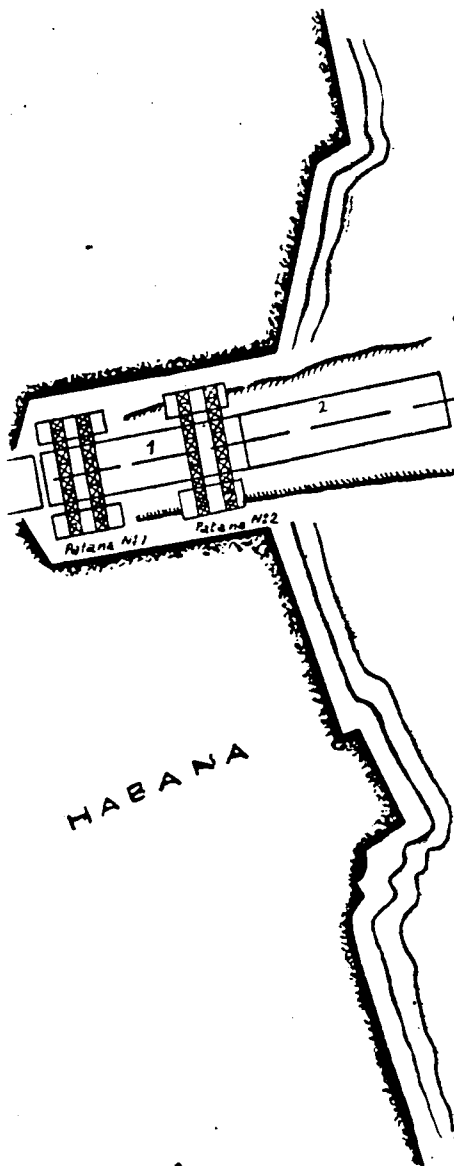
sicamente en el empleo e incluso hasta un promedio de media a 5/8 y distracción para comer calorías diarias.

Su equipo es la misma edad que vive en el campo y ocupa en una industria hasta 4 kilómetros una hora de actividades, como los niños de porte tranquilo medio diarias durante

El Comité de factores las necesidades particulares la actividad corporales, ambiente, modificar



SEÑALA el plano, debido al dibujante Torrens, el sistema de cruzamiento de caminos a la entrada del túnel en el lado de La Habana. De la eficiencia de este moderno medio de tránsito, llamado "orquídea", damos detalles en el curso de la presente información.



más que otros; pero la mayor parte de tales tipos se manifiesta desde su nacimiento en mismo de la humanidad: la gloria se limita a modificarlos, suavizando unos rasgos o imitando otros. Apuntaba Montaigne que el hombre es ondulante y diverso. No es mentira; pero siempre trata de cristalizar en unos caracteres fijos. (Aunque la inteligencia, naturalmente, tiende a abolir tales barreras).

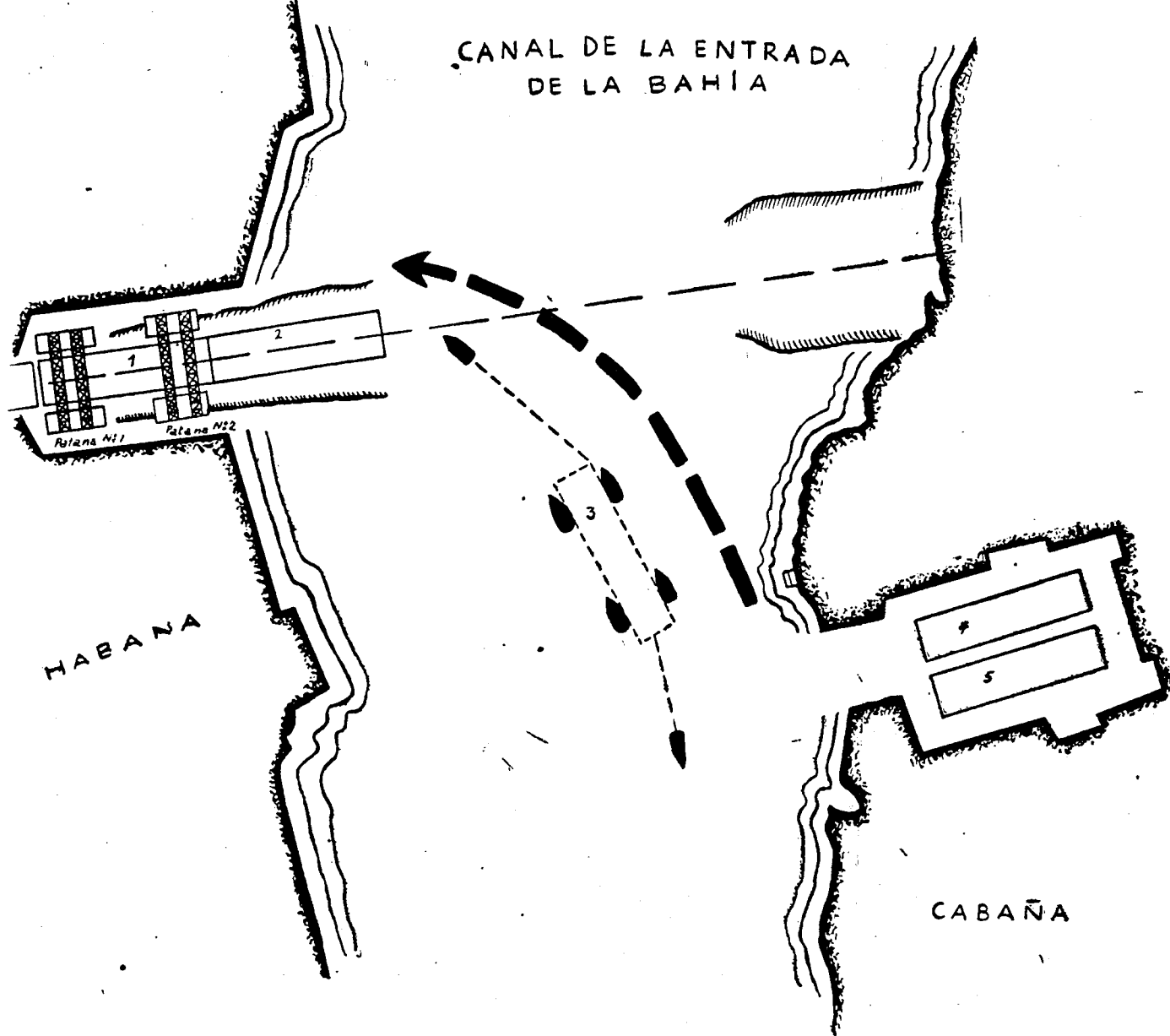
2. Nótese que no quiero tratar en general sobre los Caracteres; me contento con algo más modesto. Para solaz de un lado en mis ocios algunas meditaciones sobre célebres antecesores. Mas, para el otro lado de este texto (destinado a publicación) permitidme ofrecer dos retratos; y si alguien descubriese ambos modos de proceder.

3. De acuerdo con la etimología, Crisóstomo nació con el don de la elocuencia pero no disertó, oh Juan José de Espinosa, primeramente, en la vida social; él quería ser el hombre de la voz cantante, y quería ser director de la orquesta o muchedumbre. Por eso buscó donde pudiera medrar. Pero su orgullo, su *flatus vocis*, más o menos articulado, era una mercancía que debieron ser en rigor intranquilizante, incluso, a tomarle pasajes enteros, como un par de alas que no pesaban. Con grandes esfuerzos, Crisóstomo buscó el solo esquema oratorio, que aplicó en toda ocasión para tratar de los temas que lo mudado era siempre lo poco que quedaba. Todo se cifraba en la rareza. La amplitud de sus lecturas, en vez de ser un error en sus conocidos; pero el simpatizante bibliográfico la perdía, porque César era a veces más necesarios que el

SEÑALA EL PLANO la operación de traslado de los túneles donde se construyeron, junto a La Habana, hasta su capital. Estudiándolo de acuerdo con el texto de la preface, analiza la impresión

Estudio Social  
 Quo Necessi

CANAL DE LA ENTRADA  
DE LA BAHÍA



HABANA

CABAÑA

SEÑALA EL PLANO la operación de traslado de los tubos o secciones del Túnel de La Habana, desde el dique seco donde se construyeran, junto a La Cabaña, hasta su colocación y hundimiento en la costa de la actual ciudad capital. Estudiándolo de acuerdo con el texto de la presente información tendrá el lector una idea de cómo se realiza la importante labor.

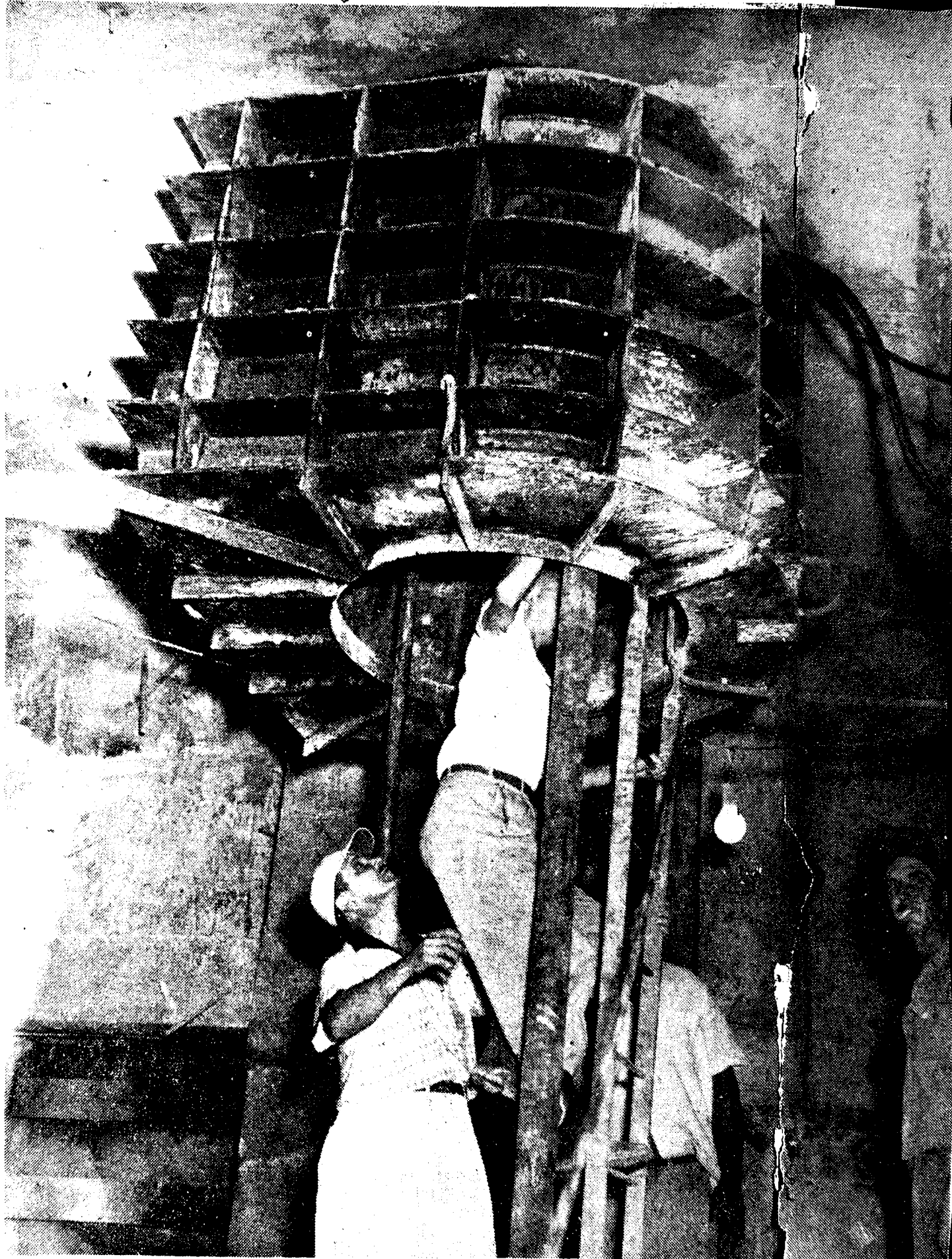


# Suscitó un



**F**IO BAROJA, novelista nacido en 1872. Hace años vivió a Vera de Bidasoa de la frontera francesa, y pasa la mayor parte de sus obras se han traducido al francés, nueve al alemán, cinco al holandés, dos al noruego, cinco al checo y dos al japonés. Los libros suyos publicados en los Estados Unidos adoptados como literatura de español en diferentes institutos y colegios de América. También libro de lectura de español de la Sorbona. En general, en los países de Europa y en los Estados Unidos, Pio Baroja es el español que tiene más prestigio entre los intelectuales, alejado del mundo público, ni tampoco percibe distinciones de otra clase. Entre sus obras sobresalen: *Juventud*, *egolatría* y *fantasías*; *Las horas*; *Momentum*; *Catáclismo*; *La caverna del Jarama*; *Divagaciones apócrifas*; *El árbol de la ciencia*; *El torbellino del mundo*, o *nada*; *El Mundo es un desierto*; *La sensualidad perversa*; *Inquietudes de Shantia*; *El laberinto de las sirenas*; *Trayectoria de Juan de Alzola*; *La arbitrariedad*; *el nocturno*; *Beltrán*; *El "caudillo"*; *de la Cotorra Verde*; *La culpa*; *El crimen*; *El horroroso*; *de Peñaranda del Campo*; *El náufrago*; *Los pilotos de guerra*; *y La estrella del capitán*. En la serie de *El Mar*, iniciada con *Las inquietudes de Shantia*.

LA INSPECCION EFECTUADA por el reportero dentro de cada una de las obras de Baroja, pueden considerarse como una autonomía las novelas de Baroja. "Viene de antiguo" dice uno de sus críticos, la presencia de Baroja por el problema de las razas; todos sus libros respiran el empeño de encontrar explicación del carácter



LA INSPECCION EFECTUADA por el reportero dentro de cada una de las secciones del túnel construidas,— primera vez que la prensa tiene acceso a la totalidad de las obras—nos permitió acopiar los datos que aparecen en nuestras someras y modestas informaciones sobre la importante obra.

7

*Causales del Túnel Bajo la Bahía*

# LA HABANA DE AYER, LA DE HOY, LA DE MAÑANA...

*Por Cristóbal A. Zamora*

*Especial Para EL MUNDO*

EL nacimiento de La Habana es uno de los muchos inescrutables misterios de la historia. Habiéndose perdido los libros correspondientes al cabildo o ayuntamiento de la villa, anteriores a 1550, ninguno entre los varios historiadores españoles y cubanos que indagaran en los orígenes de la capital de Cuba, pudo fijar nunca el sitio de la primera ubicación de la ciudad, ni mucho menos la fecha exacta en que fuera fundada por orden del conquistador Diego Velázquez.

Empero, hay coincidencia de opiniones en un hecho: el término Habana lo tomaron el padre Las Casas y Pánfilo de Narváez del extenso cacicazgo indio que se extendiera, hasta 1514, desde Marién —hoy Mariel— hasta las cercanías de la actual ciudad de Matanzas, vasto territorio que gobernara en aquella fecha el cacique Habaguanex. Y se hace evidente también que la fundación de La Habana fuera realizada en principio —año de 1515— en la costa sur, —“villa situada en el llano de Patabanó”, determina el historiador López de Gomara—, trasladándose años más tarde —entre 1519 y 1520— a la costa norte. Primeramente —reiteramos que no existen datos fidedignos—, junto al río Almendares, en el lugar conocido por La Chorrera, y después —emplazamiento definitivo— en la orilla oeste del puerto.

En una sola cosa no difieren los historiadores, aun dentro de la nebulosa de tan remotos hechos: los estudiosos de todas las épocas estuvieron contestes en la raíz etimológica del vocablo *Habana* —de puro sabor indígena—, que de la lengua aborigen pudo traducirse libremente por la expresión *pradera*, voz a la cual los colonizadores antepusieron el nombre del santo portador de Cristo, dando apelativo eterno a la ciudad: San Cristóbal de La Habana. Es decir, San Cristóbal de La Pradera o de La Sabana.

Y cuenta la leyenda que la villa fué creciendo junto al litoral de la bahía bajo la fronda de la ceiba madre, donde —diz que dicen— se ofició la primera misa. Extendiéndose en derredor a la Plaza de Armas, que hasta bien entrado el siglo XIX fuera centro neurálgico de toda la ciudad, mientras ésta —deruidas las murallas— avanzaba extra muros; primero, hasta la calzada de La Infanta y hasta Jesús del Monte y el Cerro, y más tarde, por el Vedado, y luego —cruzando el Almendares— por Miramar y todo el término municipal de Marianao, al tiempo que se desbordaba por sobre el canal del puerto hacia Regla, Cojímar, Guanabo y Guanabacoa.

## LA HABANA DE HOY

YA en los comienzos del presente siglo —año de 1900— la ciudad de La Habana tenía una población de 243,000 habitantes, mientras Marianao alcanzaba 12,803, y las poblaciones conjuntas de Guanabacoa y Regla sumaban 31,000 habitantes.

Y el crecimiento de la gran urbe continuó en proyección aritmética, multiplicándose los barrios hacia el oeste, el suroeste y el sur, mientras las poblaciones situadas al este—Casa Blanca, Regla, Guanabacoa— crecían lentamente, merced a las dilatadas playas de la costa norte, para llegar a las cuales todavía hoy se requiere un rodeo de quince kilómetros en automóvil.

En los últimos cincuenta años la gran metrópoli ha ido perdiendo sus contornos específicos, confundándose, a través del túnel, y los puentes sobre el río Almendares, con el municipio de Marianao —el segundo en importancia de la Isla—, y llegando por el sur y el suroeste a invadir poblaciones como las de Santa María del Rosario, y Santiago de Las Vegas, expandiéndose ya sobre Bejucal, Arroyo Arenas, El Cano, San José de Las Lajas, etc., dando pie al nuevo nombre que se repite a diario: La Gran Habana.

El último censo de población, efectuado en 1953, denota el desarrollo de la gran urbe capital en el último medio siglo:

<b>Población al Oeste</b>			
La Habana ....	787,685	habitantes	
Marianao .....	229,576	"	Total: 1,017,261
<b>Población al Este</b>			
Guanabacoa ....	112,333	"	
Regla .....	26,755	"	Total: 139,088
<b>Gran Total de La Habana</b>	<b>1.156,349</b>	"	

Como es fácil colegir, la población al oeste de la bahía aumentó, en el cincuentenario pasado, de aproximadamente 300,000 habitantes a un millón. En tanto las poblaciones situadas al este —Regla y Guanabacoa— sólo tuvieron un aumento de 31,000 habitantes. Obvio motivo y causal primera en la realización del Túnel de La Habana, por cuanto la moderna vía submarina permitirá a La Habana una lógica expansión en las colinas de la costa norte, junto al mar y distante apenas unos minutos de su ubicación original.

**LA HABANA DEL FUTURO**

ES que la urbe capital de la República, exenta de altas montañas que limitasen su expansión horizontal, no vino nunca obligada a crecer hacia arriba, teniendo sólo vedado, por el canal de entrada a la bahía, el acceso a las empinadas tierras del este, donde, de no haber sido por la amenaza constante de la piratería, fuera más apropiado haber fundado la primitiva villa.

Mas, volemós unos instantes a velocidad supersónica en la nave Futura. No cuesta gran esfuerzo de imaginación en la Era Atómica, adelantarse cincuenta años en la curva espacio-tiempo que se llama distancia y situarse en La Habana que habrá de ser el año 2006, es decir, dentro de medio siglo justo. Mañana —mediante el conducto sumergido que ahora se construye— la ya populosa ciudad se ensanchará hacia la dilatada zona situada detrás del Morro y la Cabaña —ahora fortalezas sin virtualidad defensiva— adonde se ha planificado científicamente La Habana del Este.

Empero, sin presunción de videntes, tomando como metro el acelerado ritmo de su proliferación actual, barruntamos que la ciudad seguirá creciendo en los próximos cien años quizás hasta Santa Cruz del Norte y Bauta, en la línea de la costa, y desde el litoral hasta el centro de la provincia de su nombre. En un siglo más —visión de nuestros nietos—, veloces trenes subterráneos llevarán a tres millones de seres de un extremo a otro de la orgullosa metrópolis; cuatro espaciosos aeropuertos vaciarán sobre la city contingentes enormes de viajeros de todas partes del orbe; miles y miles de automóviles recorrerán las amplias avenidas de alta velocidad y un enjambre compacto de hombres, mujeres y niños colmará las calles de la ciudad adulta, derramando por las brillantes arterias de la circulación un torrente de vida, bajo un cielo nublado por aparatos voladores de los más diversos tipos... La tranquila aldea de 1900, como la medrosa villa original de 1520, recatada y temblorosa dentro de sus murallas, serán irreales sueños, cuentos para dormir a los avispados parvulitos de la edad del átomo, a través de manejadoras o criadas electrónicas, mientras papá y mamá asisten a una cena en Londres.

# Fijan Primera Sección De la vía Submarina

Tiene el Enorme "Tubo" Hundido en la Bahía  
107.50 Metros de Largo y Pesa 16,000 Tons.

Por CRISTOBAL A. ZAMORA *1107. 13*  
*1956*  
Especial Para EL MUNDO

Al fin, tras largos días de espera, aprovechando una calma entre dos nortes, fué colocado ayer el primer cajón o tubo de los cinco que formarán la vía submarina a través de la bahía habanera.

Durante las dos semanas anteriores, los ingenieros de la Société des Grands Travaux de Marseille, realizadora del Túnel de La Habana, habían estado en permanente contacto con el Observatorio Nacional, esperando un ansiado boletín del tiempo bonacible para hundir y fijar las dos primeras secciones del conducto sumergido que enlazará a La Habana con su prolongación a través del canal del puerto: La futura Habana del Este.

En la mañana de ayer, asistieron a la paciente labor de remolcar, hundir y fijar la primera sección del túnel, trabajos que comenzaron a las seis de la mañana para terminar en horas de la tarde, el ministro de Obras Públicas, Nicolás Arroyo; el presidente de la Comisión de Fomento Nacional, doctor Amadeo López Castro; el presidente de la Comisión Nacional de Viviendas, doctor José Pardo Jiménez; el doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana; el doctor Oscar García Montes, presidente de la Financiera Nacional; el ingeniero France F. Besson, director de la compañía constructora del túnel; el presidente del BANFAIC, doctor Emeterio Santovenia; el doctor Mariano Domingo y Morales del Castillo; el doctor Gaudencio Castro, los señores Guillermo Rodríguez, Alvaro Velasco, Tomás Felipe Camacho, Jesús Rivera Cantillo y otras personalidades.

El enorme "tubo" construido de hormigón preesforzado, —como sus pariguales hasta el número de cinco,— mide exactamente 107.50 metros de largo por 7.30 de alto y 21.85 de ancho y tiene

un peso equivalente a 16,000 toneladas, —más de tres veces el desplazamiento del ferry "Florida". Su traslado se efectuó mediante el auxilio de cinco remolcadores, desde la base que posee la compañía constructora en Regla, conducido a flor de agua, sólo con sus flotadores visibles, en una paciente y responsable gestión, mientras, desde el puente de mando los directores de la importante operación daban órdenes a los remolcadores por medio de potentes magnavoces.

Largas horas demoró enfilear el tubo hacia la ensenada rectangular dispuesta al efecto en la costa de La Habana, junto al castillo de La Punta, mientras un ejército de ingenieros franceses y cubanos dirigían con toda precaución la difícil maniobra, hasta concentrarlo con la torre de ventilación, operación llevada a cabo con gran éxito, después de largas horas de trabajo.

Luego de ajustado el tubo en su posición definitiva, fué atado con cables a las gigantes patanas importadas especialmente para la obra, y comenzó la alineación final. Las patanas unidas por enormes puentes de hierro y equipadas con cuatro winches de ochenta toneladas cada uno, fueron realizando, con la lentitud requerida en actos de tal envergadura, el lento y despacioso hundimiento de la mole de hormigón que tiene en su interior cuatro vías para el paso de vehículos, dos de ida y dos de vuelta.

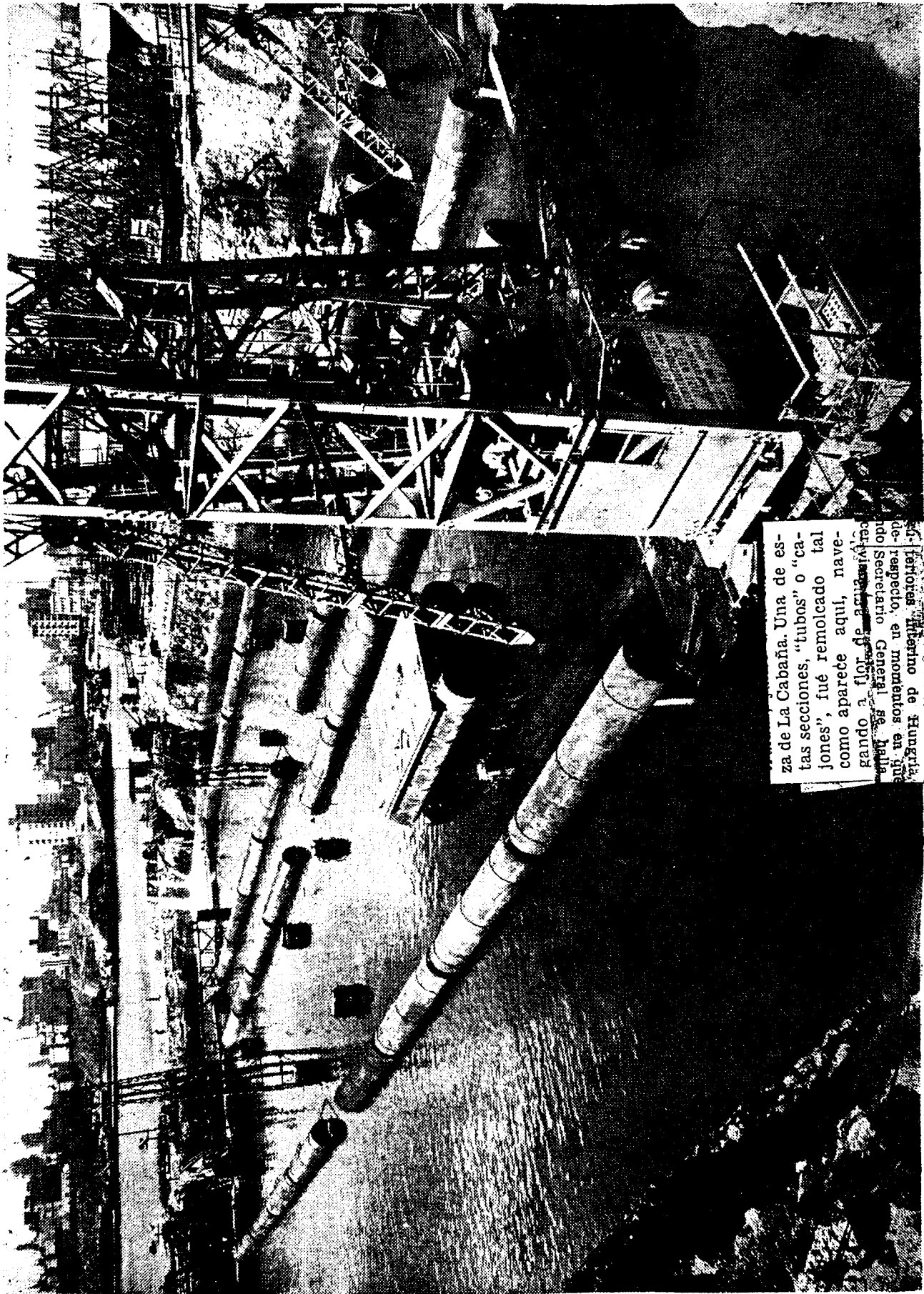
Ya en horas de la tarde, fue

ron saltados los flotadores y llenados de agua los grandes tanques de lastre interiores, añadiéndose así al pesado cajón un peso adicional de 100 toneladas.

En tanto, en el mástil del Morro se acumulaban las banderas de diversas nacionalidades, equivalentes a otros tantos buques que esperaban, mar afuera, el fin de la operación que se realizaba para que se abriera al tránsito el canal del puerto.

Y la enorme masa de hormigón fué desapareciendo milímetros a milímetro bajo las aguas, descansando provisionalmente en los gatos hidráulicos o apoyos provisionales, en el lecho del mar, hasta tanto —la siguiente fase de esta parte de la obra— se fraguen los cimientos que le darán asiento e inmovilidad definitivos.

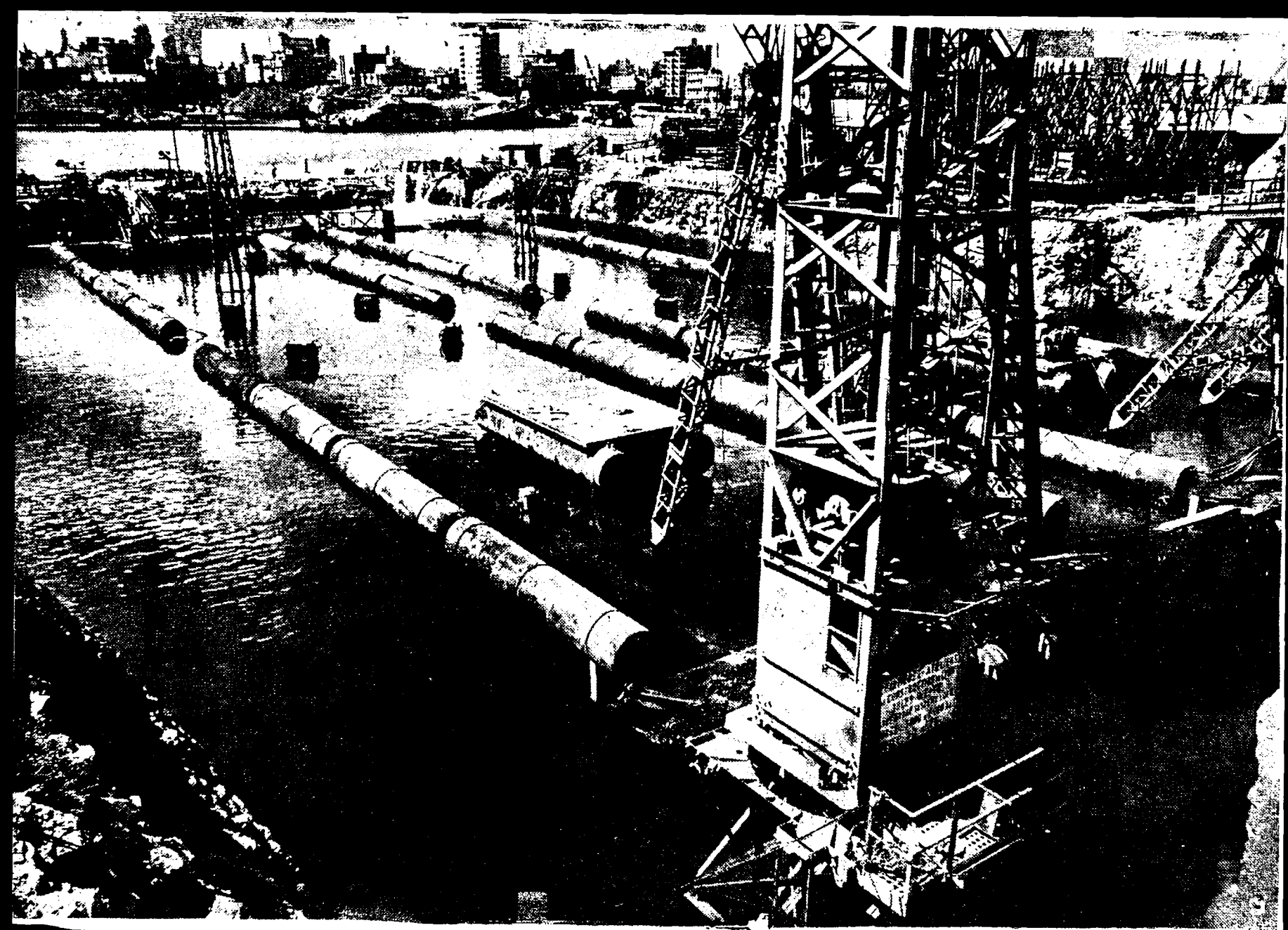
De esta forma se rebasó la primera y una de las más difíciles tareas en la construcción del Túnel de La Habana, quizá la más importante obra de ingeniería realizada en Cuba hasta la fecha.



3

El ferrocarril de Hungría, de resaca, en momentos en que el Secretario General se halla en un momento de opura

za de La Cabaña. Una de estas secciones, "tubos" o "cables", fué remolcado tal como aparece aquí, navegando por el río.



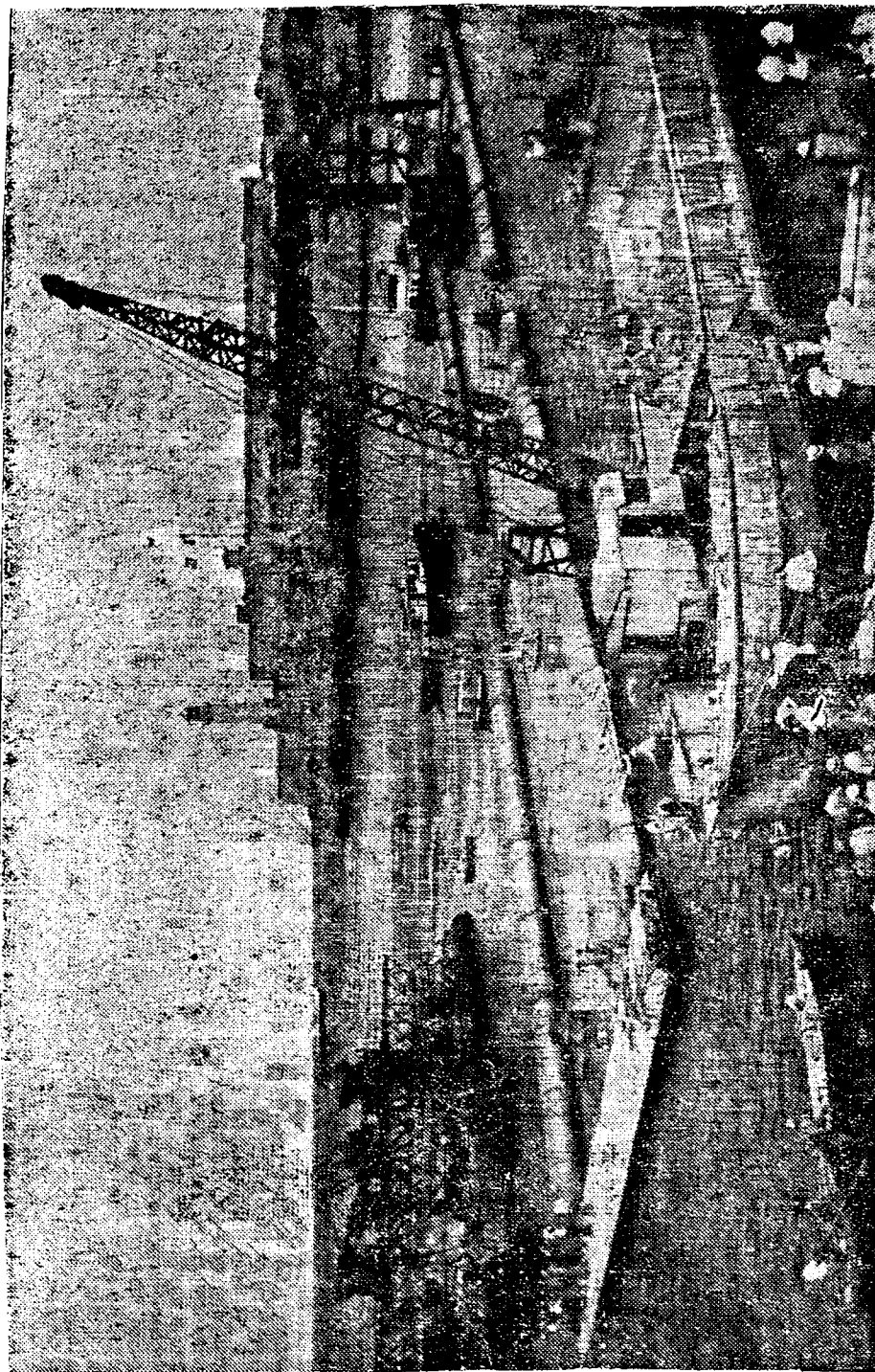
MUESTRA LA presente foto las secciones 1 y 2 del túnel bajo la bahía de La Habana, cuando aún se hallaban en su periodo de prueba de inmersión en el dique seco donde fueran construidas, junto a la fortaleza de La Cabaña. Una de estas secciones, "tubos" o "cajones", fué remolcado tal como aparece aquí, navegando a flor de agua, sólo con sus flotadores visibles, hasta la ensenada rectangular previamente abierta en la costa habanera.



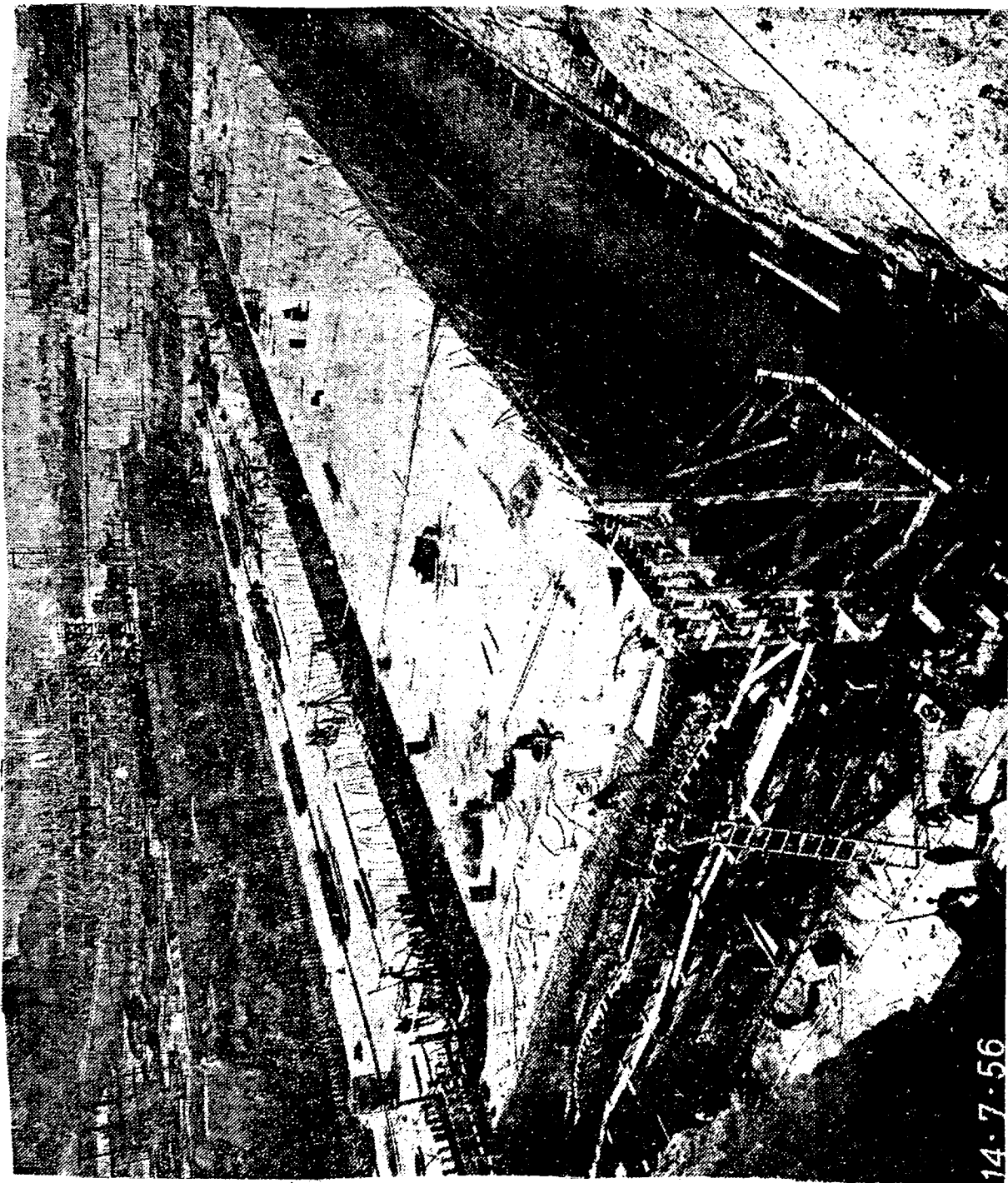
2



EL "TUBO" O "CAJON" número uno del túnel que se construye bajo la bahía habanera, cuando cruzaba lentamente, con el auxilio de cinco remolcadores, frente a la fortaleza de La Cabaña. El largo de cada una de las secciones es de 107.50 metros; el ancho es de 21.85 metros.



**LA SECCION PRIMERA DEL TUNEL de La Habana, cuando enfilaba la ensenada artificial donde más tarde fuera colocada y hundida, tras cinco horas de labor. Esta sección de la vía sumergida acopló perfectamente con la torre de ventilación correspondiente a la costa de La Habana.**



14-7-56

LAS SECCIONES 1 y 2 DEL TUNEL de La Habana, cuando terminada su estructura de hormigón preesforzado, y retiradas las maderas del encofrado quedaron listas para las pruebas de inmersión y resistencia.

## Editorial

# El Túnel de La Habana Toma Forma

**P**UEDE decirse que, con la colocación de la primera sección del túnel que, por debajo de las aguas de la entrada del puerto habanero—el llamado “canal”—unirá a la capital con las poblaciones y las playas existentes en la costa norte, la gran obra ha empezado a tomar forma—a concretar un proyecto que, acariciado durante mucho tiempo como un sueño, parece ya, definitivamente, camino de convertirse en hermosa realidad.

Sin duda, el hecho vale la pena de ser señalado en cuanto representa un nuevo paso de La Habana hacia la conquista efectiva, total, de la categoría de gran ciudad que, si bien le es reconocida ya generalmente, no justifican del todo la supervivencia, de una parte, de algunas deficiencias, y de otra, la ausencia de ciertos detalles que distinguen y abonan la grandeza urbana.

En pleno proceso de crecimiento y expansión, nuestra capital ha ido necesitando—necesita cada vez más, poseer vías que faciliten el acceso rápido, cómodo, no sólo a sus prolongaciones propiamente dichas—ampliaciones, repartos, etc.— sino también a aquellos lugares que, por hallarse más o menos cerca, albergar una población que en gran número trabaja en la capital, o atraer por distintas razones visitantes capitalinos, también constituyen, de hecho, prolongaciones suyas.

Tal es el caso, por ejemplo, de las poblaciones y playas situadas en la costa norte, al otro lado de la bahía: Regla, Casa Blanca,

Guanabacoa, Guanabo, Boca Ciega, Boca de Jaruco, Jibacoa, etc. Barrios capitalinos las poblaciones, prácticamente, pese a su condición de municipios autónomos, y lugares de veraneo, de cuantiosa afluencia de visitantes habaneros, las playas, resultan hoy urgidos, cada vez más de un acceso aun más rápido, más cómodo, que el que ya ofrecen las excelentes carreteras construidas al efecto.

Por otra parte, constrúyense en dicha costa norte actualmente vías de comunicación destinadas a entroncar con otras y a suministrar, a su vez, fácil acceso a lugares que, como la Playa de Varadero, por ejemplo, son igualmente de gran atracción veraniega para los habaneros. Para llegar a esos lugares deben darse hoy rodeos que si bien no resultan incómodos, de todas maneras alargan un viaje que el túnel, al facilitar el uso de las nuevas vías, convertirá en rápido y hermoso paseo.

A resolver, pues, esas necesidades y a constituir, en fin, la Gran Habana que integrarán en su día, justificadamente, nuestra capital y sus prolongaciones más o menos directas, viene sin duda el túnel que se está construyendo bajo las aguas de la bahía. De ahí, por tanto, que haya que señalar y ver con regocijo cómo, con la colocación de su primera sección, la gran obra ha comenzado a tomar forma—a concretar un sueño que habría parecido irrealizable a nuestros abuelos...

## Incendio en un Barco del Túnel De la Bahía

27. nov. 23/56

Un principio de incendio que se originó en la cabina del motor de la lancha "María Fernanda", que es utilizada como barco auxiliar en las labores de los buzos que trabajan en las obras del túnel que se está construyendo en la bahía, provocó alarma entre los trabajadores ya que estimaron que podía haber explosión la gran cantidad de bidones de gasolina que se encontraban en su cubierta.

Al conocerse la noticia acudieron los bomberos del Cuartel de Corrales y con evidente riesgo para sus vidas sofocaron las llamas.

El patrón de la mencionada lancha, Vicente Pérez Tejera, de 54 años, residente en Cojímar, declaró que el fuego se originó cuando el mecánico que estaba arreglando uno de los motores lo puso en marcha y una chispa inflamó los residuos de gasolina que estaban a su alrededor.

# Inspección al túnel de La Habana

Ejecutivos de la Junta Nacional de Planificación que preside el ministro de Obras Públicas arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, encabezados por el vicepresidente del organismo, ingeniero civil Vicente J. Salles, visitaron ayer el túnel que se construye bajo el canal de entrada de la bahía de La Habana, invitados especialmente por sus contratistas.

Los visitantes fueron cumplimentados en el curso del recorrido por el ingeniero francés Julio Fenu y los ingenieros civiles cubanos profesor José Menéndez y Menéndez.

Los visitantes pudieron apreciar lo adelantado que están los trabajos, pues por una de las secciones ya se puede cruzar de un lado de la bahía a otro.

En estos momentos se están colocando los azulejos de las paredes del túnel, los cuales son blancos, llevando arriba y abajo de cada pared filetes azules.

Como se ha publicado el túnel propiamente tiene 733 metros debajo del agua, pero su extensión total es de 1,500 metros y se espera que para febrero esté terminado.

**Importancia de la carretera.—**

Una obra complementaria del túnel de gran importancia es la carretera que partiendo desde

su salida por el lado de la Cabaña se une con la Vía Blanca 7 kilómetros después y con la vía Monumental que conduce hasta la carretera central, cerca del Cotorro.

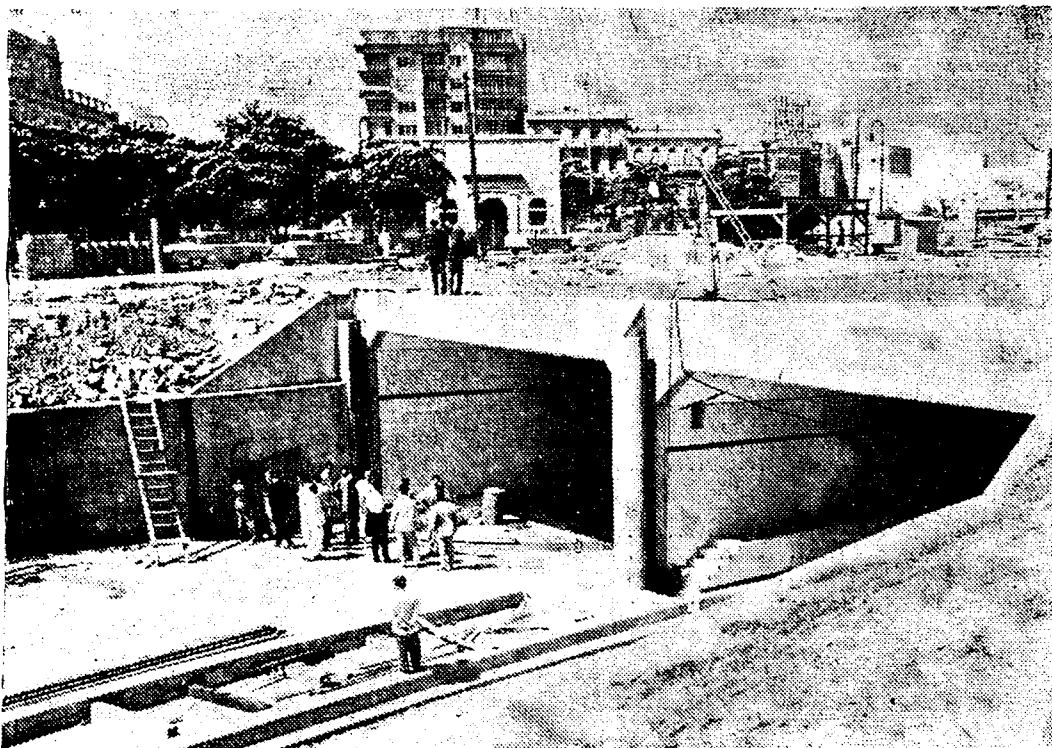
Exactamente la carretera que se construye desde el túnel a su conjunción con la Vía Blanca tiene 7 kilómetros y medio con 30 metros de ancho divididos en dos secciones de rodamiento de 11 metros cada una y un paseo central con farolas ornamentales francesas de 8 metros de ancho.

En esta carretera —que no llevará asfalto como capa final de rodamiento, sino el mismo hormigón— se han aplicado nuevas técnicas de construcción de vías, como son echar el hormigón sobre el macadán, sistema de drenaje novísimo y se le hacen juntas a la placa de hormigón mediante una sierra, garantizando mejor el trabajo.

Los visitantes también fueron atendidos por el ingeniero francés Raymon Plutarque, quien les ofreció un brindis de champán.

**Palacio Presidencial y nuevo túnel.—**

Conversando con el ingeniero Plutarque le interrogaron sobre la posibilidad de que ellos hicieran el túnel bajo el río Almendares sustituyendo al actual puente de Pote.



Los miembros de la Junta Nacional de Planificación, encabezados por su vicepresidente el ingeniero Vicente J. Salles que representó al Ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo, inspeccionan la salida del túnel bajo la bahía de La Habana, por el lado de la capital.

## Inspección al túnel de La Habana

( CONTINUACION )

Dicho ingeniero respondió que la obra les interesaba y que la misma podría ser construída mediante dos tubos y accesos, calculando el costo en 7 millones de pesos, los que podrían recobrase mediante repartimiento en un término de 20 años.

También se conoció que el lugar que se ha escogido para la construcción del nuevo Palacio Presidencial en la zona de la Caña se encuentra muy cerca del túnel, y tendría acceso por el-mar como por tierra, utilizando para el primero como embarcadero el lugar que se utilizó como dique seco para construir los tubos del túnel.

Otros asistentes.—

Junto con el ingeniero Sallés concurrieron por la Junta Nacional de Planificación a la visita, el ingeniero Armando Pérez Cobos; el doctor Eugenio Cantero; los arquitectos Osvaldo Tapia Ruano, Pe layo Fraga, Antonio Mendoza Zaledon, el periodista Armando Maribona; el ingeniero jefe de la División de Parques de O.P., señor Salvador Figueras; arquitecto Felipe Préstamo; arquitecto Jorge Mantilla; arquitecto Francisco García Meitin, así como el periodista Angel Alonso Orfila.



LAS OBRAS DEL túnel de La Habana, cuyas zonas de salidas serán el presidente de la Comisión de Fomento Nacional, ingeniero Amadeo, ingenieros y representantes de la empresa co

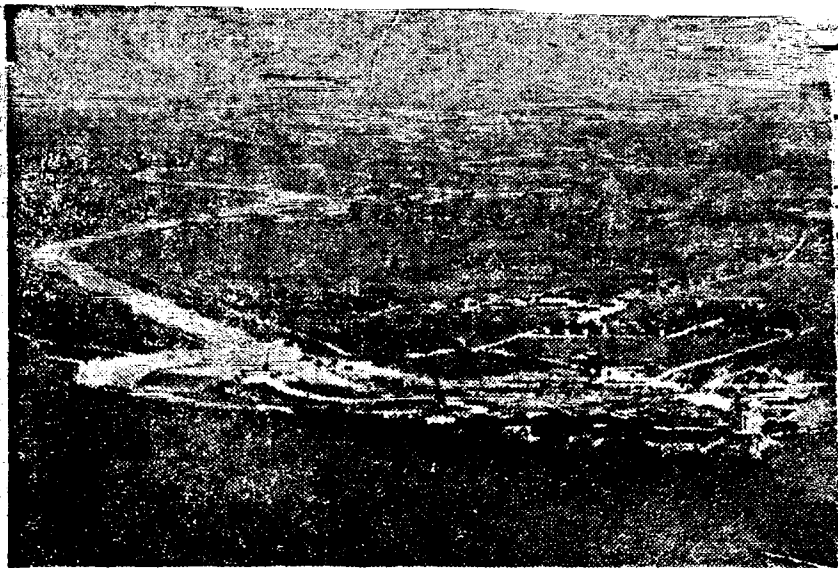


cismo, que yo hab  
 Para estar bien  
 dian perros calient  
 lo que tú estas a  
 buenos.  
 Una exhibición  
 mostraba la forma  
 que los pollitos salí  
 ba allí. presentaba  
 crecimiento y una  
 mayores, y una ca  
 Los griegos es  
 Así, mi querid  
 yo estuve aquí, sien  
 cual cualquier par  
 da una oportunidad  
 El problema d  
 fué la guerra —uná  
 ca. Cuando yo estu  
 de terminar su gue  
 ron una guerra en  
 dial de 1914, luego  
 y, finalmente, la G  
 Realmente, las  
 cuando Felipe de M  
 de Atenas, y su hij  
 conquistar a los pe  
 remontaron el río  
 tas de Viena. en el  
 En los Estados  
 porque durante cas  
 hemos sufrido la do  
 go grandes esperan  
 rones. Confieso que





LAS OBRAS DEL túnel de La Habana, cuyas zonas de salidas serán embellecidas, fueron inspeccionadas por el presidente de la Comisión de Fomento Nacional, ingeniero Amadeo López Castro, en sesión de un grupo de ingenieros y representantes de la empresa constructora.



RECOGIO ESTA FOTOGRAFIA la entrada al puerto de La Generalísimo Máximo Gómez, sitio donde se penetra al túnel terraplen

**TUNEL DE LA HABANA**

**800 METROS TIENE LA**

La longitud de la obra rebasa los 1,600 metros y comprende una parte en túnel de 800 metros aproximadamente. La salida del lado de la Cabaña se abre en trinchera entre las dos fortalezas. La salida del lado de la Habana, ha sido estudiada desde el punto de vista estético y funcional y constituye sin

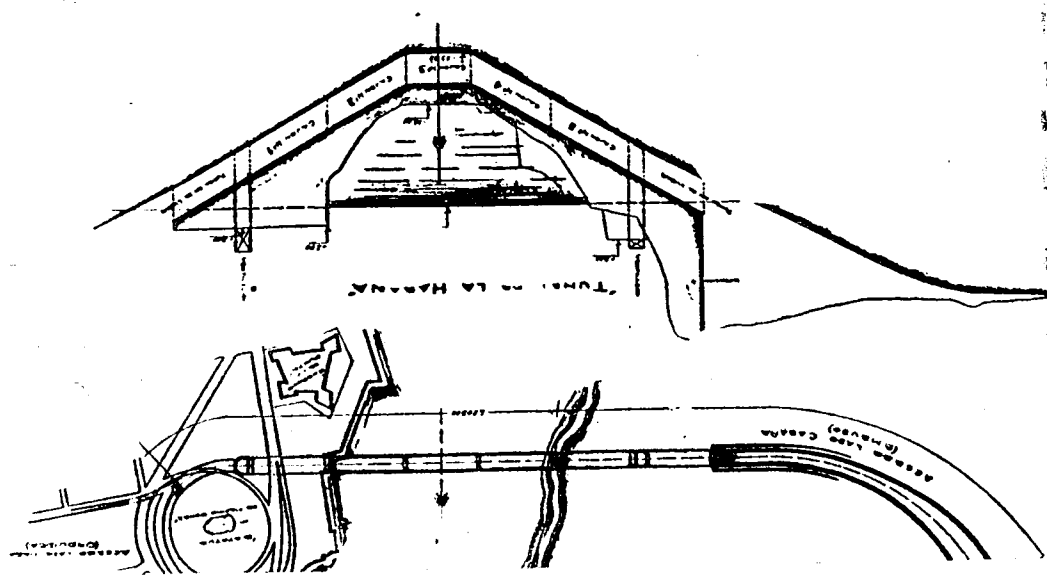
tensado se elaboraron en el citado dique seco, de noviembre de 1955 a enero de 1957.

En los grandes trabajos llevados a cabo en el fondo del mar como en la roca, se hicieron movimientos de arena y tierra, por centenares de miles de metros cúbicos. El primer tubo o cajón se colocó en noviembre de 1956 con una precisión y exacti-

luce  
dea  
tan  
del  
esta  
dor,  
a la afía las de  
las files que cr  
jardistillo de la  
mo  
todá reconocers  
que dar el de l

ESTE DISEÑO del proyecto realizado y obras ejecutadas para el túnel de La Habana, se puede apreciar la inclinación de la vía submarina y forma en que quedaron colocados los cajones, así como el nivel del mar. También un aspecto de los accesos de La Habana y La Cabaña.

SOCIETE DES GRANDS TRAVAUX DE MARSEILLE.  
PROYECTO REALIZADO Y OBRAS EJECUTADAS  
POR LA



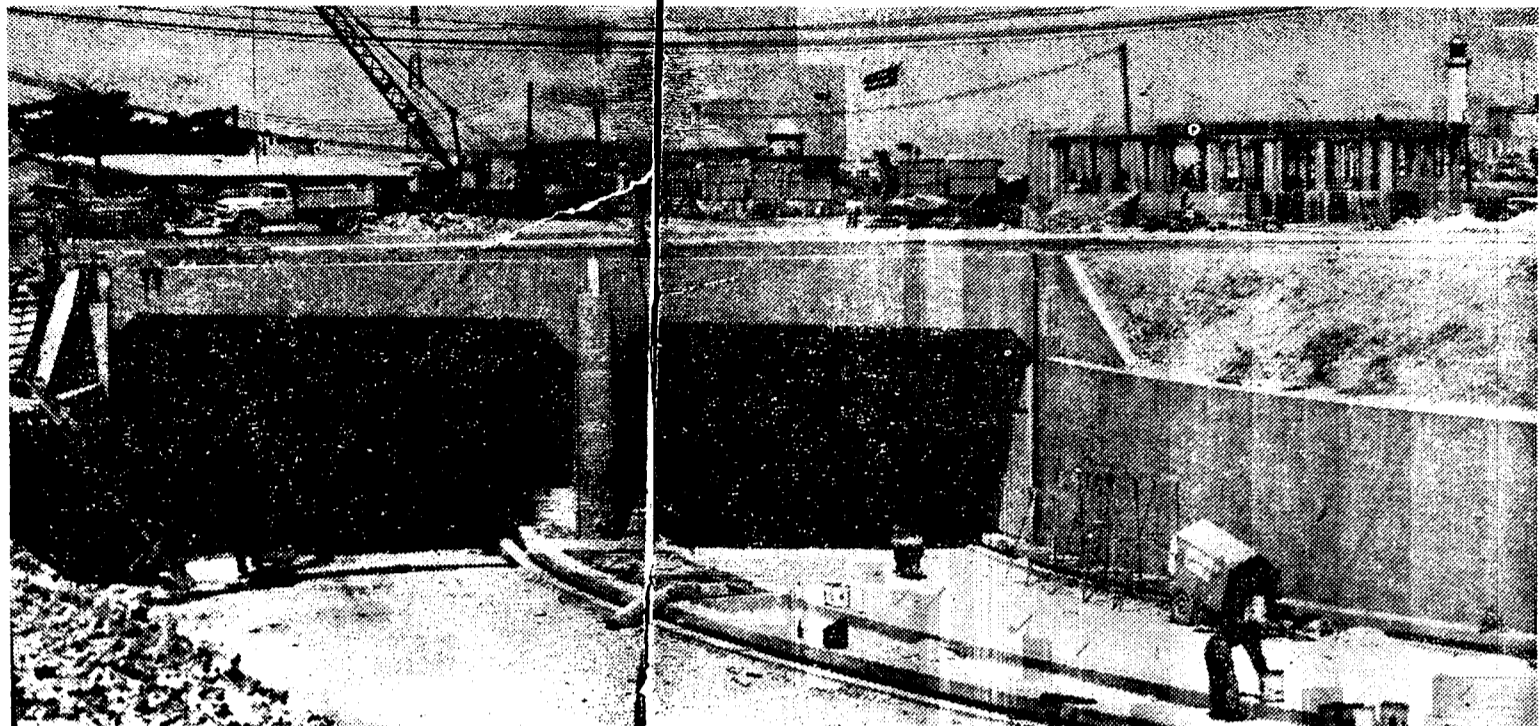
# Surge con el Túnel una Nueva Ciudad

La carretera submarina o túnel de La Habana, es un formidable paso de avance para el progreso de Cuba. Esta gigantesca obra puede ser puesta al servicio público a principios del próximo mes de febrero, concluyendo así el proyecto de mayor intrepidez que nunca antes se llevase a cabo en nuestra nación.

Con la terminación de estas obras —la que más problemas técnicos ha tenido de todas las que se han desarrollado en Cuba desde el establecimiento de la República— se abre un fabuloso horizonte para que sea realidad, en pocos años, la construcción del magno proyecto de la Habana del Este, o sea la nueva Habana, con una inversión superior a los \$500,000,000.00.

Culminarán estos trabajos, al hacerse la inauguración por el Presidente Batista, con el proyecto más atrevido ejecutado en tiempo record y a un costo mínimo, pues será realidad la unión de ambas zonas en menos de cinco minutos de recorrido automovilístico. El costo total del Túnel de la Habana, es de \$28,500,000.00.

Inspirador de estas colosales obras, tanto la del túnel como el del levantamiento de la moderna ciudad al Este de nuestra capital, es el doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento del Túnel, quien ha hecho realidad una concepción maravillosa para transformar La Habana, y según la frase acertada de un médico habanero, "hizo posible bajar a la tierra firme a una nube para que fuese hermosa idea y hecha efectiva por el genio del ingeniero civil y del arquitecto".



AQUI APARECEN EN esta fotografía las dos bocas que próximas a la Avenida de las Misiones servirán de entrada y de salida a los automóviles que cruzan el túnel. En la parte superior, se ve la farola del Morro; la garita y asta de bandera del Castillo de la Punta y la construcción para las taquillas correspondientes.

No vamos a señalar en esta información los años decursados y los trabajos desenvueltos para agrupar voluntades al servicio del progreso de Cuba con el desarrollo de todos estos gigantes planes que ponen a nuestra nación en el mapa continental, de país en fase de ejecución de obras de alto contenido económico y positiva utilidad social. Simplemente, ante la próxima magnitud del extraordinario espectáculo de la inauguración de esta carretera submarina que hará posible que millones de metros de tierra se transformen, brindaremos los detalles más sobresalientes del túnel para que el amable lector conozca la calidad de la obra.

Debe reconocerse en primer lugar el de las instituciones que intervienen en estos planes. Así aparece el Gobierno de la República, por Ley-Decreto de 4 de agosto de 1954, otorgó la concesión del túnel a la Compañía de Fomento del Túnel de la Habana, S. A. A su vez esa compañía sacó a concurso internacional el proyecto, aceptándose la oferta presentada por la Société des Grands Travaux de Marseille, por ofrecer su plan tres puntos básicos: originalidad, modernidad y factibilidad.

Fueron consultadas diversas empresas constructoras. De ahí que el 6 de junio de 1955 en memorable acto, se firmó el Contrato entre ambas Compañías para iniciar la

construcción del Túnel de la Habana.

En segundo lugar, han intervenido en todos los aspectos con esas obras, las instituciones oficiales siguientes: Banco Nacional de Cuba, Financiera Nacional de Cuba, Banco Cubano del Comercio Exterior, la Comisión de Fomento Nacional y el Tribunal de Cuentas.

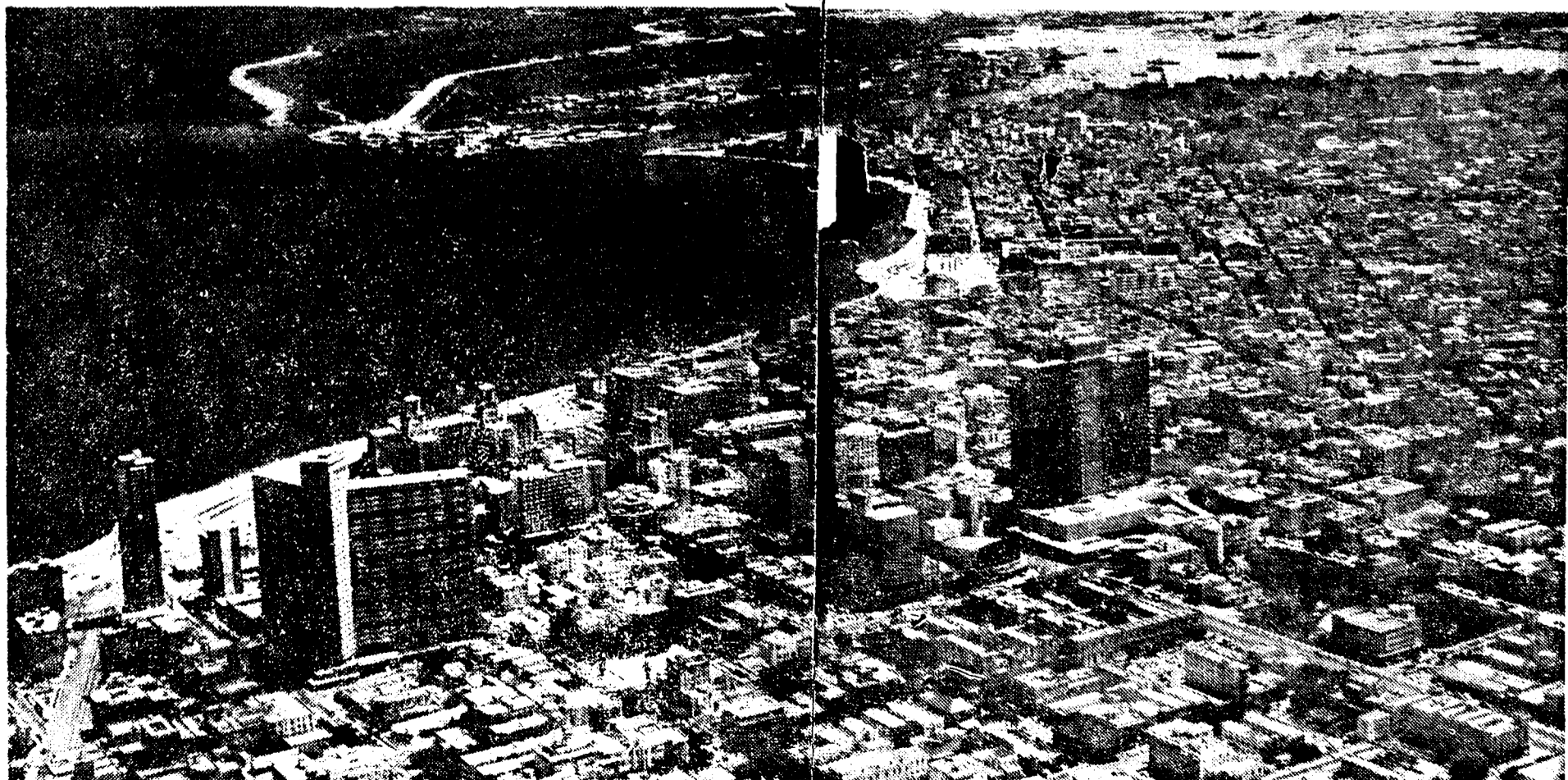
Y en tercer lugar, como entidad supervisora de las obras referidas, la Frederick Snare Corporation.

Las razones por las cuales se concedió a la compañía francesa la construcción del túnel descansaron, además de la originalidad, etc., por el costo mucho menor que el de los demás proyectos: su plazo de ejecución en 30 meses y por traer aparejada una ventajosa operación de compra de azúcares cubanos, por un valor total de \$32,000,000.00.

(Pasa a la página siguiente)

*Textos de Angel Gutiérrez Cordovi*

*Fotos de Luis Sánchez Méndez*



VISTA AEREA DE gran parte de La Habana. En primer término, la moderna zona de los rascacielos y toda la Avenida del Malecón. A la extrema derecha, el Capitolio. Al fondo, la entrada y puerto habanero. Y a la izquierda: el Morro y la línea de la Vía Monumental.

# Costará 20 Centavos Cruzar el Túnel

## Dos Muertes por Obras de Ingeniería

EN una obra tan peligrosa de La Habana, se registraron accidentes que costaron la vida de dos obreros. Resulta prodigioso el número de defunciones.

Estos accidentes registrados en obras de ingeniería. Pero lo notable y que merece el escrupuloso cuidado de los ejecutores de sus instrucciones es el momento de la mayor peligrosidad, los llevados a cabo en la trinchera submarina y la construcción de los cinco inmensos pilares que se han manipulado y utilizados como explosivos, tanto para las obras de ingeniería.

La Compañía Conservadora de Marseilla, ha empleado a los obreros, poniendo en peligro la vida de los obreros. A lo largo de las obras se produjeron accidentes mortales en el personal que trabajó entre los 800 a 1,000.

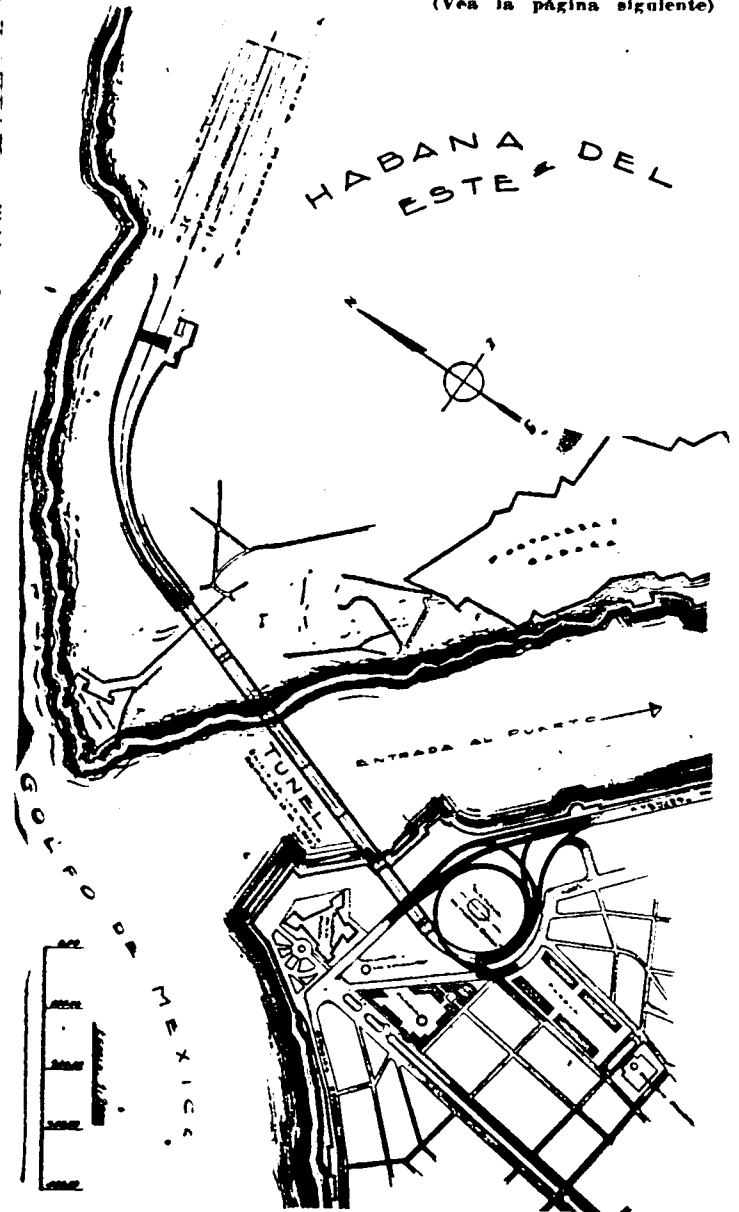
Por virtud de las disposiciones contenidas en los distintos textos legales que dan origen a la formación y constitución de la "Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S.A.", la misma cobrará el derecho de peaje por cruzarlo.

Se cree que el costo de un viaje para automóviles, será de 20 centavos. Podrán circular por la vía submarina toda clase de automóviles, camiones y guaguas. En la extremidad de la rampa que prolonga el túnel hacia el Este hasta llegar al nivel del terreno natural, se encuentran las instalaciones de peaje, capaces de permitir el paso de hasta 4,000 vehículos por hora.

Estas instalaciones estarán dotadas de los dispositivos más modernos y permitirán, en particular, fotografiar automáticamente, los automóviles que pasen, tomándose las chapillas especiales para los abonados mensuales, de manera de dar una gran protección contra aquellos que traten de pasarlo fraudulentamente.

Este tipo de equipo colocado estratégicamente en la vía captará la chapa de circulación del carro y la chapilla que brindará la Oficina del Túnel, registrando sus números, aunque el vehículo circule a una velocidad de ochenta kilómetros por hora.

(Vea la página siguiente)



Los obreros trabajaban en la obra. Apréciase la obra realizada con una pintura.



PRESENTAMOS en este croquis, para mejor comprensión del lector, las condiciones en que quedan los trabajos del túnel por debajo de la entrada a la bahía. En el extremo de La Habana, la orquídea que resuelve el problema del tránsito en los alrededores de la estatua a Máximo Gómez. Y en el de la Habana del Este, su salida y entrada, con las taquillas para pagar el peaje y a continuación la Avenida Monumental.

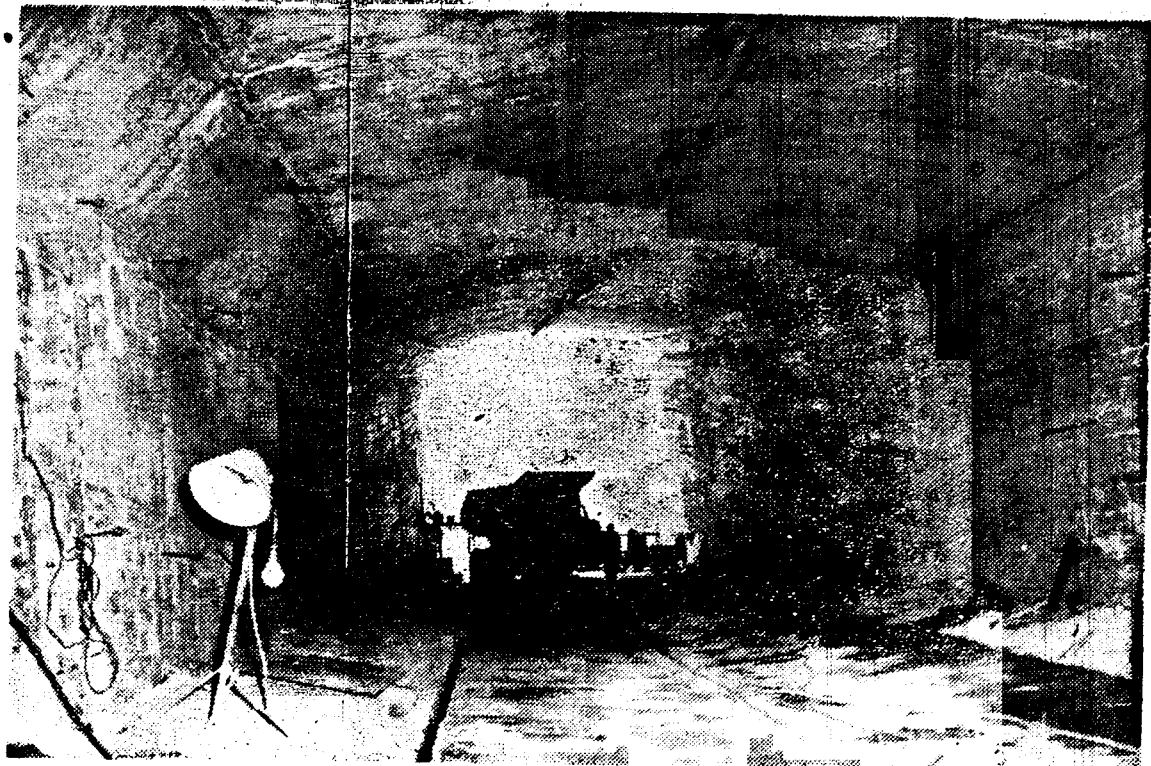
# Dos Muertes en las Obras del Túnel

EN una obra tan peligrosa y grande como esta del Túnel de La Habana, siempre se calcula que se han de registrar accidentes que ocasionen la muerte de muchos obreros. Resulta prodigioso conocer que sólo se hayan registrado dos defunciones.

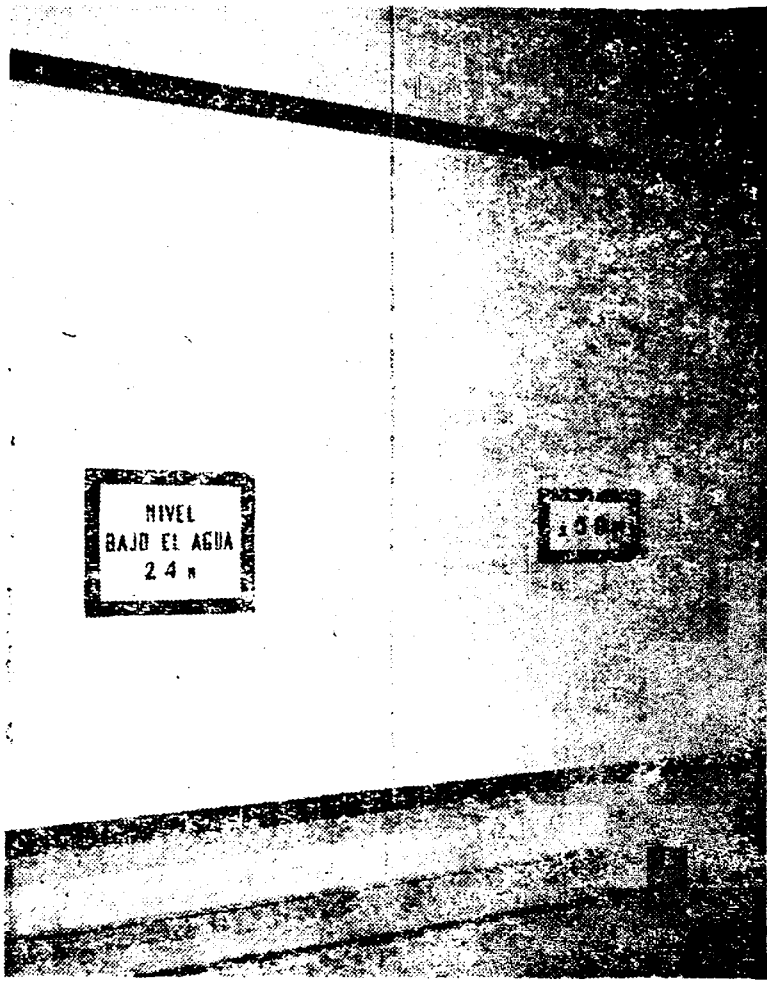
Estos accidentes mortales ocurren desgraciadamente en obras de ingeniería como en las arquitectónicas. Pero lo notable y que debe mencionarse para comprender el escrupuloso cuidado tenido por los ingenieros y los ejecutores de sus instrucciones, es el hecho de que, hasta el momento de la terminación de los trabajos de mayor peligro, los llevados a cabo en la construcción de la trinchera submarina y posteriormente, el de la colocación de los cinco inmensos cajones de hierro y concreto, se han manipulado y utilizado, más de 400.000 libras de explosivos, tanto para las excavaciones terrestres o marítimas.

La Compañía Constructora "Société des Grands Travaux de Marseille", ha empleado unos quince buzos y hombres ranas, poniendo en uso un equipo marítimo importante. A lo largo de los dos años de trabajo solamente se produjeron los mencionados dos accidentes mortales en el personal de la Compañía, que fluctuó siempre entre los 800 a 1,000 obreros.

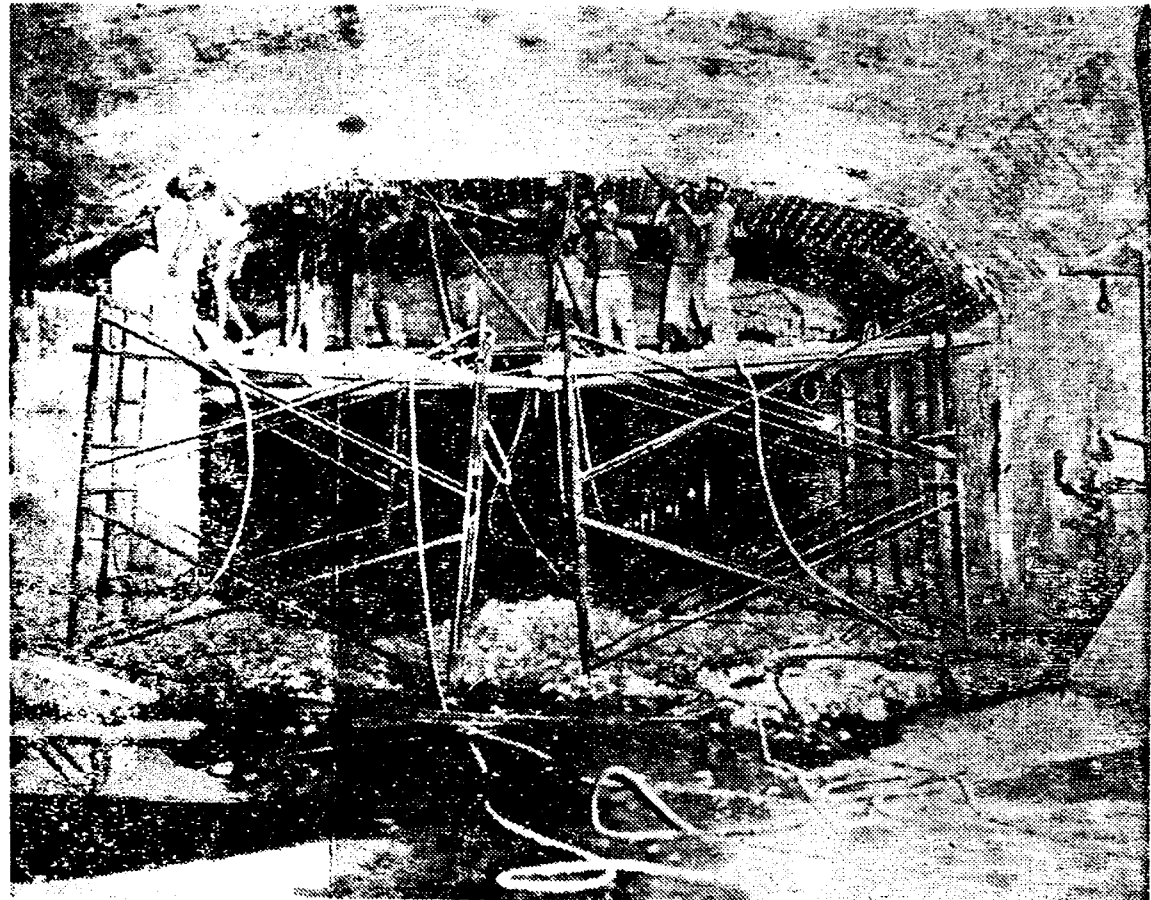
(Vea la página siguiente)



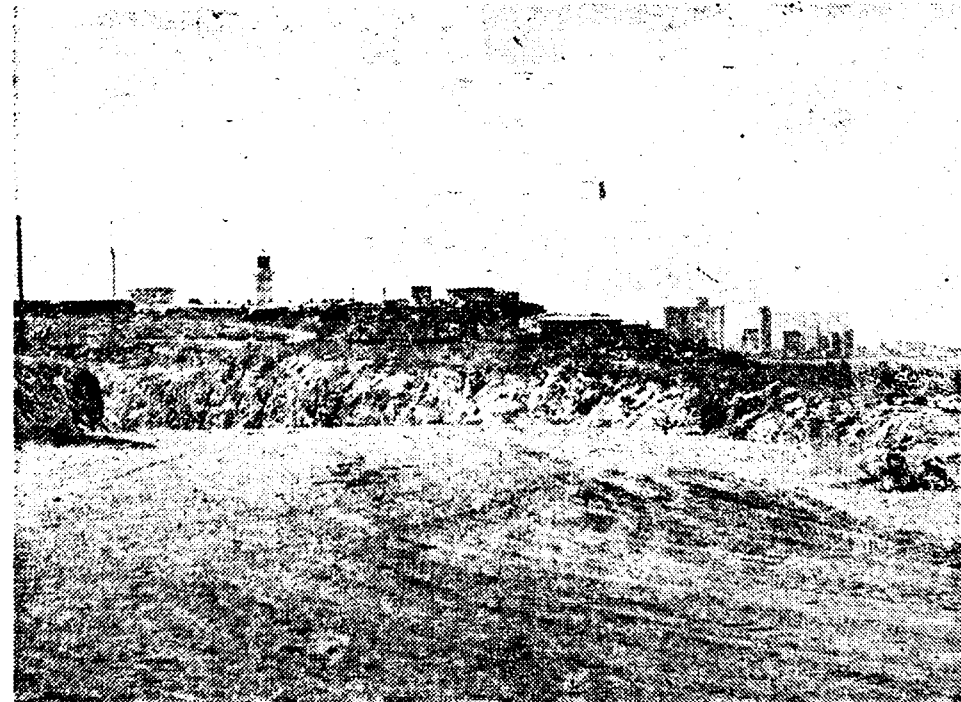
DESDE EL INTERIOR del tubo colocado al final del túnel en el otro extremo de la bahía, se tomó esta fotografía. Puede apreciarse, uno de los grandes camiones en su interior, así como el elevado puntal que se le ha dado para mayor penetración de la luz del día



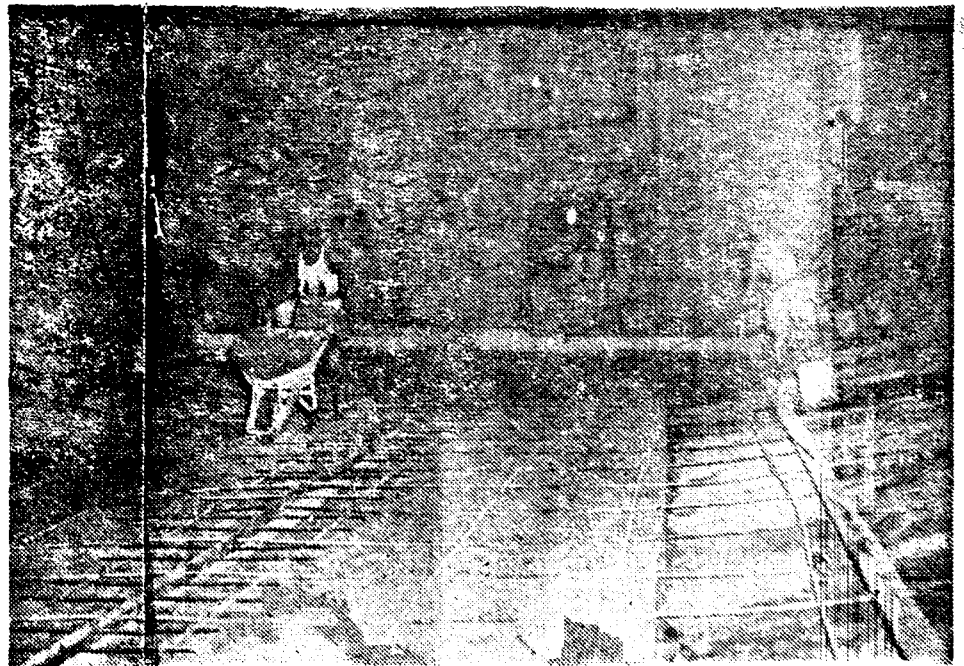
SEÑALA ESTE LUGAR en la pared lateral del túnel el nivel bajo el agua que es de 24 metros y una extensión de 100 metros.



OBREROS DENTRO del túnel suprimiendo la placa de concreto en las uniones de los tubos colocados de manera de dejar libre de todo obstáculo la vía. Las obras están siendo aceleradas para el debido acondicionamiento de todo el interior del túnel.



EN ESTA FOTOGRAFIA, tomada al fondo del Castillo del Morro, que es a donde sale la vía del túnel, se puede apreciar la farola, al centro, y a la derecha, los rascacielos de la zona del Vedado.

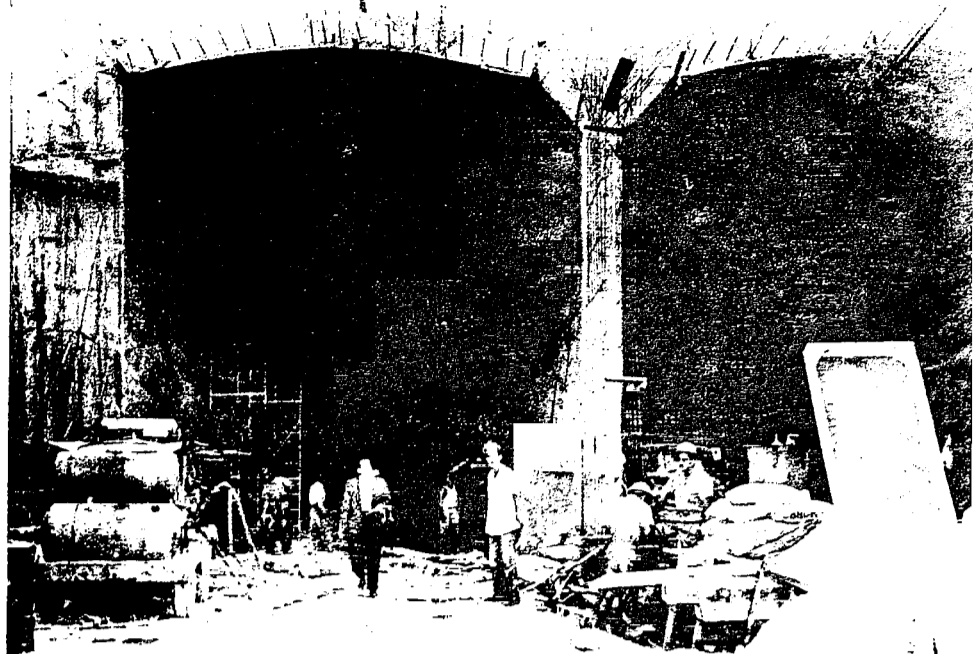


LA PLACA DE concreto o piso dentro del tubo está siendo acelerada por los obreros. Al fondo se ve el tapón del cajón número cuatro, que de un momento a otro será echado abajo, uniéndose toda la vía.

# DIARIO



## ESPEJISMO



A las 5 y 15 ya el periodista salió al otro lado de la bahía. Le acompañaron en su recorrido: mil ruidos mecánicos, cien voces de obreros y una nube de polvo de cemento. Pero el redactor sólo quiso oír y sólo oyó el silencio del fondo del mar.



A las 5 de la tarde y a la vista de la estatua de Gómez el Máximo, el periodista entró en el túnel, a recorrer a pie un camino seco por debajo de la bahía, — como quien va a una brava expedición imaginativa.

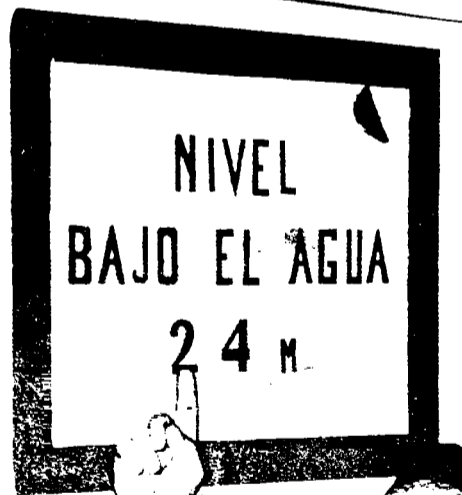
# ¿Qué se siente debajo de la bahía?

Guión: RICARDO CARDET

**Y** A caminamos a pie por debajo de la bahía. Desde los días de la Colonización los habaneros la cruzaron siempre por encima de las aguas. Y a pesar de tantos siglos y del progreso siempre creciente en materia de navegación, lo cierto es que atravesarla "de costa a costa" era como una "hazaña" mínima para el vecino metropolitano: — "¿Por qué no damos un viaje a Regla o Casablanca?". Y hasta se hacían preparativos.

Ahora empezamos a atravesarla por el fondo. Y el periodista quiso caminar a pie esa vía seca en el agua, para saber y comprender, — "como un sencillito caminante que va por un camino solitario" — cómo se siente allí abajo el silencio del mar, a pesar de los mil ruidos que hace el hombre.

Al entrar por una de sus bocas o al aproximarse a la del otro lado, el peatón nota enseguida que está escapando a la presión enorme de la masa de agua que le rodea. En cambio, cuando se aproxima al centro del túnel "siente" como una tremenda humedad inexistente, como si se mojara irrealmente el aire que respira. Es posible que un barómetro de calidad desmienta científicamente esta impresión poética — o tal vez presión real de la Naturaleza gigante sobre la pequeñez de un hombre a pie —, pero el hecho cierto es que vale la pena caminar como un peatón solitario por debajo de la bahía, — antes de que millares de automóviles, en teoría de ruidos y reflejos, lo pasen a uno tan aprisa que no pueda percatarse de que tiene encima cien mil toneladas de agua que no mojan y un millón de silencios, que es el ruido de los peces en su mundo fantástico...



Este es el punto medio del camino subacuático: 12 brazas en el fondo del mar. Uno "siente" — sin explicarse cómo ni por qué — el tremendo peso húmedo de la enorme masa de agua que lo rodea sin mojarlo.



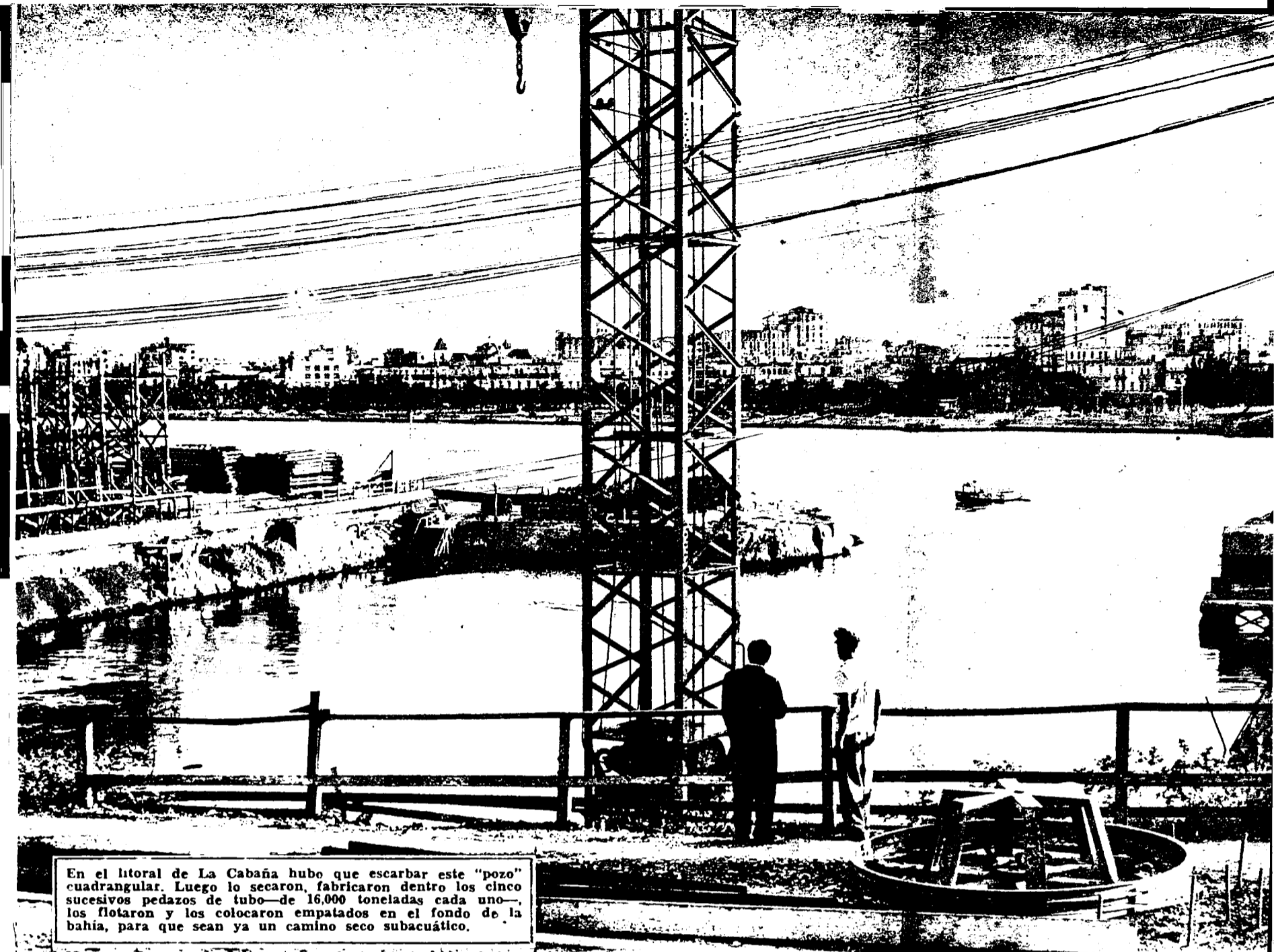
En el litoral de La Cabaña hubo que escarbar este "pozo" cuadrangular. Luego lo secaron, fabricaron dentro los cinco sucesivos pedazos de tubo—de 16.000 toneladas cada uno—, los flotaron y los colocaron empataados en el fondo de la bahía, para que sean ya un camino seco subacuático.



John Rose, rodeado por un grupo de entrenadores y alumnos, da las últimas instrucciones antes de salir a la pista. Distintamente destellan 250 patinadores; unos 150 pertenecen al Ice Club, y alrededor de 100 asistentes a las sesiones libres.







En el litoral de La Cabaña hubo que escarbar este "pozo" cuadrangular. Luego lo secaron, fabricaron dentro los cinco sucesivos pedazos de tubo—de 16,000 toneladas cada uno—, los flotaron y los colocaron empataados en el fondo de la bahía, para que sean ya un camino seco subacuático.



Debajo de este barco que entra por el canal de la bahía, está el nuevo camino subacuático que llenen los habaneros. El repórter, que lo cruzó a pie media hora antes, toma constancia periódica, desde, a bordo de una lancha.



Un obrero especializado suspende un momento su tarea; y a grito pelado—y con gesto malhumorado—le aclara al redactor "que él no se cree un héroe porque trabaje con cien mil toneladas de agua encima".

# Está Casi Concluido El Túnel

El túnel que se construye bajo la bahía de La Habana se encuentra prácticamente terminado, según se informó durante la vista de inspección efectuada por el presidente Batista, la Primera Dama y altas figuras del gobierno.

Sólo falta el asfalto de las vías, las barandas y aceras y las instalaciones para iluminación y ventilación, así como las obras de jardinería en ambas entradas.

Seguidamente, el Jefe del Estado recorrió La Habana del Este hasta la rotonda de la Vía Blanca, donde termina la primera sección de la Vía Monumental. Más tarde, se trasladó a la Fortaleza de la Cabaña, donde le fue ofrecido un almuerzo.

El presidente Batista y la Primera Dama señora Martha Fernández de Batista hicieron su viaje desde el Palacio Presidencial hasta la Cabaña a través del túnel de la bahía de La Habana, haciendo a pie parte del recorrido.

En la entrada del mismo los esperaban para saludarlos los ingenieros Raymond Plutarque, Gerente General de la Societes Des Grands Travaux de Marseille, France Besson y Julio Fenú de la propia empresa, y el doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento del Túnel de la Habana.

## Inspección de la Obra

El presidente y su esposa caminaron a través de la obra, inspeccionando la misma con los ejecutivos de la empresa encargada de su construcción, quedando complacidos del adelanto de los trabajos.

El túnel está prácticamente terminado, siendo posible cruzarlo también en máquina, como lo realizaron, después de andarlo en buena extensión, el señor Presidente y su acompañantes.

Sólo falta el asfalto de las vías, las barandas y aceras, y las instalaciones para iluminación y ventilación. En las entradas del túnel faltan asimismo las obras de jardinería de la parte correspondiente a la Habana; y en la parte opuesta se tiene en proyecto la construcción de una portada monumental.

Tiene una extensión de 733 metros entre portadas, y con los accesos alcanza una longitud de 1,600 metros. Consta de dos pistas de doble vía cada una con tres y medio metros de ancho y su altura es de 4.25 ms., permitiendo con ello el paso también de omnibus y camiones. En su parte media desciende a una profundidad de 14 metros bajo el lecho del canal de acceso a los barcos.

## Satisfacción de los Constructores

En su charla con el Presidente, el ingeniero Plutarque expuso la satisfacción de la empresa constructora del túnel, por la cooperación recibida de todos, del Gobierno y de los trabajadores. Elogió la capacidad de los obreros cubanos y su sentido de responsabilidad y de cooperación.

"Esto nos permite —agregó el ingeniero Plutarque— adelantarnos a nuestros planes y poder ofrecer al público facilidades que se esperaba lograr en fechas posteriores, entre ellas una nueva vía de tránsito entre el malecón y el puerto y la Habana Vieja, que pensamos abrir para mediados de diciembre, facilitando así el tránsito por esa congestionada zona de nuestra capital".

## Amplio Recorrido

Recorrido el túnel y después de asistir a la colocación de la primera piedra del monumento al Cristo de la Habana, el presidente Batista, acompañado del ministro en funciones de Obras Públicas Ramiro Oñate; del jefe del puesto militar de la Cabaña y de otras personalidades, realizó un amplio recorrido por las obras en construcción en lo que habrá de ser la Habana del Este.

## La Vía Monumental

En un jeep inició el jefe del Estado la inspección, recorriendo los terraplenes de la Vía Monumental cuya construcción se encuentra adelantada. Esta pista gigantesca se extenderá desde la entrada del túnel hasta la Vía Blanca. Constará de seis vías de paso rápido y ocho para el tránsito lento, las cuales ocuparán los extremos laterales para poner penetrar en las zonas urbanizadas de la futura ciudad.

En las vías de marcha rápida no habrán cruces a nivel ni de vehículos ni de peatones, lo que hará más ligero y seguro el recorrido de

Los que se dirijan a la Habana. En su construcción se este empleando un nuevo sistema que elimina el asfalto como superficie de rodamiento, utilizándose un concreto de gran solidez.

**La Nueva Ciudad**

La Via Monumental será la arteria principal de la ciudad que se está levantando al otro lado de la bahía. Su planificación responde a los fines de una ciudad del futuro, con zonas comerciales bien delimitadas, con facilidades para el tránsito y el estacionamiento de vehículos, y con adecuadas zonas residenciales.

El desarrollo de esta ciudad cuenta ya con proyectos de importancia, como la inmediata construcción de tres edificios de 20 pisos cada uno, de los cuales se dedicarán uno para oficinas y dos para apartamentos de propiedad horizontal. Han sido trazados por el arquitecto brasileño Oscar Niemeyer, quien está diseñando además el sistema de plazas de que dispondrá la Habana del Este.

En esta zona del este de la Habana, el Estado cubano tiene tres millones de metros cuadrados de terreno, cuyo valor ha ascendido aproximadamente hasta unos 300 millones de pesos.

El presidente Batista llegó hasta la rotonda de la Via Blanca, donde termina la primera sección de la Via Monumental. De allí se dirigió hasta el Hospital Naval, cuya construcción se está terminando y sobre la cual le ofreció detalles el jefe de la Marina, almirante Rodríguez Calderón.

**Hacia La Cabaña**

Por la tarde regresó a la Fortaleza de La Cabaña, visitando en su paso el puesto de guardia de ese mando militar y más tarde el centro escolar.

Se piensa construir un nuevo edificio para el mismo, que sirva de marco adecuado al proyectado monumento del Cristo de la Habana, ya que el actual se encuentra precisamente tras dicha obra y su silueta no responde a las perspectivas de la misma.

**Almuerzo**

En el centro escolar de la Cabaña, el Presidente dió por finalizado el recorrido para trasladarse con sus acompañantes a la residencia del jefe de la Cabaña, donde el general Díaz Tamayo le ofreció un almuerzo.

El capitán Lucas Lamadrid, del Regimiento de Artillería de la Cabaña, en nombre del general Díaz Tamayo, pronunció breves palabras para ofrecer el almuerzo en honor del presidente Batista.

**Brindis del Presidente**

A continuación el presidente Batista tomó su copa, y para agradecer el acto y responder al discurso del capitán Lamadrid, dijo:

“Sólo unas palabras para dar las gracias por este almuerzo, convertido en comida por razón de haber podido disfrutarlo ya a la caída del sol.

“Los recorridos de inspección por la Via Monumental, por los campos que habrán de cubrir las obras en proyecto, por el Hospital Naval y por los futuros caminos que se abrirán para dar acceso al monumento de El Cristo de La Habana, nos llevaron largo tiempo. Levantemos la copa para brindar, no sólo con las palabras, sino con la lealtad de nuestros sentimientos, por el Regimiento de Artillería, a través de él por todas las Fuerzas Armadas y, aprovechando el acto, con los patrióticos anhelos de los institutos armados, cuyos jefes están aquí presentes, hacer votos fervorosos desde lo más profundo del corazón, por la fraternidad y la dicha del pueblo cubano. Salud, Salud!”



El Túnel de La Habana, que será oficialmente inaugurado en los primeros días del mes de enero del año entrante, fué cruzado en toda su extensión por el ministro sin cartera y presidente de la Comisión de Fomento Nacional, ingeniero Amadeo López Castro, conjuntamente con el presidente del Banco Nacional, doctor Joaquín Martínez Sáenz, el gerente general de las obras Plutarque Raymond, el superintendente, ingeniero Fenú, y otros funcionarios de la empresa. La foto capta el instante en que las expresadas personalidades llegaban al final del Túnel, después de su recorrido.

*Jaul* EN EL CLUB  
ROTARIO *die 13*  
**Celebrada**

la sesión-almuerzo en  
el Túnel de La Habana

*1957*  
Explicada la forma en que  
se construyó... Varios mil-  
lones en el proyecto. Ingre-  
só de socio bajo el agua

El Club Rotario de La Habana dedicó su sesión-almuerzo de ayer a tratar sobre el túnel bajo la bahía, habiéndose efectuado la reunión en una de las bocas de acceso al mismo, por Prado y Cárcel. En el acto hicieron uso de la palabra, el doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento de La Habana del Este, y el ingeniero Raymond Plutarque, que dirige la empresa francesa que está construyendo el túnel.

Las mesas fueron instaladas en una de las secciones del túnel bajo la bahía. En la sesión se dio ingreso, como nuevo miembro del Club, al señor Oscar Valdés, destacando el presidente la originalidad de la iniciación de un nuevo rotario, que por primera vez se hacía bajo las aguas del mar. El señor Valdés Alsina fué apadrinado por el doctor José Vidaña.

#### LOS ORADORES

Después de la presentación de los invitados y de los que ocupaban la mesa presidencial, lo fueron los oradores de la tarde, el doctor Pedro Grau Triana, e ingeniero Raymond Plutarque. Este pronunció breves palabras, explicando como la empresa constructora del túnel que dirige se comprometió a realizar la obra en un plazo determinado y podía asegurar que la misma sería finalizada antes de la fecha de vencimiento de ese plazo. Dió a conocer distintos aspectos técnicos de las obras, en relación con la forma en que habían sido preparados los túneles de concreto en diques secos, que luego fueron instalados en el lecho de la bahía.

Posteriormente el doctor Pedro Grau, refirió al descubrimiento de América por Cristóbal Colón, y la palabra de ¡Tierra! gritada en la madrugada del 12 de octubre de 1492, afirmando que la misma había resonado en el corazón aventurero de toda la hu-

manidad, a través de los siglos, con la misma inquietud y con las mismas esperanzas del instante en que se produjo. A continuación afirmó: "Y por eso hoy, al informar a ustedes sobre estas obras, sólo podríamos hacer una pálida y rudimentaria emulación de aquella noticia fabulosa, diciéndoles que este túnel, cuyas obras ya finalizan, más que una vía de comunicación, más que la arquitectura de un sistema económico nuevo, más que un atrevido diseño de ingeniería, más que un medio de acortar caminos, en su esencia constituye el descubrimiento de la ciudad que en todos los tiempos y en todas las latitudes han soñado los hombres que desean vivir en una civilización más adecuada a sus ansias humanas".

Se refirió a la construcción de La Habana del Este, que calificó de la Nueva Ciudad, dando a conocer que la realización de los distintos proyectos tenían costos muy elevados, pues el túnel requería \$35.000.000 con la Avenida Monumental; 30 ó 40 millones las obras de urbanización; 3 ó 4, ó 10 millones para proveerla de agua abundante; 8, 10 ó 20 millones para electrificarla; 15, 20 ó 30 millones, para dotar a la nueva ciudad de plazas, centros comerciales y lugares de entretenimiento, centros culturales; y 50, 60 ó 100 millones, para construir las edificaciones modernas. Explicó que en vista de ello se recurrió a la actividad privada, pues no es posible que todo eso saliera de las arcas públicas, pero obteniendo también la cooperación del Gobierno que fué prestada en distintos aspectos con la intervención de la Comisión de Fomento, la Financiera Nacional y el Tribunal de Cuentas".

#### PRESIDENCIA

La mesa presidencial fué ocupada por los mencionados anteriormente junto a los señores Jaul Heilman y Rodolfo Antorcha, presidente y secretario del Club respectivamente; Amadeo López Castro, Ministro sin Cartera y presidente de la Comisión de Fomento Nacional; Ramiro Oñate, Subsecretario Técnico de Obras Públicas; representantes de la Financiera Nacional y propietarios de los terrenos de La Habana del Este.

# Ganarán al mar 350,000 m2. de La Punta al Maine

Concesión para secar, sanear,  
rellenar y aprovechar tierras  
en todo el litoral habanero.

## DEBERAN COMENZAR ESAS OBRAS EL PROXIMO AÑO.

En la Gaceta Oficial fue publicado ayer el decreto presidencial número 3426, otorgando concesión de carácter permanente a la entidad, Centro Metropolitano de La Habana, S.A., para la desecación, secamiento, relleno y aprovechamiento de terrenos de dominio público de la zona marítimo terrestre, comprendidos entre el Castillo de la Punta y la Punta Brava, para la construcción de una avenida, alcantarillado, edificios, establecimientos comerciales y un acuario.

El citado decreto dice:

Visto el Expediente que obra en el Estado Mayor General de la Marina de Guerra, instruido de conformidad con lo dispuesto en la Ley-Decreto No. 1942 de 22 de enero de 1955, con motivo de la solicitud y proyectos presentados por Pierre Antoine Nieto, a nombre de la entidad Centro Metropolitano de La Habana, S.A., establecida conforme a las leyes de la República y con domicilio en la Avenida de las Misiones número cinco, en esta ciudad, para realizar obras consistentes en la desecación y relleno de la zona marítimo-terrestre y marítima (terrenos ganados al mar) del dominio público, situados en el litoral de la Costa Norte de la provincia de La Habana, entre el Castillo de la Punta y la Punta Brava, construyéndose al efecto una gran Avenida a todo lo largo de los nuevos terrenos ganados al mar, y lindando con éste, así como calles laterales, aceras, edificios, acuario y demás instalaciones necesarias de carácter permanente de acuerdo con los planos, presupuestos y memorias descriptivas acompañados.

Por cuanto: Uno de los problemas más graves que ha venido confrontándose en los últimos años es el del aumento de la población, las edificaciones y el tránsito de vehículos en determinadas zonas, principalmente en la sección que pudiera denominarse el corazón de La Habana, desde la zona de los muelles hasta la Avenida de Padre Varela, y desde la Calzada de la Reina o Avenida de Simón Bolívar hasta el Malecón, lo que ha traído como consecuencia la congestión de todo ese sector, por falta de espacio imprescindible para el desarrollo y buena marcha de las actividades comerciales y bancarias que allí se efectúan.

Por cuanto: La creación de Repartos o Zonas Residenciales en los alrededores de ese centro de población no ha traído la solución tan anhelada, ya que para ponerla en práctica sería necesario desplazar establecimientos mercantiles y bancarios, así como edificios para oficinas hacia la periferia de la ciudad, con el consiguiente perjuicio de alejamiento de la zona de actividad.

Por cuanto: Los verdaderos lugares de alojamiento y atracción del turismo se encuentran, por la misma razón de falta de espacio, lejos de esa área, que en muchas ocasiones no es visitada por el turista, atraído por los casinos, hoteles y algunos establecimientos distantes de esa sección.

Por cuanto: Al comprender las dificultades que vienen de enumerarse en los "Por cuantos" anteriores, se vislumbra de inmediato la enorme utilidad pública que para la ciudad de La Habana representa el Proyecto de ganar terreno al mar en la zona comprendida desde el Castillo de la Punta hasta la Plaza del Maine, actualmente cubierta por las aguas, convirtiendo en tierra firme aprovechable esa parte en forma de una media luna irregular, en la que se construirá una gran Avenida a todo lo largo de su extensión, en forma de Malecón, así como calles, aceras, hoteles, edificios para oficinas y establecimientos comerciales con espacios para parqueos de vehículos y áreas verdes; es decir creando nuevo espacio que vendría a sumarse al actual, del que tan necesitado está ese sector de la población.

Por cuanto: El elevado costo de dicho Proyecto ha constituido un obstáculo para que el actual Gobierno realizara esa obra, habiendo recibido, en cambio, ofertas responsables para la ejecución de la misma, mediante la correspondiente concesión que permita la utilización de los terrenos, así como recuperados al mar, a cambio de los indiscutibles beneficios que el Estado habrá de derivar de tal realización.

Por cuanto: La obligación constitucional que el Estado tiene de estimular el fomento de la riqueza colectiva es una función que le corresponde ejercer, bien directamente o por medio de entidades o personas capaces de realizar obras con tal propósito, por lo que este Proyecto representa y tiene una gran importancia económica y social, dada la finalidad que se persigue en el mismo.

Por cuanto: Con las obras que habrán de efectuarse no se causa perjuicio a los intereses generales y públicos, ni a los de índole privada de la localidad, ni entorpecen el disfrute, uso y aprovechamiento de las obras actuales de dominio público, siendo aquéllas, por el contrario, beneficiosas en alto grado a la Economía de la Nación.

Por cuanto: Cumplidos en la tramitación de este expediente todos los requisitos señalados en la Ley decreto número 1942 de 22 de enero de 1955, sin que se haya presentado oposición alguna a la concesión, no obstante el aviso publicado en la Gaceta Oficial concediendo un término de 30 días a ese efecto.

Por tanto: En uso de las facultades que me están conferidas por la Constitución y las leyes vigentes, a propuesta del ministro de Defensa Nacional y asistido del Consejo de Ministros, resuelvo:

Primero: Otorgar concesión de carácter permanente y de uso público o privado, según el caso, a la entidad denominada "Centro Metropolitano de La Habana, S. A.", para que al amparo de la legislación vigente proceda a la desecación, saneamiento, relleno y aprovechamiento de los terrenos de dominio público de zona marítimo-terrestre comprendidos entre el Castillo de la Punta y Punta Brava, desde los 81 grados, 23 minutos, 25 segundos de longitud oeste y los 23 grados, 08 minutos, 56 segundos de latitud norte, hasta los 23 grados, 09 minutos, 09 segundos de latitud norte y 82 grados, 21 minutos, 23 segundos de longitud oeste y los de zona marítima que se ganarán al mar en el propio lugar, que comprenden una extensión superficial de trescientos cincuenta mil metros cuadrados aproximadamente; haciendo los dragados e instalaciones pertinentes, de acuerdo con las obras que se detallan en los planos y memorias descriptivas, consistentes entre otras, en un muro de contención, una gran Avenida a lo largo del nuevo litoral que se construya, calles, alcantarillado, alumbrado, edificios para oficinas y viviendas, hoteles, establecimientos comerciales y un acuarium; todas cuyas obras se declaran de beneficio y utilidad pública, y zona urbanizada, para el desenvolvimiento económico-social, dentro del plan constructivo del actual gobierno.

Segundo: Esta concesión se otorga bajo las siguientes condiciones:

1a. Se considera comprendida

entre las que determinan los artículos 38, 42, 43, 44, 51 y 55 de la Ley de Puertos, 22 y 23 de la Instrucción de 20 de agosto de 1883, 113 y 144 (ap. 3 de la Ley General de Obras Públicas; tal como quedaron modificados por la ley decreto número 1942, de 22 de enero de 1955 y se otorga sin pública licitación ni plazo limitado, sujeta a lo preceptuado en los artículos 54 y 58 de la ley de Puertos.

2a. Las obras se ejecutarán por la concesionaria, con arreglo al proyecto presentado en su escrito.

3ra. La concesión se otorga con carácter permanente para uso privado o público, de acuerdo con la naturaleza de las obras a realizar.

4a. La entidad concesionaria queda obligada a constituir una fianza equivalente al uno por ciento del importe del presupuesto de las obras en el Distrito Fiscal correspondiente, en efectivo, bonos del Estado o póliza de fianza, como garantía del cumplimiento de la ejecución de las mismas, cuya fianza le será devuelta cuando acredite tener terminadas obras por valor de una tercera parte del presupuesto total de ellas.

5a.—La Marina de Guerra, con la cooperación, si lo creyere necesario, de otros organismos del Estado, la Provincia o el Municipio, que estime oportuno interesar, fiscalizará, con asistencia de un delegado de la Compañía Concesionaria que el replanteo de las obras a ejecutarse esté todo con arreglo al proyecto presentado por la misma, de cuya diligencia se levantará acta por triplicado, uno de cuyos ejemplares, con el plano correspondiente se remitirá a la Marina de Guerra para su aprobación y una vez obtenida ésta, se entregará otro ejemplar a la Concesionaria, archivándose el tercero en la oficina correspondiente de la Marina de Guerra.

6a.—La Compañía Concesionaria deberá comenzar las obras a los diez meses de la publicación del presente Decreto en la Gaceta Oficial de la República, o antes, y terminar las mismas dentro de un plazo que no podrá exceder de los cuatro años siguientes, notificando al Estado Mayor de la Marina de Guerra la conclusión de ellas, a los efectos correspondientes.

7a.—La Compañía Concesionaria habrá de ejecutar e invertir, respectivamente cada año, la cuarta parte de las obras a realizar, así como la cuarta parte del presupuesto, también total, en que se calculan dichas obras.

8a.—Si existiera algún impedimento de fuerza mayor, para la terminación de las obras dentro del plazo señalado, la Concesionaria deberá justificar este extremo de manera plena, a satisfacción de la Marina de Guerra que podrá, en ese caso conceder una prórroga por el tiempo absolutamente indispensable para su terminación.

9a.—La Marina de Guerra, a solicitud de la Concesionaria, practicará recepciones parciales de las obras ejecutadas, de acuerdo con el progreso de las mismas, las cuales pasarán a poder de la Concesionaria. Los gastos que originen esas recepciones serán sufragados por esta última.

10a.—El cumplimiento y la observancia de las condiciones bajo las que se otorga la presente Concesión estarán al cuidado de la Marina de Guerra.

11a.—Terminadas las obras, la Marina de Guerra hará un detenido reconocimiento de ellas, a solicitud de la Concesionaria, y si se comprobare que en la ejecución se ha cumplido con todas las estipulaciones de la Concesión, se hará así constar en acta que se extenderá por triplicado, uno de cuyos ejemplares se remitirá a la Marina de Guerra, para su aprobación por el Jefe de Estado Mayor, distribuyéndose los otros dos en la forma indicada para el acta de replanteo.

12a.—La entidad Concesionaria deberá cuidar la conservación de las obras durante su realización y si las abandonare, el Gobierno podrá aprovecharlas en favor del Estado o proceder a su completa demolición, para que por ningún concepto causen perjuicio al uso general del dominio público.

13a.—Los gastos que se originen por replanteo, inspección, recepción y conservación de las obras, serán de cuenta de la entidad concesionaria.

14a.—Esta concesión se otorga sin perjuicio de tercero, dejando a salvo el derecho de propiedad, y en la inteligencia de quedar obligada la Concesionaria a cuanto le sea aplicable de las disposiciones contenidas en la Ley de Puertos y cuantas, con carácter general se hayan dictado o se dicten en lo sucesivo, respecto a esta clase de concesiones.

15a.—Esta concesión caducará si la entidad concesionaria faltare a cualquiera de las presentes disposiciones que le son obligatorias, siendo las consecuencias de dicha caducidad las que señalan, para casos análogos, la Ley General de Obras Públicas y su Reglamento.

16a.—Dada la naturaleza de las obras, se situará la zona de vigilancia en la Gran Avenida o Nuevo Malecón que por toda la Costa Norte se construirá, sobre los terrenos ganados al mar, en la forma que se consigna en los planos acompañados.

Tercero: De acuerdo con el Artículo 60 de la Ley de Aguas, se autoriza a la Concesionaria para la extracción del material del fondo del mar, en áreas cercanas a la concesión siempre que esa extracción no tenga que realizarla el Estado por sus medios.

Cuarto: Tanto los equipos como los materiales que utilice la entidad concesionaria durante la realización de las obras proyectadas estarán exentos de toda clase de impuestos, tasas, derechos o contribuciones.

Quinto: Se declara esta obra de utilidad pública, por ser necesaria para la higiene y saneamiento de toda el área situada al frente del Malecón actual, aunque al alejar el muro de contención del mar, extenderá el sistema de drenaje y alcantarillado de esa zona hasta el sitio donde la corriente de las aguas permitirá el arrastre inmediato de los detritus y desechos, así como por tender al fomento de la riqueza nacional y desarrollo e incremento del turismo.

Sexto: La Compañía Concesionaria no podrá interrumpir el libre tránsito actual de las comunicaciones marítimas, con motivo de las obras a realizar, ni después de terminadas las mismas.

Los Ministros de Defensa y de Hacienda quedan encargados del cumplimiento de lo dispuesto, en la parte que a cada uno corresponde.

Dado en el Palacio de la Presidencia, en La Habana, a veintiocho de noviembre de mil novecientos cincuenta y siete.

Fulgencio Batista, Presidente;  
Andrés Rivero Agüero, Primer Ministro;  
Santiago Verdeja Neyra, Ministro de Defensa Nacional.



Sr. Emilio Roig de Leuchsenring,  
Historiador de la Ciudad,  
Plaza de la Catedral,  
La Habana. -

155

*La Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S.A.*

*tiene el honor de invitar a*

---

*a la ceremonia de inauguración del Túnel de la bahía  
de La Habana, que se efectuará el sábado 31 de mayo de 1958*

*Hora: 11a. m.*

*Lugar: Entrada del*

*Túnel de La Habana*

*Se requiere presentar esta invitación*

Fotografías que se harán históricas.

# SOLEMNE INAUGURACION DEL TUNEL DE LA HABANA

**E**S indudable que la inauguración del Túnel de La Habana, señaló para siempre una fecha imborrable en la historia del progreso cubano. Era un sueño que se consideraba irrealizable, y ya es una realidad maravillosa. Del Morro y de La Cabaña hacia el Este, apenas si se sabía que había un lugar al que se llamaba, despectivamente, "la playa del chivo". Sin embargo, de ese lado crecieron caseríos, se poblaron playas, se levantaron balnearios, y se hicieron importantes poblaciones. Cojimar, Guanabo, Santa María del Mar, Tarará; y pese a la Vía Blanca, quedaba en pie el problema del transporte. Por otra parte, la capital habanera necesitaba expansión, y ahí había millares y millares de metros de terreno que permitirían crear y construir la ciudad más moderna del mundo.

Entonces lo primordial era el paso hacia allá. Se habían hecho desde 1910 innumerables proyectos, que siempre quedaron en dibujos de puentes y planos utópicos. Y tenía que ser el gobierno constructivo del Hon. Señor Presidente de la República, Mayor General Fulgencio Batista y Zaldívar, el que, calorizando la idea y dándole alas y fuerza, llevara a realización la utopía de tantas décadas.

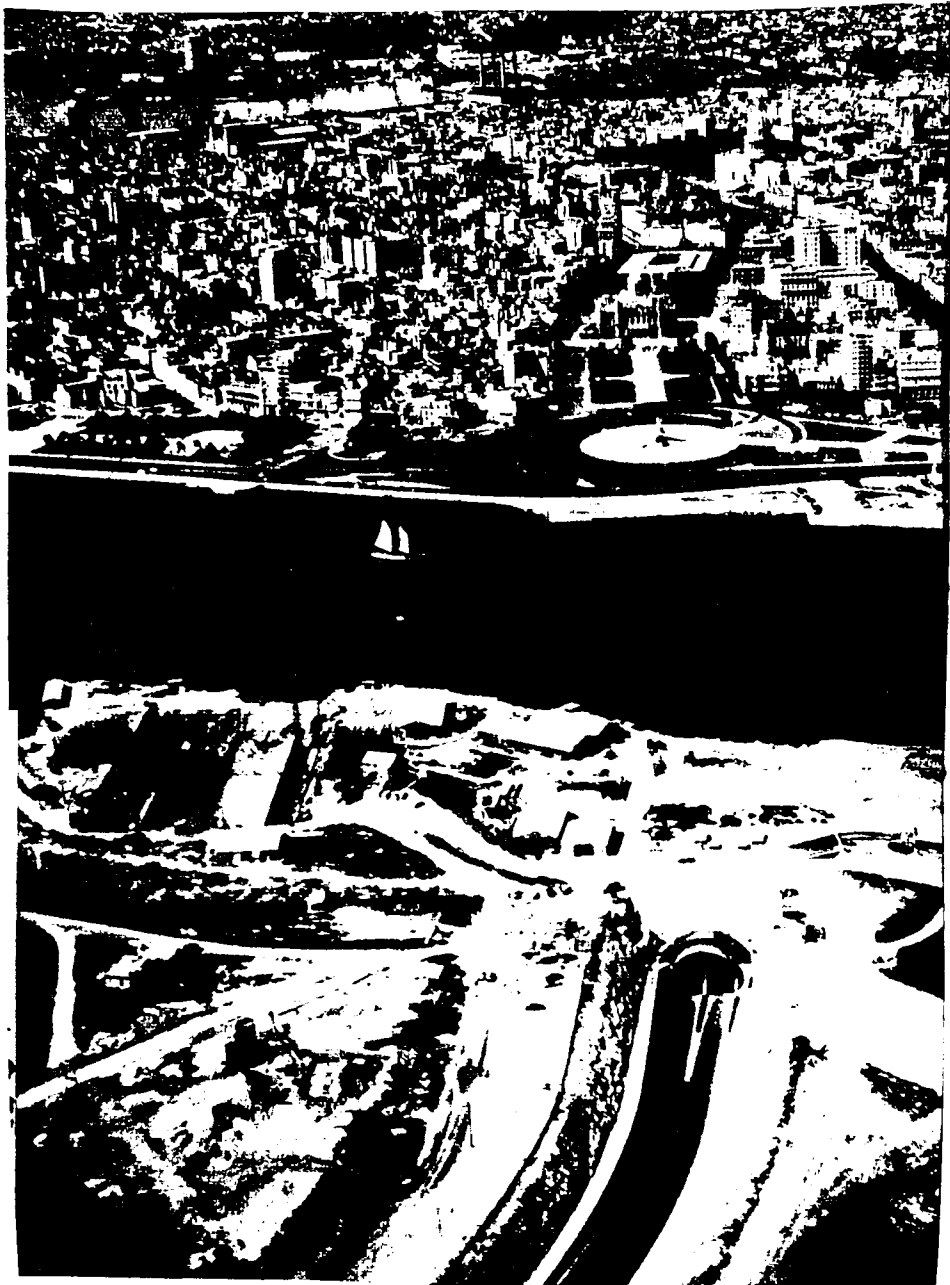
Tras de la entrega del Túnel de La Habana al servicio público, viene ahora la construcción de La Habana del Este, con trazados que parecen fantásticos, pero que serán un hecho. Será una ciudad de fantasía; una Habana como para superar todo lo que la imaginación puede crear en belleza, confort y grandiosidad. Ahora, ya pronto, la culminación de otra idea paralela a la del Túnel y a la de La Habana del Este: la creación del monumental homenaje al Cristo de La Habana, en una imponente imagen del Salvador. La capital cubana entonces será dominada desde dos grandes alturas, por el Monumento a Martí y el Monumento a Dios. Como los dos más preciosos llamados a nuestro pensamiento: la Fe y la Patria.



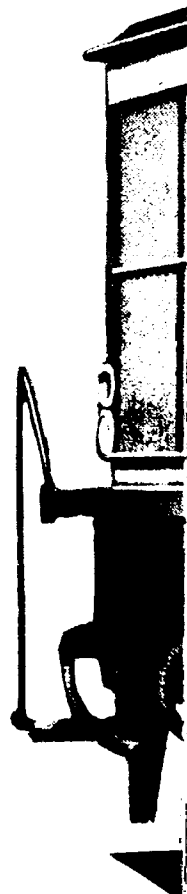
Esperaba el público una caravana de automóviles con los artesanos y representantes de todas las clases vivas del país, pero al contemplar aquel paso a pie, se incorporó democráticamente a la comitiva oficial, y en la ceremonia del corte de cinta como en la bendición del Túnel, se adueñó entusiasmado del histórico acto.



Esperaba el público una caravana de automóviles con los altos dignatarios y representantes de todas las clases vivas del país, pero al contemplar aquel paso a pie, se incorporó democráticamente a la comitiva oficial, y en la ceremonia del corte de cinta como en la bendición del Túnel, se adueñó entusiasmado del histórico acto.



Esta preciosa fotografía aérea nos ofrece una vista que no a todos es dable ver por nosotros. Del lado acá de la bahía, entre el Cerro y La Cabaña, la entrada del Túnel. La parte superior del canal de entrada a la bahía, como se ve, es el Capitolio





Esta preciosa fotografía aérea nos ofrece una vista que no a todos es dable ver por sí mismos. Del lado acá de la bahía, entre el Morro y La Cabaña, la entrada del Túnel. Las aguas del canal de entrada a la bahía, como si ya

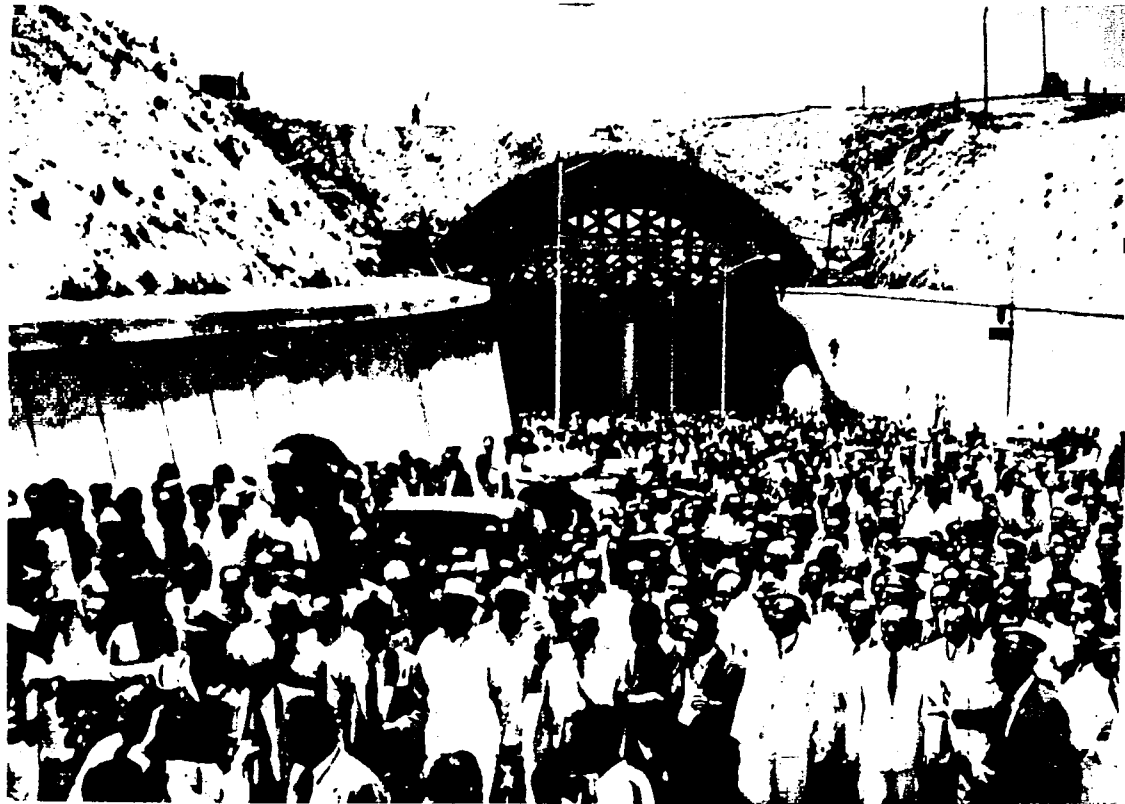
no bullera vida humana bajo ellas, con el tránsito público, veinte metros más abajo. Y de fondo, las entradas y salidas del Túnel alrededor del monumento a Máximo Gómez, rodeado de jardines; el Palacio Presidencial, el Capitolio, la bellísima capital cubana.



e 240  
7 unida  
ersonal  
mplo s  
empre a  
tado 2657







Cuando el Presidente Batista penetró en el pueblo, nada llena más de alegría al pueblo que verse junto a Batista. Estas fotos, una a la entrada y otra a la salida, muestran los millares de ciudadanos que participaron del gran acontecimiento. Es una obra para el pueblo, y el pueblo fué a recibir la obra.



Acompañado por los ministros  
Gabinete, por el Cardenal Ar  
ga y altos funcionarios, el S  
Presidente de la República  
de Palacio hasta el Túnel d  
Habana, para inaugurar sole  
mente la grandiosa obra.

ofrece a los  
modernizaci  
de transport  
Diesel Hidra



Acompañado por los ministros del Gabinete, por el Cardenal Arteaga y altos funcionarios, el Señor Presidente de la República salió de Palacio hasta el Túnel de La Habana, para inaugurar solemnemente la grandiosa obra.



En su emocionado discurso-resumen del acto, el Presidente Batista dijo: "Que siempre, sea quien fuere el que gobierne, tenga oportunidades, cualesquiera que sean sus adversarios o enemigos, de poder inaugurar obras para Cuba y para el pueblo".



A lo lejos la gran Habana que se nos ha hecho en 5 o 6 años junto al litoral. Y aquí, el Presidente Batista, seguido por el pueblo, recorriendo la que será Vía Monumental de La Habana del Este. Si en el Túnel no se creía, y está, el resto puede darse por realizado. Batista no promete obras: las inaugura y las entrega a la comunidad.

LA HABANA DEL ESTE

# 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 modelo 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.

Hagamos 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-

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 estas obras fué otorgada por la Ley Decreto No. 1550, de 4 de Agosto de 1954. Los derechos de neaje 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-

lios 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. Desco 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 40 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 fluido 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.?

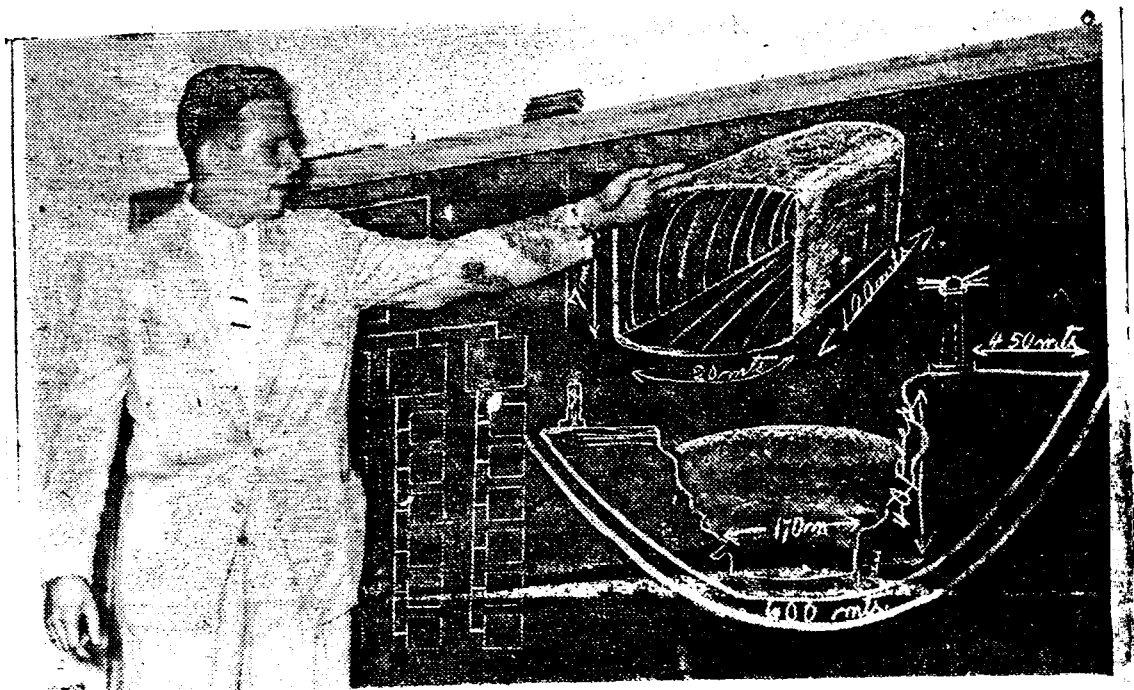
—Sí, señor, porque todos los terrenos nuestros tienen las medidas y características exigidas por las disposiciones del Fomento de Hipotecas Aseguradas, lo que quiere decir que, a más de las ventajas de obtener en La Habana Nueva terrenos a muy módicos precios y con grandes facilidades de pago, existe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

#### Los Dirigentes de la "Anacaona"

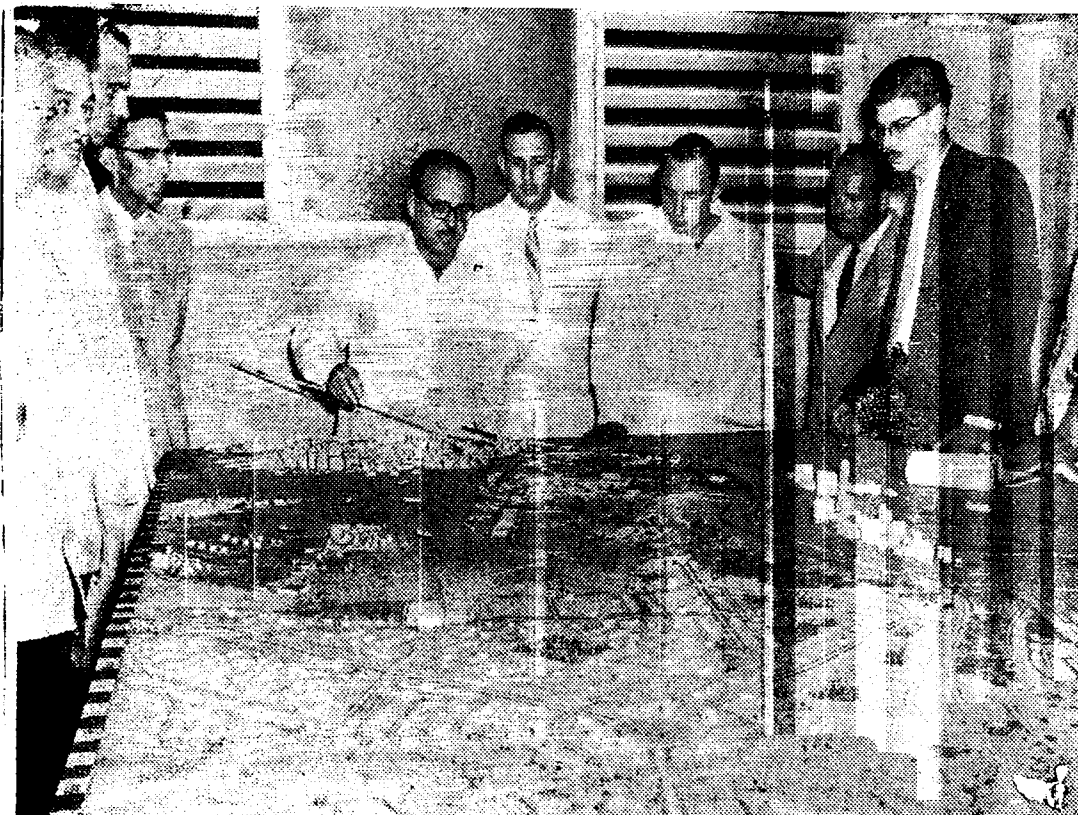
La Compañía Urbanizadora Anacaona, S. A., está integrada por un grupo de hombres jóvenes que han desenvuelto sus actividades fundamentalmente en los sectores bancario, de la propiedad inmueble, del urbanismo y las construcciones. Sus principales funcionarios son: Presidente, señor Tomás E. Diego; tesorero, señor Amin Saiden; 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 Cía. Urbanizadora Anacaona— a partir del 10. de Noviembre próximo, su campaña de ventas y actividades en general.

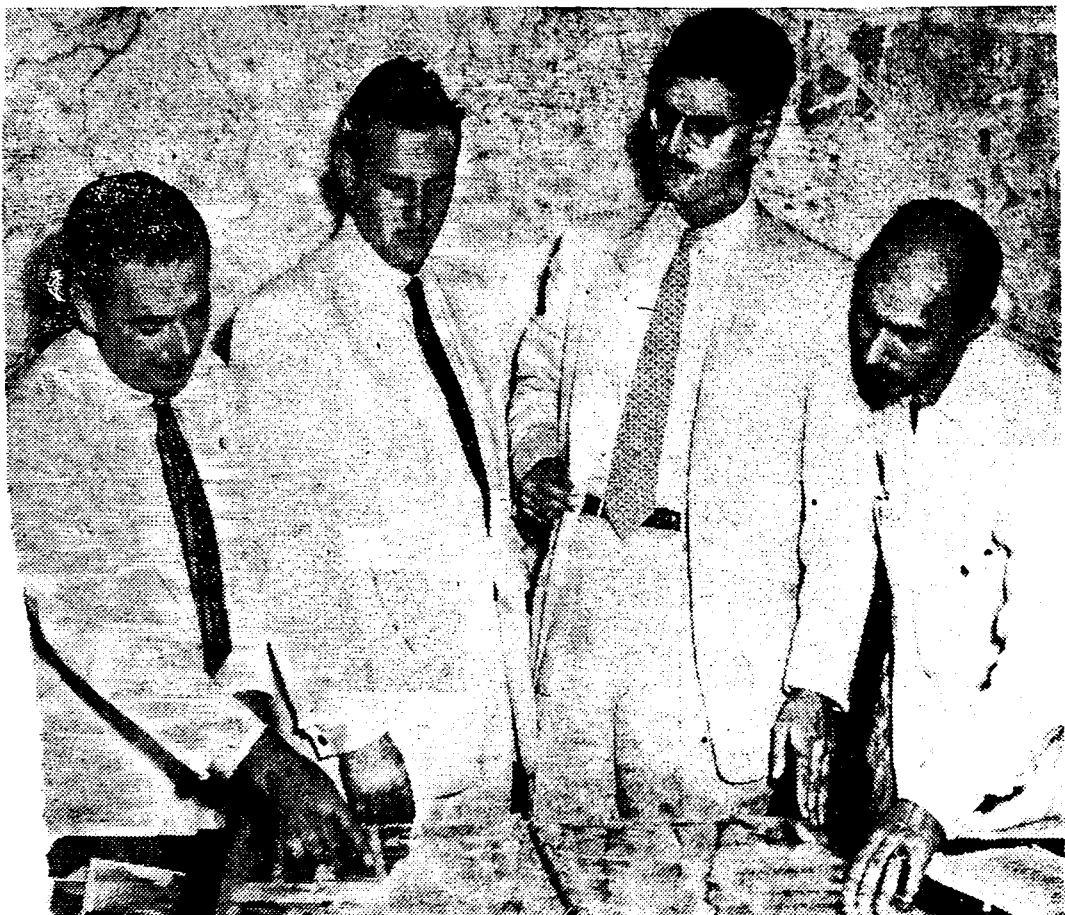
*M. Sep 2*



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.



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.



rando 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  
añía 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.

## 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.

# La Habana del Este, Primera Ciudad Planificada de Cuba

## Dieron Comienzo las Actividades de Ventas de Terrenos en el "Residencial Vía Túnel"

"Laboramos por hacer de nuestra capital una de las ciudades más modernas, saludables, higiénicas y bellas del mundo, considerando el extraordinario progreso que representa el desarrollo de La Habana del Este", dijo en la conferencia de prensa que brindó el señor Tomás E. Diego Tous-saint, joven y activo presidente de la Compañía Urbanizadora "Anacaona", S.A., que inició precisamente ayer sus labores de venta de terrenos.

Como oportunamente informara EL MUNDO, desde hace meses se ha venido preparando la campaña de ventas de terrenos en toda la vasta sección de nuestra provincia que se conoce por Habana del Este, y que comenzando en las laderas del Castillo del Morro se amplía hasta Cojimar. Toda esta Sección forma parte del plano regulador de La Habana del Este (tercera ciudad del mundo que se planifica antes de ser habitada) y estará dividida en Zona industrial, que es la parte que circunda la bahía de La Habana, Zona comercial, a la izquierda de la Vía Monumental del Túnel; Zona de Oficinas, que se encuentra precisamente a la salida del Túnel —ya en construcción— y la Zona Residencial, frente a la costa norte de la provincia.

Para brindar los más amplios detalles en relación con lo que será La Habana del Este y con el inicio de la campaña de ventas por la Compañía Urbanizadora "Anacaona", S.A., el señor Diego y los altos ejecutivos de la empresa brindaron una conferencia de prensa y un cóctel, en el transcurso de cuyos actos expreso, entre otras cosas:

La Habana del Este constituye el resultado de la expansión de nuestra capital, cada día en mayor desarrollo, y la construcción del túnel bajo el canal de entrada de nuestro puerto, permitirá una rápida comunicación entre la entrada en los alrededores de la estatua de Máximo Gómez y toda la vasta zona de la nueva ciudad. En medio minuto, aproximadamente, se atravesará el túnel que ya está en construcción.

A continuación de la salida del túnel, en los alrededores del Castillo del Morro, se iniciará la Avenida Monumental (la autopista más grande del mundo) de 7 kilómetros de extensión por alrededor de 100 metros de ancho, que tendrá 14 vías de tránsito y que luego conectará con la Rotonda, la Vía Blanca y la Carretera Central.

Cuestiones de trascendental importancia como las vías generales de comunicación, el parqueo de vehículos, las distintas zonas de oficinas, industrial y residencial, los cruces, áreas verdes, alcantarillado, acueducto independiente, electricidad, recogida de basuras, etc., han sido todos debidamente previstos en forma tal que harán de La Habana del Este la ciudad más bella, higiénica, cómoda y saludable del mundo, dijo el señor Diego.

### Ejecutivos de la "Anacaona", S.A.

Con el presidente de la Compañía Urbanizadora "Anacaona", S.A., señor Tomás E. Diego, se encontraban el Tesorero, señor Amin Saidén; el Secretario y Asesor Legal, doctor Juan Clemente Zamora; el Jefe de Ventas, señor Faustino Núñez Seijas; el Jefe de Contabilidad, señor Guillermo Rodríguez, y el Jefe de Oficinas, señor Jorge González, que tuvieron para los representantes de la prensa toda clase de atenciones.

Los mencionados funcionarios, abundando en las informaciones suministradas por el presidente de la Compañía, señor Diego, expusieron interesantes detalles relativos a los sectores y funciones a que están dedicados respectivamente.

### El Residencial "Vía Túnel"

El señor Diego explicó que el Residencial Vía Túnel era el primer reparto residencial de la nueva ciudad, planeada de acuerdo con la moderna ciencia urbanística, que permitirá ofrecer una vida más cómoda, más higiénica, más segura y con todos los adelantos de la civilización.

Señaló que el Vía Túnel está ubicado precisamente en la parte más importante de La Habana del Este, circundado por la Vía Monumental, en los terrenos más altos y de mejor clima, dividida en



núcleos cada uno de los cuales está dotado de su parque, colegio, centros comerciales, estación de policía, casas de socorro, cuerpo de bomberos, iglesia, etc. Los amplios mapas a colores colocados en las oficinas de la Anacaona, S.A., permitieron a los periodistas y visitantes apreciar en todos sus aspectos la importancia de La Habana del Este y del Residencial Vía Túnel.

**Características y Ventajas**

Dijo en su charla el señor Diego que por tratarse de una ciudad totalmente planificada, no habrá en La Habana del Este problemas como falta de facilidades para el parqueo, deficiencia de agua, etcétera, porque todo está previsto, aun la construcción del acueducto independiente —ya en marcha— la red de comunicaciones interiores vinculadas a la Gran Vía Monumental, la electricidad, áreas verdes, zonas de estaciona-

miento, alcantarillado, recogida de basuras, etc. Y como es lógico, amplias facilidades de comunicación a todas las playas cercanas de la Costa Norte.

Además de todo ésto —agregó el activo Presidente de la Urbanizadora Anacaona, por cubrir nuestros terrenos los requisitos estrictos exigidos por el F.H.A., será fácil y rápida la construcción en el Vía Túnel, aparte de que con las amplias comodidades de pago que establece nuestro plan, el convertirse en propietario de La Habana del Este será cosa sencilla, pero que cada día tendrá un mayor valor.

**Una Cordial Invitación**

A través de las columnas de EL MUNDO —dice finalmente el señor Diego— quiero extender, una cordial invitación a cuantas personas se interesen por la Habana del Este, a fin de que hagan una visita al Residencial Vía Túnel o a nuestras oficinas en el edificio de Avenida de las Misiones No. 25, quinto piso, a fin de que conozcan en detalle las características de la Habana del Futuro, las magníficas condiciones de los terrenos, los mapas, planificación, y cuantos datos e informes deseen.

**Nada Quitamos, Sólo Creamos**

A la pregunta que le formula el repórter de EL MUNDO acerca de si La Habana del Este afectará en alguna forma la valorización o el desarrollo de la propiedad en otras áreas habaneras, dice el señor Diego:

—Ya se ha probado que La Habana del Este es una consecuencia de la necesidad de expansión de nuestra gran capital. Nada le quitará a ninguna de las otras zonas que han cooperado (como ahora lo hacemos nosotros con vista al futuro) a hacer de La Habana una ciudad de primer orden. Nosotros y con nosotros todos los que laboran por La Habana del Este, creemos en aquella frase de Martí de que "El oficio de un pueblo es crear, porque crear es vencer, y la fuerza del mundo está en los que producen". Y el inicio de nuestra campaña de ventas es la más palpable demostración de que lo que estamos creando es algo que proporcionará un futuro mejor para todos y que constituirá un orgullo para Cuba.

A. Riccardi.



El Presidente Batista echando la primera paletada de tierra sobre la arquilla metálica sepultada en el punto de inicio de la obra.

*3 Dic 1976*

## Colocan la Primera Piedra De la Gran Vía Monumental

Con la presencia del Pre- sidente de la República, se llevó a cabo ayer la ceremonia de colocar la primera piedra de la que será llamada Vía Monumental, en la Habana del Este, con lo que además se inauguraba la nueva ciudad, al punto que Monseñor Llaguno que hizo uso de la palabra, junto a la cruz que se levantó en ese lugar, dijo que esa era una oportunidad extraordinaria y singular, pues ni siquiera la Iglesia tiene registrada una liturgia, para ese acontecimiento.

cimiento. "En la historia de la humanidad, dijo, pocas veces se ha producido el hecho de inaugurar oficialmente una ciudad entera".

El Presidente Batista llegó ayer a la Plaza de la Rotonda de Cojimar acompañado del Ministro de Obras Públicas arquitecto Nicolás Arroyo y de sus ayudantes comandante Rams y capitán Serio.

Allí lo esperaban el Primer Ministro, los Ministros de la Presidencia, de Defensa, de Comercio, de Justicia, de Hacienda, de Agricultura, de Trabajo; el ingeniero López Castro, José Pérez González, Monseñor Llaguno, el alcalde de La Habana, el de Guanabacoa, el de Regla, el doctor Pedro Grau Triana, Presidente de la Compañía del Túnel de La Habana; coronel Roberto Fernández Miranda, y varios contratistas, ingenieros, funcionarios y amigos.

La caravana de autos partió hacia el lugar donde sería colocada la primera piedra, y al llegar a un entronque con un camino vecinal se trasladaron a los jeeps que les esperaban.

En el lugar escogido, actuó el doctor Pedro Grau de maestro de ceremonias, dando comienzo al acto de fundación de la ciudad Habana del Este, que será erigida en terrenos limítrofes de los Municipios de La Habana y de Guanabacoa, así como de los trabajos de la construcción de la Vía Monumental.

#### Habla Monseñor Llaguno

"Apenas si en toda la historia universal de todos los tiempos, se ha recogido el hecho de la fundación de una ciudad, y ese hecho se remonta a ocho siglos antes de Cristo, manifestó Monseñor Llaguno en su discurso. No tenemos nosotros noticia de una ciudad fundada específicamente así, para ciudad, más que aquella que precisamente en el lenguaje latino la palabra URS, que significa ciudad escrita con mayúscula quiere decir la ciudad por antonomasia, Roma".

"La historia, la tradición, recuerdan su fundación; y como padres de la ciudad romana, aquellos dos niños amamantados por la loba: Rómulo y Remo. Rómulo, propiamente el fundador de la Ciudad Eterna, de esa ciudad romana. Y la tradición y la historia recogen el simbolismo de esta yunta, dándonos a conocer cómo se proyectó y cómo se ideó aquella ciudad, que había de ser a través del mundo tan importante como la ciudad romana. Dice la historia que un toro y un ternero blanco fueron los instrumentos que arrastrando un arado de bronce, demarcaron las dimensiones y los límites de aque-

lla ciudad que se cerraba dentro de veinte escasas manzanas, de 450 metros cada una de esas manzanas, para iniciar lo que había de constituir la ciudad más monumental, la ciudad más célebre de la historia de la humanidad; esa Roma que a través del tiempo ha tenido tres imperios; de esta Roma a la que nadie le ha discutido su grandeza como cabeza del Imperio Romano; que nadie le ha discutido su grandeza como fuente del Derecho, a la que aún hoy cuando queremos estar sencillamente dentro del estricto rigor de la Ley; y después, a la sombra de la cruz de Cristo, Roma, la capital del cristianismo, el centro de la religión católica".

Y prosiguió: "En la experiencia de esa, nuestra ciudad de La Habana, de esa ciudad que tanto queremos y que tanto veneramos, nace la concepción de lo que queremos que sea esta nueva ciudad. Y ello, ha movido a los promotores, a los idealistas de esta realidad palpable de la ciudad nueva de La Habana del Este, a que sea una ciudad grande en su importancia material y grande también con la grandeza espiritual que es la que triunfa, la que engrandece, la que hace nobles y dignas a las ciudades de nuestra civilización".

"Señores: vamos a realizar la obra, vamos a vendecir esta, digamos primera piedra de esta ciudad grandiosa que La Habana va a levantar con la rapidez propia de la era en que hemos vivido; y vamos a bendecir la piedra a la sombra de esa cruz, porque como repito, se pretente que La Habana del Este sea grande en el orden material y sea grande en el orden espiritual. Por eso, sobre la materia que es la piedra, la Cruz y la bendición de Cristo, que son el espíritu".

Una vez terminado el discurso del padre Llaguno, el general Batista y sus acompañantes se trasladaron desde la glorieta levantada al efecto, hasta el lugar en que rememorando la fundación de la legendaria Roma, una yunta de bueyes criollos tiró de un arado, dejando abierto un surco en el eje de lo que será la Vía Monumental. Y al avanzar la yunta, las grandes moles de los "bull-dozers" y tractores se pusieron ruidosamente en movimiento, dando comienzo al trabajo.

#### Habla el Alcalde Villalobos

Concluida esta ceremonia, para hablar en nombre del pueblo de Guanabacoa, ya que la nueva ciudad, Habana del Este, estará parcialmente enclavada en terrenos de esa villa, improvisó su alcalde José Villalobos las palabras siguientes:

"Frente a los catastróficos augurios, frente a los propósitos distorsionistas de los que diciendo amar a Cuba no lo saben practicar y no la saben llevar hacia adelante para crear en esta tierra de promisión las bellezas espirituales y las enormes riquezas materiales que ostenta, se levanta el propósito elevado y constructivo de un Gobierno que lleva hacia adelante una obra de extraordinarias e incalculables proporciones; que va más allá de los ámbitos cercanos, para con-

vertirla en épocas de centuria y hablarle a sucesivas generaciones de los propósitos de paz y de los propósitos de amor y de concordia que han animado por encima de todas las cosas al Presidente de la República, general Batista".

"Es, para decirlo en una sola frase, el testimonio más gráfico que ha podido ofrecer un hombre en aras de su ideal; para los propósitos constructivos hacia la paz; una paz que no se arredra, que no se amedrenta; un propósito que no va encaminado más que al logro de hacer feliz y grande a una patria; una paz que obliga, que hace más necesaria la acción vigilante del pueblo, para defender con su actitud cívica este legado que el hombre excepcional que es Filgencio Batista le está elaborando con la entrega de su vida entera".

#### Palabras de López Castro

"El Honorable Señor Presidente de la República hoy tiene que sentirse muy feliz. Tiene que sentirse muy feliz, porque con toda seguridad está logrando lo que es muy difícil entre los hombres, que es convertir los sueños en realidad".

"Yo quiero, sin embargo, señalar que esto tiene de singular no el coraje, la decisión o la acción fervorosa de llevar a cabo una cosa que parecía imposible, sino que todo se ha hecho como debe hacerse. Aquí no hay ninguna improvisación, aquí hay la acción del responsable gobernante que paso a paso ante las dudas de los demás, adquiere fe y va adelante realizando todo lo que sea necesario".

#### Habla el Presidente

Visiblemente emocionado por contemplar el inicio de una obra más en beneficio de la ciudadanía, que pronto tendrá feliz terminación, el Presidente Batista expresó:

"Las palabras que han dicho aquí, tan bellas, tan sublimes, tan tiernas, tan profundas, el representante de la Iglesia, que recoge toda la gama de lo pudiera latir en nuestros espíritus; las del Alcalde de Guanabacoa, en representación de sus compañeros y de su pueblo, puesto que a él y a su municipio tocan en mayor parte los progresos de la ciudad naciente; y las palabras del ingeniero Amadeo López Castro, siempre tan sencillo pero tan expresivo en las cosas que dice, pudieran ser bastantes para dejar iniciados los trabajos que dan comienzo a la construcción de la ciudad del Este".

"Pero estando yo aquí, continuó diciendo el Presidente de la República, por mi carácter de Jefe de Estado y propulsor de esta gran obra de urbanización, movido por los impulsos de los hombres que tomaron esta idea y la hicieron colocar con fe y con calor en nuestros corazones, debía limitarme a expresar que lo que hoy se ha dicho es bastante, es suficiente, para esperar que el Presidente de la República diga al fin y al cabo unas palabras a que, como es cosumbre, está obligado cuando hace el resumen de algún acto".

### Un Plan Técnico y Meditado

"El Gobierno, que a través de los medios oficiales y legales hace posible que la esperanza sea sólida, y que el sueño venga a convertirse en realidad, ha confiado a ese grupo de hombres, de empresas particulares, el plan a ejecutar; supervisado por la Financiera Nacional, que es quien respalda económicamente las inversiones; de la Comisión Nacional de Fomento, que con la compañía de ingenieros que supervisa la técnica de las obras, tiene la misión de vigilar el cumplimiento de lo pactado; y el Ministerio de Obras Públicas, que con sus técnicos también auxilia al Gobierno en estas portentosas realizaciones que hoy comienzan una de sus etapas más progresistas, no puede sino mirar con esa misma firmeza el futuro".

### Motivos de Una Impaciencia

Respondiendo a una alusión del ingeniero López Castro, el General Batista dijo:

"Tenemos de verdad impaciencia como Presidente de la República, según dijo aquí el ingeniero López Castro. Una impaciencia que se parece a todas las impaciencias de los hombres que quieren crear y que quieren hacer. Porque para mi esto del túnel y de la ciudad del Este, como todos los temas de grandes proyecciones que realizamos, debo decir que representa un motivo de profunda preocupación. No haríamos nosotros una obra creadora y la daríamos a la posteridad para el engrandecimiento de nuestra patria, si nos descuidáramos y creyéramos que todos los hombres estamos animados de los mismos sanos y patrióticos sentimientos".

### La Lección del Pasado

"El pasado nos dice muchas cosas que deben servirnos de lección. Dos años quedan todavía a mi Gobierno; y si esta obra, en esos dos años que quedan, no está casi completamente realizada, yo no me retiraría tranquilo del poder; porque no sé si las pasiones de los hombres, que nublan hasta las más claras ideas, y que al fin y al cabo ciegan como cegaron en otras ocasiones, volverían a destruir las obras de beneficio nacional y público. Obras tan modestas, tan populares, tan del alma del pueblo campesino, como eran los Patronatos de los Caminos Vecinales, se paralizaron al sustituirse en el año 44 en el poder; obras de tanta necesidad para la población, (como se ha comprobado ahora, en que construyendo y reconstruyendo hospitales en número de 17, todavía se nos piden más, porque el pueblo y la familia reclama del Gobierno recursos y auxilios) y tan grandiosas como la del Hospital de Topes de Collantes, el Hospital para Poliomióticos, que hoy está destinado a la especialidad de huesos, y el propio Hospital de Pinar del Río, ya dejado totalmente construido, se paralizaron o destruyeron. Obras de cooperación para infelices familias desvalidas fueran también paralizadas; es decir, que si esta obra es material y llega también a deslumbrar las aspiraciones de todos los que queremos la grandeza de Cuba, y representa para los gobernantes que vengan en el futuro una nube solamente que echa

sobre sus ojos y sobre su conciencia el velo cegador de la envidia y el rencor para precipitarlos en el caos del error y la abyección destructora, tendríamos que pensar que así como sucedió antes con obras tan tiernas, tan sencillas y tan urgentes para el pueblo, sucederá de igual manera con ésta. Porque esta obra, aunque la hayamos puesto en manos de empresas particulares, vigilada y dirigida por los organismos oficiales y estatales del Gobierno, es una obra que está dentro del gran plan de construcciones del Gobierno, y creerían en el futuro que esta obra iba a ser un aporte más a las muchas que para nuestra gloria dejamos a las futuras generaciones".

### El Tiempo se nos va

"Esta explicación a las dudas que Amadeo presumía en mi mente, era necesaria. Al ministro de Obras Públicas, que además es el presidente de la Junta de Planificación, también le urjo todos los días; porque si nosotros construyéramos el túnel y pasaran los años y la ciudad no se levantara, el túnel no serviría para otra cosa que para una comunicación y hacer circular el tránsito de la ciudad; entonces nosotros asumiríamos con las responsabilidades, la posibilidad de haber incurrido en grandes culpas. Por eso me refería también al Ministro de Obras Públicas, porque la Junta de Planificación y el cuerpo de ingenieros de su departamento tienen el encargo desde hace más de año y medio, de terminar el estudio de los principales edificios que van a dar inicio, con las avenidas, al a gran ciudad del Este".

### Las Obras Estatales

"Claro que yo comprendo que la magnitud de las obras proyectadas por el constructivo funcionario, por el amigo, por el cubano, no permite que la técnica pueda ponerse sobre el tiempo para que a manera de potro desbocado reclame que se le pongan bridas. El tiempo se nos va, y el tiempo es necesario para el trabajo. Por estas mismas razones por las que urgía al Ministro de Obras Públicas, que urgía al Ministro de Fomento, que estoy todos los días acelerando a la Compañía del Túnel por conducto del doctor Pedro Grau y de nuestro amigo el doctor Mariano Domingo Morales del Castillo, es que al empezar hoy la Avenida Monumental, podemos anunciar que pronto empezarán también las construcciones de los edificios estatales que darán inicio a la urbanización de la gran ciudad del Este".

### Crear en Dios y en el Espíritu

"Aquí nosotros no hacemos nada más que realizar un acto simbólico de todo lo que en Cuba estamos haciendo. La ciudad del Este será una gran sección del Municipio de la Habana, del Municipio de Guanabacoa y un poquitin del municipio de Regla. Pero no habrá celos entre los respectivos alcaldes".

"Como con este significativo acto en toda la República se está realizando el amplio programa constructivo. De la misma manera que el bien se produce a tra-

vés de la obra y llega a la familia, al hombre, a los pueblos, también el espíritu del mal viene hacia ellos y hace perversos a los hombres, cuando queremos ser y que sean buenos. Esas ambiciones y esos egoísmos que trae por maléfico bagaje el espíritu del mal, hacen que lleguen a los propios terrenos del crimen. Y la vida, que ha de ser lo más notablemente sentido, lo más puro, lo básico y fundamental en el conglomerado humano y en la civilización de las naciones; significa poco o nada para los que hacen suyo o se entregan a ese concepto del mal".

"Pero los que así piensan, para los que ni siquiera creen en el cielo, ni en el espíritu, ni en Dios, el perdón de Dios. Y para los que creen en Dios, en el cielo y en el espíritu, la bendición de la Iglesia, a través de Monseñor Llaguno llega en esta mañana grandiosa a todos los corazones de Cuba".

### La Paz no Desaparecerá de Cuba

"En estos momentos, grupos extraviados que parecen necesitados de matar para vivir, porque no de otra manera pudieran tener la existencia pública, han derramado sangre cubana e inocente en la provincia de Oriente. Yo dije no hace mucho que la familia cubana podía estar segura de que no perderemos, como se dice corrientemente, los estribos; pero que podía estar segura también de que la soberanía cubana, la paz y el régimen democrático que Cuba disfruta, no desaparecerían de la tierra cubana. El pueblo está a nuestro lado. Estos actos, que todos los días se realizan en Cuba, son el producto de nuestro trabajo, de nuestro esfuerzo, de nuestras aspiraciones y de nuestros sentimientos patrióticos".

### Trabajando por el Pueblo

"No importa, terminó diciendo el presidente Batista, que los asesinos, los criminales, los perturbadores, los traidores, traten de derramar sangre cubana. Nosotros seguiremos dentro de todos los ámbitos, de todas las medidas y de todas las perturbaciones, trabajando por Cuba, queriendo a Cuba y haciendo por el pueblo. Salud, Salud!!".

### Acta de Fundación

Al cesar los entusiastas aplausos que premiaron el discurso del señor Presidente, el Jefe del Estado, los ministros del Gobierno y demás personalidades que lo acompañaba, se trasladaron nuevamente a la glorieta donde se procedió a la firma del acta de fundación de la naciente ciudad. El primer firmante fué el presidente de la República, mayor general Fulgencio Batista Zaldívar, siguiéndole el doctor Pedro Grau, Monseñor Llaguno; la señora María T. Velasco de González Gordon; el Primer Ministro doctor García Montes; el arquitecto Nicolás Arroyo, Ministro de Obras Públicas; don Alvaro González Gordon; el ingeniero Amadeo López Castro; el doctor Santiago Verdeja, ministro de Defensa; los señores Justo Luis del Pozo, alcalde de La Habana; José Villalobos y Zacarías Acosta, alcaldes de Guanabacoa y Regla respectivamente; el coronel Julio Sánchez Gómez, jefe de la fortaleza de La Cabaña y otras personalidades asistentes.

#### **Primera Paletada**

Una vez terminada la firma del acta el doctor Grau Triana, notario actuante, colocó la misma en una caja laminada de plomo conjuntamente con todos los periódicos del día y tapándose ésta fué colocada en el hoyo cavado ante la cruz que allí se levantaba majestuosa.

Mientras el padre Llaguno rociaba agua bendita sobre el cofre que encierra documentos de tanta trascendencia, el presidente Batista echaba la primera paletada de la tierra que prontamente lo cubriría.

Antes de ser colocada en su lecho la simbólica caja, la mayoría de las personas que allí se encontraban reunidas arrojaron distintas monedas en el mismo.

#### **Esta Obra se Debe a Batista**

Los altos representativos que hemos mencionado, también echaron palas de tierra sobre el cofre. Y al terminar esta parte del ceremonial, el doctor Pedro Grau Triana dijo como palabras finales del bello y trascendental acto:

"Quiero hacer constar públicamente que sin el decidido deseo y la decidida cooperación de todas las fuerzas que puede representar un gobierno presidido por el presidente Batista, esto no se hubiera podido realizar. Que esta ciudad la deberemos al esfuerzo que su Gobierno ha realizado para poner en manos de todos los que hemos tenido que intervenir, los instrumentos adecuados para que esta ciudad surja de acuerdo con el proyecto que se ha elaborado. Su nombre está inmortalizado, gallarda y patrióticamente inmortalizado en la Historia de Cuba. Esta obra, que a él se deberá, no le puede añadir gloria ni méritos que ya no se tenga bien ganado. Pero de no haber sido así, sólo esta obra engazaría su nombre en la perennidad de los siglos".



El alcalde Villalobos, de Guanabacoa, usando de la palabra durante el acto de ayer para dar inicio a la obra de la Via Monumental.

# INICIADA la Vía Monumental y la Ciudad del Este

**Colocó el Presidente Batista  
la primera piedra. Tendrá 7.5  
kms. Acta de la fundación**

"Tenemos en verdad impaciencia como Presidente de la República, según dijo aquí el ingeniero Amadeo López Castro. Una impaciencia que se parece a todas las impacencias de los hombres que quieren crear y quieren hacer. Porque para mí esto del túnel y de la Ciudad del Este, como todos los temas de grandes proyecciones que realizamos, debo decir que representa un motivo de profunda preocupación", declaró el Jefe del Estado, mayor general Fulgencio Batista y Zaldívar, con ocasión de colocar la primera piedra para la Vía Monumental, que tendrá una extensión de 7.5 kilómetros, desde el túnel hasta la Vía Blanca, con una vía central para altas velocidades son seis pistas, tres de ida y tres de regreso, obediendo sus curvas a un trazado moderno con el que no será necesario moderar la velocidad.

El primero en hacer uso de la palabra fue monseñor Pedro P. Llaguno, quien tuvo a su cargo, además, bendecir la primera piedra; el ingeniero Amadeo López Castro y el alcalde de Guanabacoa, señor José C. Villalobos; y, finalmente, el Presidente de la República, que hizo el resumen.

En su discurso, el Presidente Batista dijo, entre otras cosas, lo siguiente:

"El Gobierno, que a través de los medios oficiales y legales hace posible que la esperanza sea sólida, y que el sueño venga a convertirse en realidad, ha confiado a ese grupo de hombres, de empresas particulares, el plan a ejecutar; supervisado por la Financiera Nacional, que es quien respalda económicamente las inversiones; de la Comisión Nacional de Fomento, que con la compañía de ingenieros que supervisa la técnica de las obras, tiene la misión de vigilar el cumplimiento de lo pactado; y el ministerio de Obras Públicas, que con sus técnicos también auxilia al Gobierno en estas portentosas realizaciones que hoy comienzas una de sus etapas más progresistas, no puede sino mirar con esa misma firmeza el futuro.

"El pasado nos dice muchas cosas que deben servirnos de lección. Dos años quedan todavía a mi Gobierno; y si esta obra, en esos dos años que quedan, no está completamente realizada, yo no me retiraría tranquilo del poder; porque no sé si las pasiones de los hombres, que nublan hasta las más claras ideas, y que al fin y al cabo ciegan como cegaron en otras ocasiones, volverían a destruir las obras de beneficio nacional y público.

"Claro que yo comprendo que la magnitud de las obras proyectadas por el constructivo funcionario, por el amigo, por el cubano, no

permite que la técnica pueda ponerse sobre el tiempo para que a manera de potro desbocado reclame que se le pongan bridas. El tiempo se nos va, y el tiempo es necesario para el trabajo. Por estas mismas razones por las que urgía al Ministro de Obras Públicas, que urgía al ministro de Fomento, que estoy todos los días acelerando a la Compañía del Túnel por conducto del doctor Pedro Grau y de nuestro amigo el Dr. Mariano Domingo y Morales del Castillo, es que al empezar hoy la Avenida Monumental, podemos anunciar que pronto empezarán también las construcciones de los edificios estatales que darán inicio a la urbanización de la gran ciudad del Este.

"En estos momentos, grupos extraviados que parecen necesitados de matar para vivir, porque no de otra manera pudieran tener existencia pública, han derramado sangre cubana e inocente en la provincia de Oriente. Yo dije no hace mucho que la familia cubana podía estar segura de que no perderemos, como se dice corrientemente, los estribos; pero que podía estar segura también de que la soberanía cubana, la paz y el régimen democrático que Cuba disfruta, no desaparecerían de la tierra cubana. El pueblo está a nuestro lado. Estos actos, que todos los días se realizan en Cuba, son el producto de nuestro trabajo, de nuestro esfuerzo, de nuestras aspiraciones y de nuestros sentimientos patrióticos.

"No importa que los asesinos, los criminales, los perturbadores, los traidores, traten de derramar sangre cubana. Nosotros seguiremos dentro de todos los ámbitos, de todas las medidas y de todas las perturbaciones, trabajando por Cuba, queriendo a Cuba y haciendo por el pueblo. Salud. Salud".

Al cesar los aplausos, el Jefe del Estado, los ministros y demás personas que lo acompañaban se trasladaron nuevamente a la glorieta donde se procedió a la firma

del acta de fundación de la nueva ciudad. El primer firmante fue el general Batista, al que siguieron los señores doctor Pedro Grau, monseñor Llaguno, María T. Velasco de González Gordon, doctor García Montes, Primer Ministro; Nicolás Arroyo, ministro de O.P.; Alvarón González Gordon, Ing. López Castro, doctor Santiago Verdeja, ministro de Defensa; Justo Luis Pozo, José C. Villalobos, y Zacarías Acosta, alcaldes de La Habana, Guanabacoa y Regla, respectivamente; coronel Julio Sánchez Gómez, jefe de la fortaleza de La Cabaña y demás personalidades.

## FIRMA DEL ACTA

Terminada la firma del acta, el doctor Grau Triana, notario actuante, colocó la misma en una caja laminada de plomo, conjuntamente con todos los periódicos del día y tapándose ésta fue colocada en el hoyo cavado ante la cruz que allí se levantaba.

Mientras el padre Llaguno rociaba con agua bendita el cofre que encerraba esos documentos, el Presidente Batista echaba la primera paletada de la tierra que prontamente lo cubriría.

La Habana del Este no será una nueva ciudad aislada e independiente de la actual, sino que será una parte de ella, donde se fomentarán nuevas industrias, nuevos negocios, nuevas zonas residenciales estimuladas por sus magníficas condiciones y por su cercanía a la Vieja Habana, a la cual la unirá el magnífico y moderno túnel que se está construyendo a través de la entrada de la bahía.

La ciudad está calculada en su parte central metropoliitana para una población de 150,000 a 200,000 habitantes. En el resto de la zona metropoliitana se ha calculado para unos 400,000 habitantes. El centro comercial estará formado por tres grandes plazas, que llevarán los siguientes nombres: Estados Unidos, que se dedicará a zona bancaria y de oficinas; Francia, a comercio de lujo; y España, de carácter monumental, al frente de la cual se pretende construir la Catedral. Con frente a la Avenida Monumental estarán situados los edificios de alta densidad, es decir, edificios de 15 o 20 pisos y los de mediana y baja densidad en el resto de la ciudad.

La Vía Monumental, con una vía central rápida que estará libre de cruces o intersecciones de otras vías y el tránsito de peatones, al atravesarla, será soterrado y permitirá, según cálculos, un tránsito expreso de más de 12,000 vehículos por hora. Cuenta, además, con dos vías de doble tránsito a ambos lados para el tránsito urbano, pasos superiores en los cruces con las vías secundarias una iluminación equivalente al doble de la que dispone actualmente la Quinta Avenida y un área de quinientos mil metros de jardinería ornamental. Esta Avenida Monumental entroncará, en su continuación en la carretera Central entre Cotorro y el poblado Cuatro Caminos, dando así una conexión más a la red de vías que está construyendo actualmente el Gobierno del Presidente Batista.



El Alcalde de La Habana, señor Justo Luis Pozo, junto al Presidente de la República, general Batista, procede a echar una paletada en las obras de la Avenida Monumental, en el acto efectuado el pasado sábado. Junto al Presidente y el Mayor habanero, aparece Monseñor Llaguno.





El Presidente de la República, mayor general Fulgencio Batista y Zaldívar, colocó la primera piedra de la Avenida Monumental, que unirá a La Habana con la nueva ciudad del Este. En la foto aparece el Jefe del Estado en unión del Primer Ministro, doctor García Montes y otras personalidades del gobierno cuando escuchaban al doctor Pedro Grau Triana quien explicó los alcances de la obra que se realiza.

## EL ABASTO DE AGUA EN

## LA HABANA DEL ESTE *1957*

**EL ABSURDO PROYECTO DE CAPTARLA DE LA CUENCA DEL ALMENDARES, HA DE SER RECHAZADO DEFINITIVAMENTE**

**N**O debe de pasar inadvertida, sino por el contrario, ser objeto de detenida atención, la exposición dirigida al director de Servicios Públicos por el presidente del Centro de la Propiedad Urbana, señalando el peligro que representa para el abastecimiento de La Habana la construcción de un acueducto para zonas al Este de la capital, el que tomaría como fuente de abasto la parte superior de la cuenca del Almendares.

Además de esta exposición del Centro de la Propiedad Urbana, se han formulado protestas y declaraciones en igual sentido por asociaciones cívicas, comerciales y de otra índole, conviniendo todas en que el proyecto provocará un serio conflicto de carácter público.

No es necesario profundizar en estudios técnicos para darse exacta cuenta del peligro que corremos en nuestro actual abastecimiento de agua si el proyecto se traduce a la realidad, ya que en ese caso destruiría el equilibrio que existe en el abastecimiento de La Habana, pues al captarse para las necesidades futuras de la zona del Este de la capital vendría a mermar, en igual cantidad, la que tomamos de la Cuenca del Almendares.

En términos más claros, se pretende sencillamente dar parte de lo que no tenemos en abundancia, pues hoy, aún con la Cuenca Sur, existen zonas que carecen de servicio de modo permanente, situación que con toda probabilidad se hará más aguda en pleno periodo de sequía.

Como explica con hechos irrefutables el presidente del Centro de la Propiedad Urbana, en el caso de que la Habana del Este tome toda el agua que por su concesión pudiera obtener en la cuenca del Almendares, quedará muy mal servida, pues dada la urbanización que ya existe y la que se proyecta, no les será posible a las compañías urbanizadoras cumplir su ofrecimiento de dar a sus solares en venta agua potable y abundante.

No estamos, pues, en presencia de lo que el lenguaje popular ha calificado de desnudar a un santo para vestir a otro, sino algo peor, que ambos van a quedar apenas vestidos recibiendo los dos el mismo perjuicio: La Habana con mucha menos agua y la zona del Este con muy escaso abastecimiento a costa de los daños ocasionados a la capital.

Lo justo, lo práctico y lo oportuno es que en las urbanizaciones del Este de la Habana las captaciones deben hacerse exclusivamente de cuencas que le correspondan, sin lesionar intereses ajenos, impidiéndose a toda costa la construcción del acueducto proyectado con abastecimiento de aguas del Almendares que, como hemos dicho y bien se sabe, es la que siempre ha suministrado agua a nuestra ciudad, existiendo también, a juicio de técnicos muy prestigiosos, la posibilidad de mayores crisis en dicha cuenca del Almendares.

Por tan fundamentales razones débese desde ahora rechazar de modo definitivo el absurdo y dañino proyecto que comentamos, porque luego, una vez realizadas las obras de indebida captación, vendrán las ineficaces protestas y, al mismo tiempo, un millón de habitantes sufrirá los graves perjuicios de una realización incorrecta.

EL ABASTO  
DE AGUA

## *Yuf,* **Peligrosas**

las captaciones en estudio  
para el este de La Habana

*marzo 15/57*  
Lo reiteró el Centro de la Propiedad Urbana... Elogia un editorial de INFORMACION... Estímulo, dice

El ingeniero Rafael García Bango, presidente del Centro de la Propiedad Urbana de La Habana, dirigió una comunicación a nuestro director, elogiando un editorial de INFORMACION sobre el peligro de captar aguas de la cuenca superior del Almendares para zonas de futuro fomento al Este de La Habana.

Dicha comunicación dice así:

"Doctor Santiago Claret,

"Director de INFORMACION.

"La Habana,

"Distinguido amigo:

"En el seno de nuestra institución se ha comentado muy favorablemente la atención prestada por ese diario a la exposición dirigida por el Centro de la Propiedad Urbana al Director de Servicios Públicos en relación con el proyecto de la construcción de un acueducto para La Habana del Este torciendo el agua de la parte superior de la cuenca del Almendares.

"Tiene extraordinaria importancia el asunto para la ciudad de La Habana, por lo que el Centro

de la Propiedad Urbana, con cuya presidencia me honro, ha tomado la iniciativa de actuar poniendo en conocimiento del Director de Servicios Públicos y del señor Alcalde capitalino, el grave peligro de una segura merma en las fuentes de abastecimiento de agua de la ciudad si se realizan las captaciones proyectadas.

"El diario INFORMACION, que usted dirige, atento a la defensa de la comunidad, dedicó un editorial a esta cuestión recogiendo gran parte de nuestros argumentos, y abundando en las mismas razones expuestas por nosotros sobre el daño que ocasionaría —de llevarse a cabo el proyecto— al abastecimiento de agua de nuestra población.

"No podemos dejar de reconocer el estímulo que para nosotros significa el apoyo de la prensa en nuestra campaña para evitar que se ocasione a la ciudad tan enorme perjuicio como el que significaría mermarle el caudal de agua de que disfruta.

"El Centro de la Propiedad Urbana de La Habana le felicita por el citado editorial, que ha sido visto con beneplácito por el pueblo habanero. Atentamente: (Fdo.) Ingeniero Rafael García Bango, Presidente".

# EL ABASTECIMIENTO DE AGUA DE LA HABANA DEL ESTE

“No se puede mermar el abastecimiento de agua a La Habana porque algunas gentes quieren vender solares”. -- **R. García Bango.**

“Debe buscarse una nueva fuente para el abastecimiento de agua a La Habana del Este”. --  
*... algo 1/1/77* **Manuel F. de Vera.**

“Mal podemos avenirnos a que se quite el caudal de agua a la zona de Rancho Boyeros para llevárselo a otra”. -- **G. Casanova.**

Por **FERNANDO ALLOZA**  
(De la redacción de INFORMACION. Fotos de Oller)



El presidente del Centro de la Propiedad Urbana, ingeniero Rafael García Bango, con el redactor de INFORMACION, Fernando Alloza.



"La concesión "altera sensiblemente" los abastecimientos existentes".

### RAFAEL GARCIA BANGO

**E**L ingeniero Rafael García Bango, presidente del Centro de Propiedad Urbana y ex presidente de la Asociación Cubana de Ingenieros señala el grave error que supondría llevar adelante el proyecto de abastecer de agua a la Habana del Este, captándola de la Cuenca del Almendares y en una exposición sencilla y precisa se remite a los antecedentes del problema en los siguientes términos:

—Desde la época de la colonia, La Habana tiene su abastecimiento de agua en la Cuenca del Almendares que vierte sus manantiales en Vento. Esta era la única fuente de abastecimiento de agua hasta que empezó a captarse la de la Cuenca Sur. Al utilizarse la primera cuenca en el abastecimiento de Marianao, empezó a

a La Habana es de por sí justo agotarse hasta el extremo que de cien millones de galones diarios que producía en los últimos años se ha reducido a unos sesenta millones. La Cuenca Sur, aunque no resolvió el problema, completamente, vino a aliviarlo con un suministro de unos setenta millones de galones diarios. En estas condiciones se hizo la concesión para la Habana del Este a la que resueltamente nos oponemos. Si el abastecimiento de agua

no se le puede mermar porque algunas gentes quieran vender solares. La referida concesión a La Habana del Este se hace en virtud del Decreto 2029 de 1955, pero este mismo Decreto tiene una cláusula aclaratoria en el sentido de que se otorgan tales derechos siempre que no "alteren sensiblemente" los abastecimientos de agua existentes. De forma que, aparte de las poderosas y abundantes razones que existen para oponerse a dicha concesión, el Centro de la Propiedad Urbana, se basa también ésta de orden legal que el propio decreto de la concesión establece, puesto que sí "altera sensiblemente" los abastecimientos existentes.

Considera el ingeniero García Bango que la proyectada captación de agua de la Cuenca del Almendares para La Habana del Este, además de crear un grave

problema a La Habana no resolvería el de aquel núcleo urbano.

—Lo indicado —termina— es buscar otras fuentes de abastecimiento para La Habana del Este y según mis noticias, la Comisión Nacional de Fomento, está trabajando con este propósito e investigando si la Cuenca de Bainoa-Caraballo-Aguacate, puede ser la suministradora de agua para los núcleos urbanos situados al otro lado de la bahía.



"Además de crear un grave problema a La Habana no resolvería el de aquel núcleo urbano".

## MANUEL F. DE VERA

**E**L ingeniero Manuel F. de Vera, presidente de la Sección Cubana de la American Water Works As., profesor de Hidráulica de la Universidad de La Habana y presidente de los Servicios Técnicos en Hidrología en la Junta Nac. de Planificación, al considerar el problema del abastecimiento de agua a La Habana del Este, nos dice:

—La Cuenca del Almendares se ha considerado en extremo esforzada por diversos ingenieros hidráulicos y geólogos y de ahí que el Ayuntamiento de La Habana decidiese tomar agua para su abastecimiento en una cuenca distante: la Cuenca Sur. Según gráficos del Acueducto de La Habana,



"Puede estudiarse la posibilidad de aprovechar las aguas en la Cuenca Aguacate-Jaruco".

na, en los que aparecen los caudales aportados por las diversas fuentes, se observa una extraordinaria merma en los manantiales de Vento. De modo que mi opinión personal sobre el problema de abastecimiento de agua a La Habana del Este —sigue el ingeniero F. de Vera—, es que debe buscarse una fuente de abastecimiento de garantía, no sólo para el presente, sino con vistas a un futuro alejado y que dicha fuente permita las ampliaciones indispensables a las necesidades de la población futura. Deberá estudiarse concienzudamente esta fuente para determinar su capacidad y rendimiento, su influencia en fuentes próximas y cómo podrá afectar a los usuarios de la cuenca.

Ahora nuestro entrevistado nos habla de las posibilidades de aprovechar las aguas en la Cuenca de Aguacate-Jaruco.

—La explotación de ella —agrega—, caso de ser suficiente, por su situación geográfica, permitiría abastecer a otros puntos de interés. Pero es imprescindible tener en cuenta el aspecto económico: costo de inversión, operación, conservación, reparaciones y ampliaciones y forma de amortización de las cantidades invertidas.

Señala el ingeniero Manuel F. de Vera que en el estudio de nuevas cuencas, además del aspecto económico deberá prestarse una minuciosa y concienzuda atención al aspecto técnico y científico.

—En suma —concluye nuestro entrevistado— ninguna solución puede ni debe ser precipitada, sino responder a una cuidadosa investigación, si no queremos exponernos a fracasos rotundos que vayan en perjuicio de la región a fomentar y acaso de los intereses generales de la Nación.



"La Cuenca del Almendares se ha considerado en extremo esforzada".



"Ninguna solución puede ni debe ser precipitada".



## G. CASANOVA D'ACOSTA

**E**L secretario de la Asociación de Comerciantes e Industriales de la Avenida de Rancho Boyeros, doctor Germán Casanova D'Acosta, señala los temores de dicha asociación, ante el riesgo de que, para abastecer de agua a La Habana del Este se merme el caudal que necesita la zona de la Avenida de Rancho Boyeros, donde se está levantando un importantísimo núcleo industrial y comercial y se desarrolla la ampliación urbana más importante de La Habana.

—Y hay que hacer notar — agrega nuestro entrevistado— que, por ser insuficiente el abastecimiento de agua de esta zona, una gran industria ha tenido que desplazarse para el Cotorro. Si además tenemos en cuenta el propósito de hacer de la Avenida de Rancho Boyeros la entrada de un

gran torrente turístico a nuestro país y constantemente estamos pidiendo reformas y atenciones para ella, mal podemos avenirnos a que se quite el caudal de agua de esta zona para llevárselo a otra que, por lo demás, no pasa de ser un proyecto; pues la Habana del Este, como tal proyecto, no puede ofrecer beneficios a nadie porque solamente se trata de una idea inflada.

A continuación el doctor Casanova D'Acosta nos dice que la Habana del Este ha sido proyectada al amparo de posibilidades prometidas.

—Sin embargo —continúa— la zona de Rancho Boyeros que hemos bautizado con el nombre Sur-Habana, es una realidad floreciente cuyos progresos están a la vista de todo el mundo, día a día. Y no es que creamos que sea más importante que cualquier otra, pero su importancia está prevista hace muchos años por dictámenes y técnicos en desarrollo urbano. Es bueno recordar que en la época de Machado, el ingeniero francés Forrestier, situó el centro de La Habana en lo que hoy es plaza de la República y previó que Sur-Habana sería el futuro de la capital. También ha de tomarse en cuenta que la Cuenca Sur, se originó en la necesidad de reforzar el caudal de agua para abastecer a La Habana que des-

de hace años venía siendo insuficiente y era de tal importancia el problema que todas las campañas por la alcaldía habanera se hacían a base de él; de ahí —concluye nuestro entrevistado— lo improcedente que sería, volver a crear el viejo problema de la escasez de agua en La Habana, para dotar de ella a un núcleo de población que no pasa de ser un proyecto.



“La Asociación de Comerciantes e Industriales de la Avenida de Rancho Boyeros se opone a la concesión”.

7

1970



"El caudal de agua de La Habana ha sido insuficiente desde hace mucho tiempo".



"Desde hace años está previsto que Sur-Habana será el futuro de la capital".

## CONCESION A LA COMPANIA DE ABASTO DE LA HABANA DEL ESTE

11/154  
Explotará la cuenca de Aguacate... Autorizada a hacer estudios hidrológicos... Decreto en la Gaceta

El otorgamiento a la Compañía de Abastos de Agua de La Habana del Este, S. A., como concesionaria de la Acueducto Via Blanca, S. A., de la concesión para la construcción, operación, mantenimiento y prestación del servicio público de acueducto cuya fuente de captación estará situada en el término municipal de Aguacate, provincia de La Habana, entre las poblaciones de Aguacate, Bainoa y Caraballo, fué dispuesto en el Decreto Presidencial 863, publicado ayer en la Gaceta Oficial de la República.

El decreto, textualmente, es como sigue:

### OBRAS PUBLICAS

#### Decreto número 863

"Por cuanto: El Artículo Cuarto de la Ley-Decreto número 1928, de 27 de enero de 1955, faculta al Presidente de la República a otorgar, a solicitar del interés privado, concesiones para la realización de obras o la prestación de servicios públicos de cualquier clase, siempre que la obra o servicio contribuya a intensificar las fuentes de trabajo, el establecimiento de industrias en el país o el fomento del turismo, y fuese informada favorablemente por el Banco para el Desarrollo Económico y Social y el Tribunal de Cuentas, teniendo en consideración el plan de obras a realizar por el Estado.

"Por cuanto: Por Ley-Decreto número 2029, de 27 de enero de 1955 y Decreto Presidencial número 1458 del propio año, se otorgó a la "Compañía de Abastos de Agua de La Habana del Este, S. A.", concesión para la explotación de un servicio público de Acueducto para el territorio comprendido en la Zona Central de Influencia del Túnel, descrita en el Artículo Segundo de la Ley-Decreto número 1550, de 4 de agosto de 1954, sus zonas adyacentes y cualesquiera otras cruzadas por las tuberías maestras conductoras de dicho Acueducto.

"Por cuanto: Por escrito de 20 de junio de 1956, presentado ante este Ejecutivo en 17 de julio del mismo año, junto con los planos, memorias descriptiva y proyecto de obras correspondientes, la "Compañía Acueducto Via Blanca, S. A.", constituida con arreglo a las leyes de la República y domiciliada en esta Capital en el Paseo de Martí número 56, solicitó del Presidente de la República, al amparo de las disposiciones de la referida Ley-Decreto 1998 de 1955, la concesión para la construcción, operación, mantenimiento y prestación del servicio público de Acueducto para el abastecimiento de agua del área incluida en la propia Zona General de Influencia del Túnel antes citada, así como de las áreas limítrofes o contiguas a la tubería maestra de dicho Acueducto, que correrá desde la zona de captación que más adelante se describirá, hasta la expresada Zona General de Influencia del Túnel de La Habana, así como a cualquier núcleo de población existente o que sur-

ja al Este del romano de Santa Cruz del Norte hasta la ciudad de Matanzas, con motivo de las actividades turísticas que ha de propiciar la construcción del último tramo de la Via Blanca hasta la ciudad últimamente nombrada.

"Por cuanto: Por escrito de fecha 2 de agosto de 1956, presentado conjuntamente por los representantes legales de las citadas compañías "Acueducto Via Blanca, S. A." y "Compañía de Abastos de Agua de La Habana del Este, S. A.", ambas entidades hicieron constar ante este Ejecutivo que la primera de ellas, debidamente autorizada al efecto por acuerdo de su junta general de accionistas, hubo de ceder y traspasar a favor de la segunda, esto es, de la "Compañía de Abastos de Agua de La Habana del Este, S. A.", todos cuantos derechos, acciones y obligaciones correspondían a la "Compañía Acueducto Via Blanca, S. A.", por la solicitud relacionada en el tercer Por Cuanto del presente Decreto.

"Por cuanto: Otorgada como ha sido a la "Compañía de Abastos de Agua de La Habana del Este, S. A.", según se expresa en el segundo Por Cuanto, una concesión para la explotación de un servicio público de Acueducto para la referida Zona General de Influencia del Túnel y estableciéndose como zona de captación de aguas subterráneas para dicho servicio la descrita en el Artículo Cuarto de la citada Ley-Decreto número 2029 de 1955, la nueva cuenca que se describirá en el apartado Segundo del presente Decreto y que constituirá la fuente de abasto o captación del acueducto cuya concesión ahora se resuelve, que también habrá de dar servicio a la propia Zona General de Influencia del Túnel, constituye de hecho, y en cuanto las áreas a abastecer son coincidentes, una ampliación o reserva de la primitiva cuenca a que se refiere la Ley-Decreto número 2029, cuyo refuerzo resulta conveniente al objeto de asegurar de manera permanente la provisión abundante de agua a las áreas de que trata la repetida Ley-Decreto número 2029 de 1955, y a los fines previstos en la ya citada Ley-Decreto número 1998 del propio año.

"Por cuanto: La solicitud de concesión de que se trata, así como el correspondiente proyecto de obras y demás antecedentes, han sido sometidos a la aprobación del Banco de Desarrollo Económico y Social y del Tribunal de Cuentas, y, a mayor abundamiento, a la del Consejo Central de Servicios Públicos, habiendo emitido dichos tres organismos sendos informes favorables a la concesión solicitada.

"Por cuanto: La solicitud de concesión formulada se encuentra comprendida dentro de las prescripciones de la Ley-Decreto número 1998 de 1955, entre otras razones, porque tiende a proveer a la expresada Zona General de Influencia

del Túnel, de agua en cantidades que permitirán el establecimiento en dicha Zona, de industrias que requieran gran consumo de dicho líquido y viabilizará además la creación de nuevas fuentes de trabajo y la edificación de hoteles, moteles y otras obras de desarrollo turístico a lo largo de la Via Blanca, actualmente en proceso de terminación, en su recorrido desde la repetida Zona hasta la ciudad de Matanzas.

### LA CONCESION

"Por tanto: En uso de las facultades que me están conferidas por la Constitución y demás leyes vigentes, a propuesta del ministro de Obras Públicas, oído el de Comunicaciones y asistido del Consejo de Ministros.

### Resuelvo:

"Primero: Otorgar a la "Compañía de Abastos de Agua de La Habana del Este, S. A.", como concesionaria de la "Acueducto Via Blanca, S. A.", concesión para la construcción, operación, mantenimiento y prestación del servicio público de acueducto cuya fuente de captación se describirá seguidamente, para el abastecimiento de agua del área incluida en la Zona General de Influencia del Túnel, a que se refiere la Ley-Decreto número 1550, de 4 de agosto de 1954, así como de las áreas limítrofes o contiguas a la tubería maestra de dicho Acueducto, que correrá desde su referida zona de captación hasta la expresada Zona General de Influencia del Túnel de La Habana, así como a cualquier núcleo de población existente o que surja al Este del Poblado de Santa Cruz del Norte, hasta la ciudad de Matanzas.

"Segundo: La fuente de captación de aguas subterráneas que la citada "Compañía de Abastos de Agua de La Habana del Este, S. A.", podrá explotar y utilizar para la prestación del servicio de Acueducto cuya concesión se le otorga por el presente Decreto, está situada en el Municipio de Aguacate, provincia de La Habana, entre las poblaciones de Aguacate, Bainoa y Caraballo y tiene la siguiente descripción:

"Tomando como centro el pozo criollo existente en la finca "Santo Tomás", Barrio número Ocho del Municipio de Aguacate, provincia de La Habana, se delimitará un círculo de cuatro kilómetros de radio, cuya área comprenderá y constituirá la cuenca o fuente de captación.

### ZONA DE PROTECCION

"Tercero: Se establece una Zona de Protección Sanitaria constituida por el área comprendida dentro de un círculo de seis kilómetros de radio cuyo centro coincidirá con el de la zona de captación antes descripta. Tanto de la Zona de Captación como de la Zona de Protección Sanitaria se demarcarán los límites en el terreno, levantándose un plano que represente gráficamente ambas Zonas, con todos los demás parti-

culares necesarios. El referido plano será autorizado por un ingeniero Delegado del Ministerio de Obras Públicas, un ingeniero Delegado de la Comisión de Fomento Nacional, un ingeniero Delegado del Ministerio de Salubridad y Asistencia Social y el ingeniero de la concesionaria.

"Cuarto: Dentro de los límites de las Zonas a que se contraen los apartados Segundo y Tercero, no se podrán hacer nuevas instalaciones para otras fuentes de Acueducto ni se autorizarán captaciones que requieran gran consumo de agua y que por su extracción puedan afectar las fuentes de abasto de la concesión otorgada por este Decreto. Toda nueva captación de agua dentro de estas zonas se tramitará en la forma dispuesta por la ley, pero se requerirá además, en todo caso, la aprobación del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Salubridad y Asistencia Social, con audiencia de la concesionaria.

"Quinto: Con excepción del perímetro de las poblaciones de Aguacate, Bainoa y Caraballo, que no tienen actualmente sistema de alcantarillado las urbanizaciones que se realicen en lo sucesivo en los terrenos comprendidos dentro de las zonas a que se refieren los apartados Segundo y Tercero, tendrán que estar provistas de servicio de alcantarillado, cuyo uso se declara obligatorio, para la recolección de las aguas residuales y de albañal y su tratamiento sanitario. Asimismo se requerirá la construcción y utilización obligatorias de un alcantarillado para la recolección de las aguas residuales y de albañal y su tratamiento sanitario en los casos de construcciones o instalaciones, cuando su descarga o vertimiento al terreno pueda originar peligro de contaminación a las aguas subterráneas o perjudicar su calidad sanitaria dentro de las Zonas de Captación y de Protección Sanitaria de este Acueducto.

#### PERMISO DE INVESTIGACION

"Sexto: Se autoriza a la Concesionaria para realizar las investigaciones hidrológicas, estudios, sondeos, perforaciones, nivelaciones, mediciones, trabajos y demás operaciones técnicas necesarias para la localización de aguas subterráneas en la Zona de Captación que se describe en el Apartado Segundo: quedando asimismo autorizada para captar las citadas aguas, construir plantas, depósitos y otras instalaciones, colocar las tuberías que conduzcan el agua captada hasta los puntos de entrega de la misma para el consumo público y, en general, para realizar todos los estudios, sondeos, trabajos y obras que se requieran, a la finalidad de establecer un servicio público de acueducto para el territorio de que trata el Apartado Primero.

"Séptimo: La concesión a que se refiere el presente Decreto se otorga bajo las mismas condiciones y lleva aparejada para la concesionaria los mismos derechos y

obligaciones bajo las cuales fué concedida la otorgada por la Ley-Decreto número 2029, de 27 de enero de 1955, especialmente en cuanto a la utilización y ocupación permanentes de las fajas de terreno de dominio público para toda clase de instalaciones; al uso del derecho de expropiación forzosa de acuerdo con las disposiciones del Decreto número 595, de 22 de mayo de 1907, respecto a los bienes, derechos y acciones de propiedad privada situados dentro de la Zona de Captación descrita en el Apartado Segundo; al derecho de imposición de servidumbre forzosa de acueducto prevista en la Ley de Aguas y su Reglamento en cuanto a las fincas de propiedad privada que las tuberías conductoras hayan de atravesar, y al término de la concesión y reversión gratuita en favor del Estado de todas las instalaciones del Acueducto. Todos los plazos y demás términos concedidos por la citada Ley-Decreto número 2029 para el comienzo y terminación de estudios, trabajos y observancia y cumplimiento de requisitos, deberán contarse, para la presente concesión, a partir de la publicación en la Gaceta Oficial de este Decreto.

#### DERECHO DE MUNICIPIOS

"Octavo: La cuenca o fuente de captación de aguas subterráneas descrita en el Apartado Segundo del presente Decreto, en cuanto se aplique al suministro de agua a las áreas referidas en la Ley-Decreto número 2029, de 27 de enero de 1955, se considerará como ampliación o refuerzo de la cuenca descrita en el Artículo Cuarto de dicha Ley-Decreto.

"Noveno: La presente concesión se otorga sin perjuicio del derecho de los respectivos Municipios para operar y explotar acueductos ya existentes o que en el futuro pudieran construirse, para el servicio del propio Municipio.

"Décimo: Conforme a lo dispuesto en la ya citada Ley-Decreto número 1998 de 1955, la presente concesión se otorga con todas las mismas exenciones de impuestos en favor de la concesionaria, concedidas por la Ley-Decreto número 1550 de 4 de agosto de 1954, así como con todos los derechos y acciones inherentes a la concesión, que emanan de la expresada Ley-Decreto número 1998, de 27 de enero de 1955.

"Los Ministros de Obras Públicas y de Comunicaciones quedan encargados del cumplimiento de lo que en el presente Decreto se dispone.

"Dado en el Palacio de la Presidencia, en La Habana, a ocho de abril de 1957.—(Fdo.) Fulgencio Batista, Presidente; Andrés Rivero Agüero, Primer Ministro; Nicolás R. Arroyo, Ministro de Obras Públicas".

## **OTRA CONCESION PARA LA ZONA DEL TUNEL**

**SIN DEROGAR LA QUE PERMITE DEJAR  
SIN AGUA A LA HABANA, SE AMENAZA  
ARRUIINAR AHORA LA ZONA DE AGUACATE**

**S**E hace forzoso considerar con toda seriedad el grave problema que se crea, que no es sino agravación de otro ya existente, con la nueva concesión de toma de agua que acaba de hacerse a la "Compañía de Abasto de Agua de la Habana del Este, S. A.", a fin de abastecer de agua a esa nueva zona de la ciudad, que se ha de crear al otro lado de la Cabaña, en la zona de influencia del túnel, actualmente en construcción.

No hace aún mucho tiempo se alzó la voz de protesta de toda la población de la Gran Habana, y nosotros nos hicimos eco de este malestar en esta misma columna editorial, con motivo de la concesión de toma de agua que se le hizo a la misma Compañía, en la cuenca del Almendares. Constituía ello una seria amenaza, una amenaza incuestionable, para La Habana y las ciudades de Marianao, Regla y Guanabacoa, porque si en la actualidad no alcanza a plenitud el agua existente para el abasto de estas poblaciones, es indiscutible que tan pronto se hicieran nuevas tomas de agua en esa cuenca, ello habría de ser a costa de privar de agua a las dichas ciudades. Es más, no hace mucho hubo necesidad de realizar algunas obras de ampliación para aumentar el caudal de abasto de agua a La Habana, porque la escasez del precioso líquido era ya extraordinaria. Con las referidas obras, con el mayor caudal que se dió a nuestra ciudad, sólo se ha logrado mitigar un tanto la escasez tradicional ya en la capital de la República, pero en forma alguna se halla en condiciones de permitir que su abastecimiento de agua pueda ser mediatizado para abastecer nuevas zonas de población, a costa de sacrificar a las ya existentes.

Ahora, con la nueva concesión de toma de agua que se acaba de hacer a esa Compañía, por el Decreto número 363 de 8 de los corrientes, se demuestra, sin duda alguna, la veracidad de lo que entonces sostuvimos al afirmar que no alcanzaba el agua que surte a La Habana para abastecer nuevas zonas, aun a costa de reducir considerablemente el caudal que surte a la capital. Pero a su vez, sin derogar el Decreto 2029, de 27 de enero de 1955, o lo que es igual, dejando en pleno vigor la concesión que se le otorgó para aprovechar la cuenca del Almendares, se le otorga nueva concesión para captar agua de una extensa zona comprendida entre las poblaciones de Aguacate, Bainoa y Caraballo, en un círculo de cuatro kilómetros de radio, cuya área comprenderá y constituirá la nueva cuenca o fuente de captación.

Va así a suceder, que no sólo se limita el agua a la Gran Habana, en momentos de gran expansión urbana, en que se han construido grandes edificios y repartos y amplios hoteles de turismo, y cuando nuestra población bordea ya el millón de habitantes, sino que además se va a perjudicar gravemente a una extensa zona rural, de amplia producción agrícola, próxima al enorme mercado que es la capital de la República, reduciéndola en sus posibilidades económicas.

El Decreto que otorga la nueva concesión, establece en su artículo 4o. que "dentro de los límites de esa zona no se podrán hacer nuevas instalaciones para otras fuentes de Acueducto ni se autorizarán captaciones que requieran gran consumo de agua y que por su extracción puedan afectar las fuentes de abasto de la concesión otorgada por este Decreto". Es decir, que en esa amplia zona, formada por un círculo de ocho kilómetros de diámetro, no se podrá hacer ninguna captación de agua, o lo que es igual que no se podrán abrir nuevos pozos, ni se podrán establecer tomas de agua, sin consideración a que puedan mermar las fuentes de abastecimiento, hasta ahora en uso, con las nuevas captaciones, que han de ser considerables, dada la enorme extensión de la zona de influencia del túnel.

Hay, pues, una amenaza de ruina para la región de Aguacate, pues al quedar limitadas sus posibilidades de agua, merra o se anula su rendimiento y se empobrece toda la región. Es por ello, a más de la amenaza que sigue pesando sobre el abastecimiento de La Habana, que la nueva concesión debiera de ser seriamente reconsiderada y anulada en toda su amplitud, ya que hace posible el sacrificio de una nueva y rica zona de la provincia habanera en beneficio de un ambicioso proyecto de futuro.

## TRATAN DE LA CRISIS DEL RIO ALMENDARES LOS INDUSTRIALES

*Wnt.* ————— *Junio 4/1957*  
Insuficiente su caudal... Foco infeccioso... O. P. se  
opone a nuevas captaciones, dice el Ministro Arroyo

Con la asistencia de los ministros de Obras Públicas y Salubridad, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez y doctor Carlos Salas Humara, se celebró ayer la sesión de directiva de la Asociación Nacional de Industriales de Cuba, donde se trató sobre la crisis que se afronta por la falta de agua en el río Almendares y el estado antisaneitario del mismo.

En el acto habló el Ministro Arroyo Márquez, quien expuso la situación del Almendares por la construcción de repartos e industrias en sus márgenes y señaló que el Ministerio de Obras Públicas se ha opuesto a la captación de aguas de ese río, inclusive para la proyectada Habana del Este, que deberá buscar agua en otra cuenca.

También usó de la palabra el Ministro de Salubridad, doctor Salas Humara, sobre la acción sanitaria que se iniciará en el río Almendares.

El presidente social, señor Abel Mestre, hizo la presentación de los Ministros Arroyo y Salas Humara, así como de los técnicos que acompañaban a ambos, ingenieros civiles José A. Vila, Emilio Maza Martínez, Jorge Garayta y Luis Radelat.

El secretario general de la Asociación señor Ricardo Sarabasa expresó que para la institución el problema creado por la falta de agua en el río Almendares tenía dos aspectos fundamentales: el primero, de orden industrial, consistente en que por las facilidades de aprovechamiento de aguas se han situado en las márgenes del río una serie de industrias con concesiones otorgadas por el Gobierno, datando algunas de ellas de 100 años; y, el segundo, que "al quedar anuladas esas facilidades, ya que el río desde hace tiempo se encuentra en algunas partes seco, y en otras convertido en un receptáculo de los detritus y aguas de albañal de las poblaciones que habitan a sus márgenes, la falta del caudal de agua suficiente para arrastrarlos, proveniente de la mayor extracción de las aguas de su cuenca, han agravado el problema, al crearse uno de orden sanitario que afecta a la salud pública de la Gran Habana" y que, por tanto, la asociación al invitar a los Ministros los exhortaba a ofrecer los estudios realizados por ambos y soluciones que se contemplan.

### EL MINISTRO ARROYO

Seguidamente el Ministro de Obras Públicas, arquitecto Arroyo señaló como causas del problema sanitario que se contempla en el río Almendares, en primer término, el crecimiento extraordinario de la población que se surte de la cuenca del mismo y la notoria insuficiencia de esta para hacer frente a la demanda de agua existente; y, en segundo lugar, que los innumerables repartos que se han construido cerca del río sin cumplimentar los requisitos sani-

tarios que se exigen, como son los relativos al alcantarillado etcétera, han agregado extraordinariamente la precaria situación sanitaria del mismo, al verter, ya sea de propósito o porque la naturaleza impermeable del terreno hace que se formen corrientes subterráneas, todas sus aguas albañales en el río.

Indicó que el Ministerio de Obras Públicas se ha opuesto a que se hagan nuevas captaciones de la cuenca del Almendares, como en el caso concreto de La Habana del Este, que se resolverá captando aguas de otras cuencas. Que el Ministerio de Obras Públicas, en virtud de los requerimientos hechos por el de Salubridad crea poder solucionar, por corto tiempo el problema sanitario, haciendo próximamente una limpieza desde el puente de la calle 23 hasta la desembocadura del río; y que, para la solución definitiva, se habían terminado los estudios necesarios para colocar las aguas albañales de los repartos aledaños al cauce y llevarlas a plantas purificadoras que evitarán que lleguen al río materias nocivas a la salud. En este sentido, —añadió— solamente falta el asentimiento de los repartistas a fin de que contribuyan a satisfacer la parte de los gastos que vienen obligados para cubrir la instalación de ese sistema.

### EL MINISTRO SALAS

El doctor Salas Humara, Ministro de Salubridad, abundó en los aspectos expuestos por su colega de Obras Públicas y subrayó el interés que tenía en la solución del problema del río Almendares, esperando que con la mayor rapidez pudieran quedar terminadas las instalaciones necesarias para ello.

### BLANCO HERRERA

El señor Julio Blanco Herrera, hablando a nombre de los industriales instalados en las márgenes del río, reconoció el interés que los Ministros de Obras Públicas y Salubridad tenían en la solución del problema y señaló que la cuestión sanitaria afectaba no sólo a las ciudades de La Habana y Marianao, sino también a todas las playas situadas en la costa norte cerca de la desembocadura del río.

Como industrial informó que su empresa no podía utilizar la concesión de explotación de aguas del río que se le había otorgado hacia más de 60 años, como ocurría prácticamente en las demás industrias, así como que su industria al igual que otras, no vertían desperdicios de clase alguna en el río.

Terminó dando las gracias a los Ministros y a la Asociación por el interés que evidencian en solucionar esa crisis sanitaria.

### EL PRESIDENTE

El señor Abel Mestre dió las gracias a los Ministros de Obras Públicas y Salubridad por su asistencia a la sesión almuerzo; por las informaciones que tanto ellos

como los técnicos de su departamento, habían ofrecido a los industriales así como por haberse prestado a contestar todas las preguntas que se le hicieron.

#### LABOR DE LA CCE

Por último, el ingeniero Braulio Muñecas, representante de la Compañía Cubana de Electricidad ante la Asociación, relató la situación que confronta dicha empresa con motivo del sabotaje que sufrió en la madrugada del pasado martes, apuntando que inmediatamente comenzaron las labores de reparación a fin de hacer cesar la interrupción del servicio eléctrico.

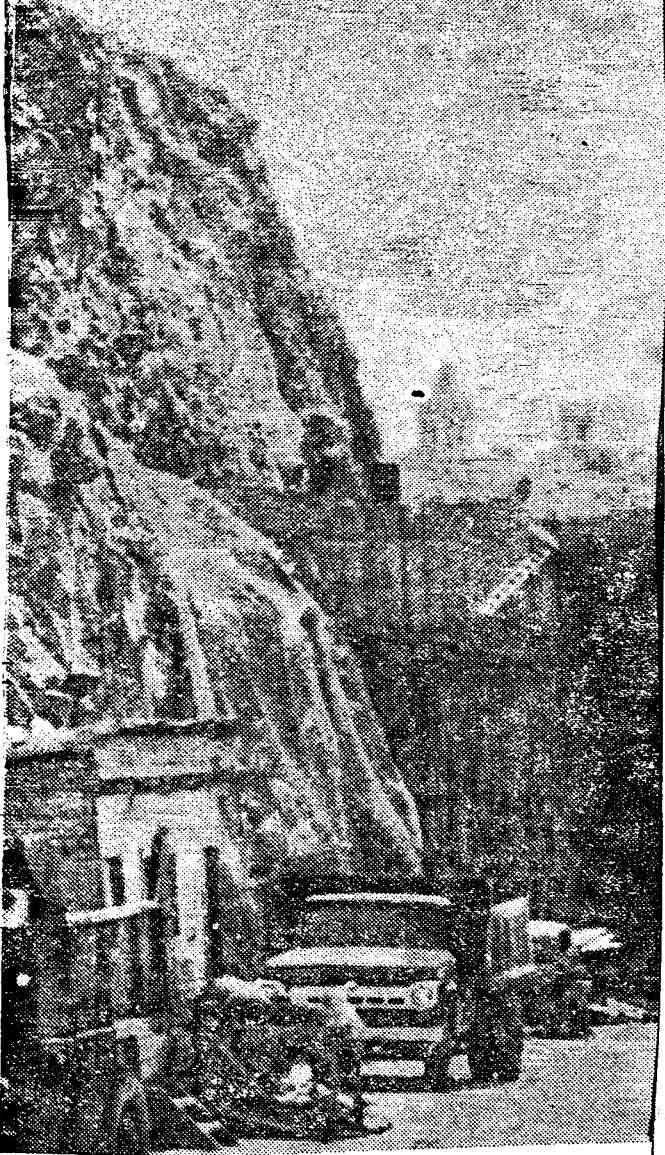
Pidió que se excusara a la empresa que representa por no haber podido prestar el servicio habitual en las últimas horas, pero que ello se debe a causas no imputables a la misma. Expresó su pleno reconocimiento tanto a los industriales como a los particulares por los mensajes de simpatía que le han enviado y la confianza y el apoyo dados. Agradeció a su

vez, al doctor Abel Mestre las facilidades que le ha brindado a través de sus empresas radioemisoras para tener constantemente informado al público de lo sucedido y la premura con que se estaba tratando de restablecer el servicio.

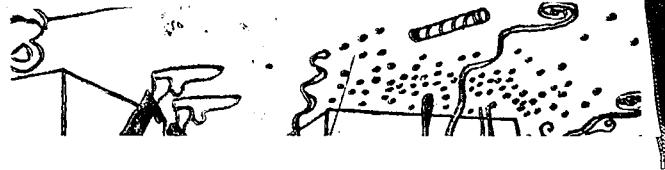
192

# El Tunnel

16 oct 70 / 57

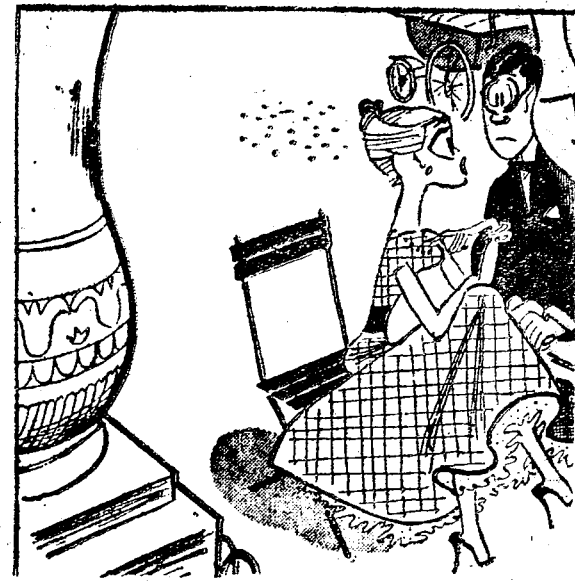


— Si, son nuestras bodas de oro y hemos hecho una pequeña fiesta íntima...

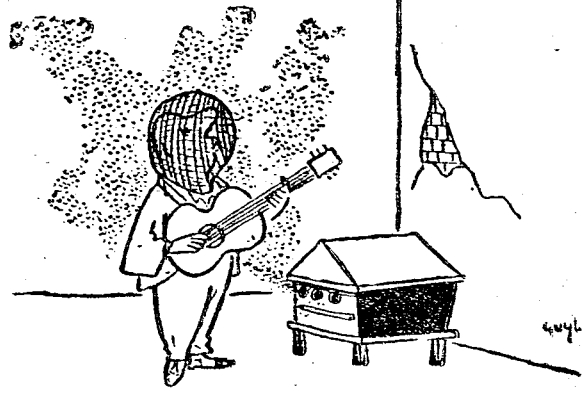


JACQUES MEYER

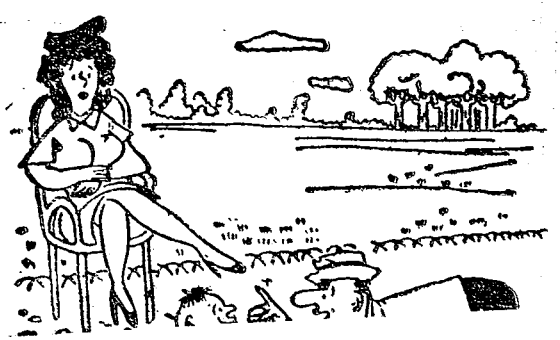
— Ella acaba de llegar. Está desempacando los regalos de vacaciones.



— Nosotros hemos pasado dos horas ¿Cuándo fué?



Mamá... ven a ver. ¡El ha vuelto otra vez!

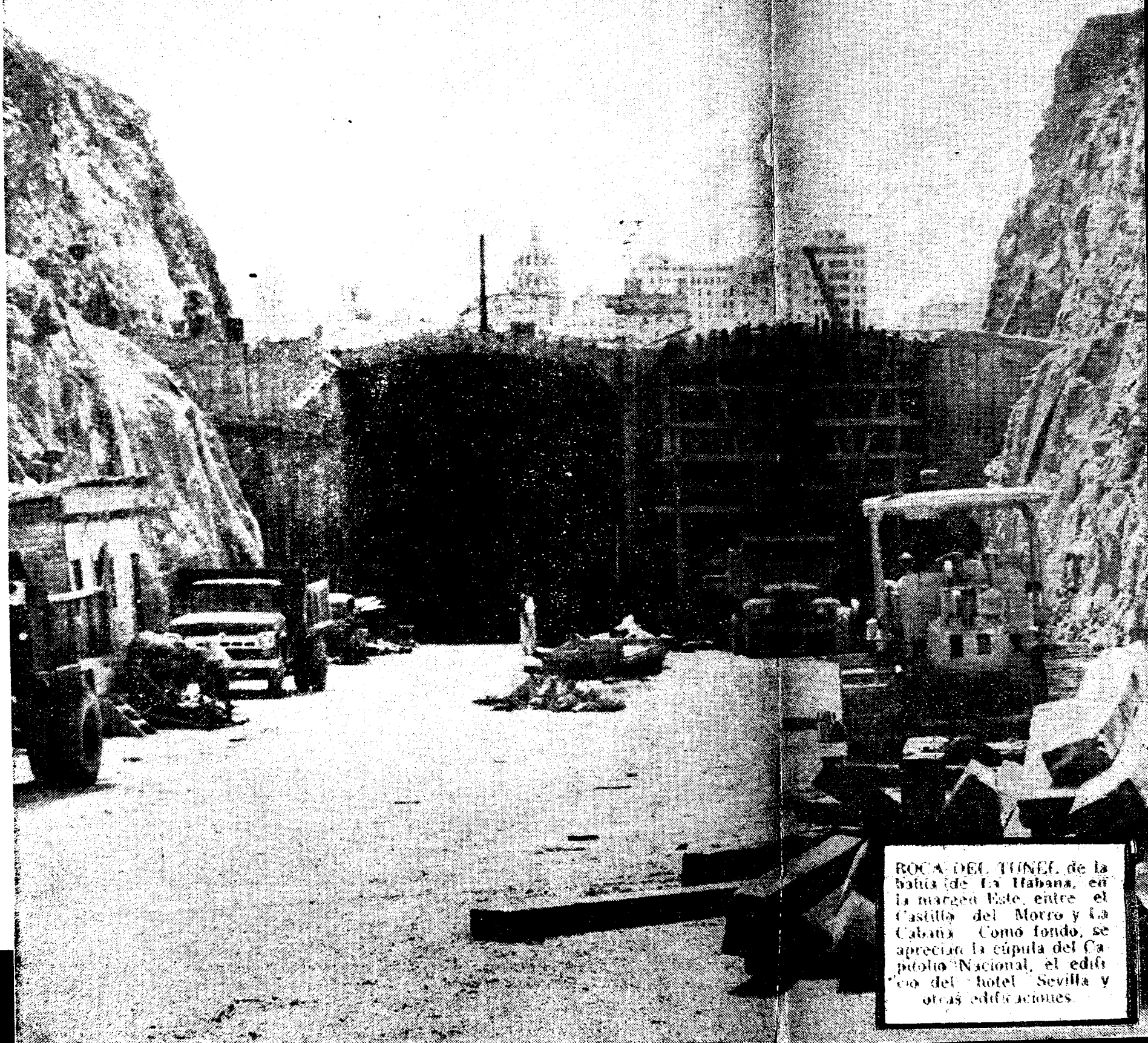




# El Tunel y la Habana Futura

Véase Información

U. 60270/57



ROCA DEL TUNEL de la Bahía de la Habana, en la margen Este, entre el Castillo del Morro y la Cabana. Como fondo, se aprecia la cúpula del Capitolio Nacional, el edificio del Hotel Sevilla y otras edificaciones.

# Tendrá Grandeza Monumental

## La Habana del Este

**A** LA conclusión del Túnel de La Habana le seguirá a pasos vertiginosos el nacimiento de la moderna ciudad que será conocida por La Habana del Este. Trátase de una obra portentosa, de proyectos ambiciosos y de proporciones tan insospechadas que en verdad presentarán a Cuba como una nación progresista y de gigantesco plan inversionista.

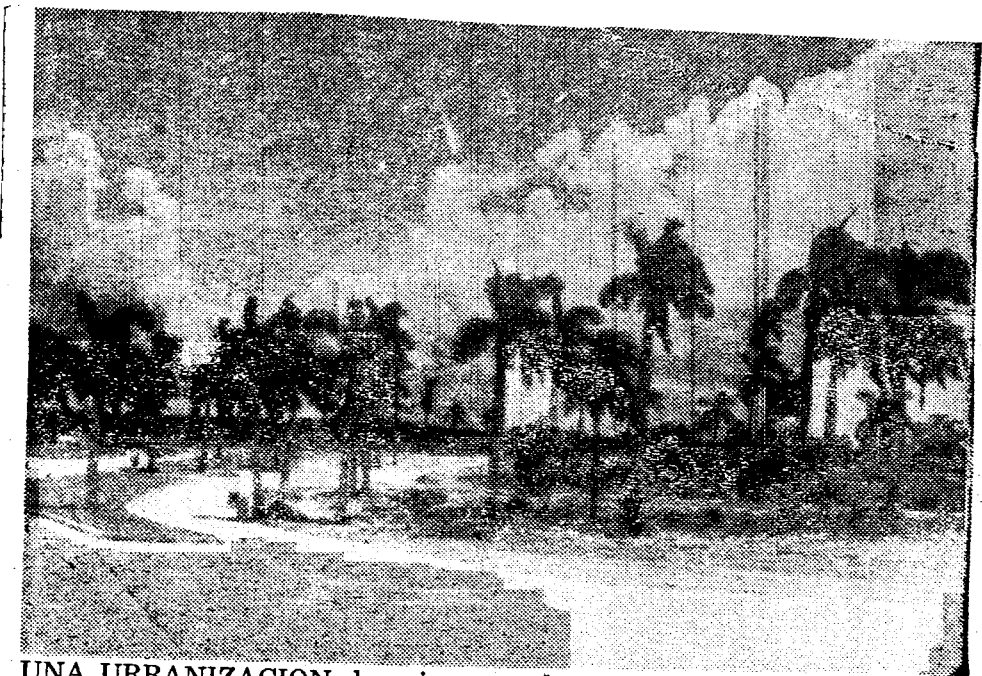
Partiendo desde la Avenida Monumental en La Habana del Este, esto es desde las diez líneas de automóviles donde finaliza el túnel, como son las taquillas para el cobro del peaje; siguiendo por la citada Avenida, que estará circundada por los grandes palacios, desde el nuevo Palacio Presidencial hasta los correspondientes a distintos Ministerios, se penetrará en la verdadera Habana Futura.

El movimiento que ya se registra sobre estas áreas alcanza proporciones jamás nunca experimentado. Por ello es que, dentro de los repartos que se están desarrollando en esa monumental moderna ciudad (Habana del Este), la firma de Alamilla y Pérez Menéndez, han acometido la Sección de Residencial Alamar, del cual ya están totalmente urbanizadas y vendidas en su casi totalidad, las dos primeras Secciones.

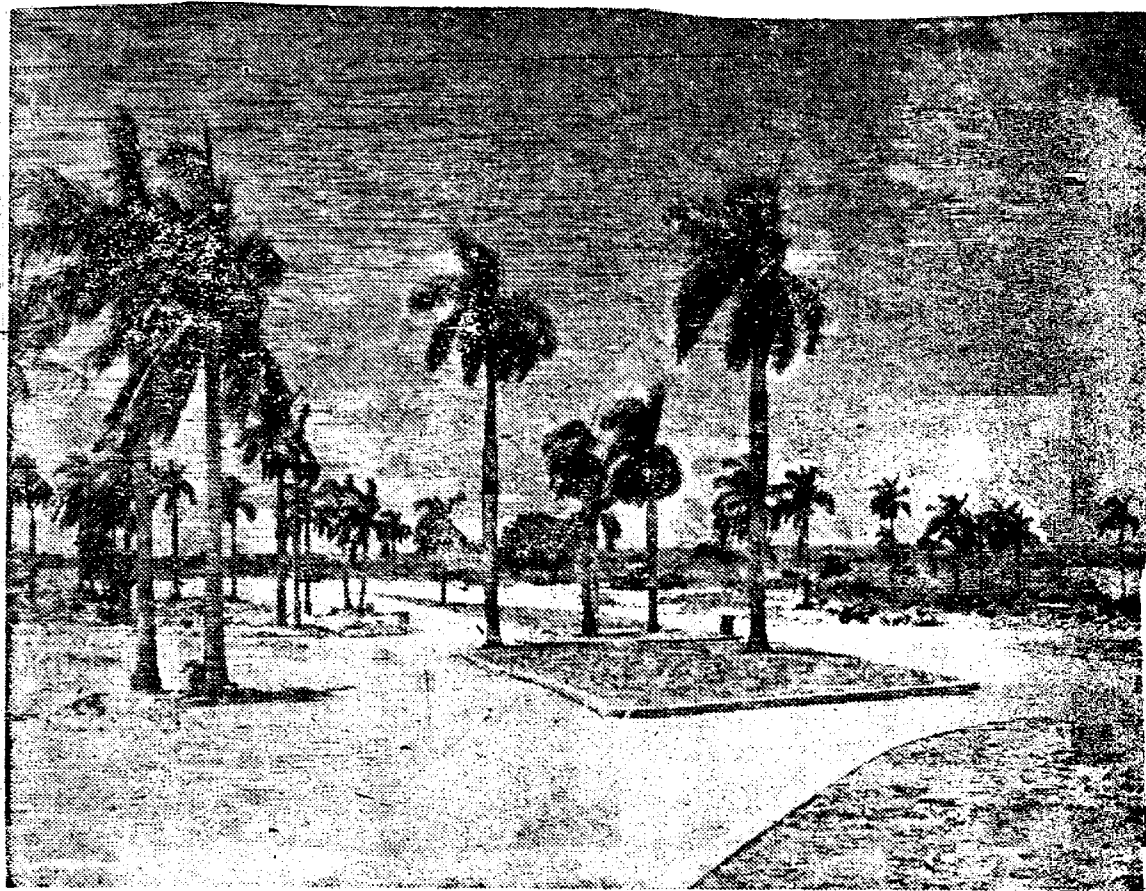
Este moderno reparto cuenta con una urbanización de primera clase; con calles y amplias avenidas, hechas de acuerdo con las más modernas técnicas de urbanización, incluyendo la gran Avenida Monumental del Norte, que une al Reparto con la Vía Monumental, así como también grandes zonas de parques para el disfrute de los residentes del reparto.

El Reparto Residencial Alamar muy pronto será complementado con la nueva sección, que se está urbanizando actualmente y que colinda con el litoral. Es en esta nueva sección donde la firma Alamilla y Pérez Menéndez, ha proyectado y realizará en breve plazo un colosal club privado para uso exclusivo de los propietarios del reparto, con una playa residencial de 300 metros de extensión. En este nuevo club, se podrán practicar distintos deportes. Igualmente, los residentes del reparto contarán con embarcadero para sus yates y lanchas y los solares que colindan con el río tendrán su embarcadero propio.

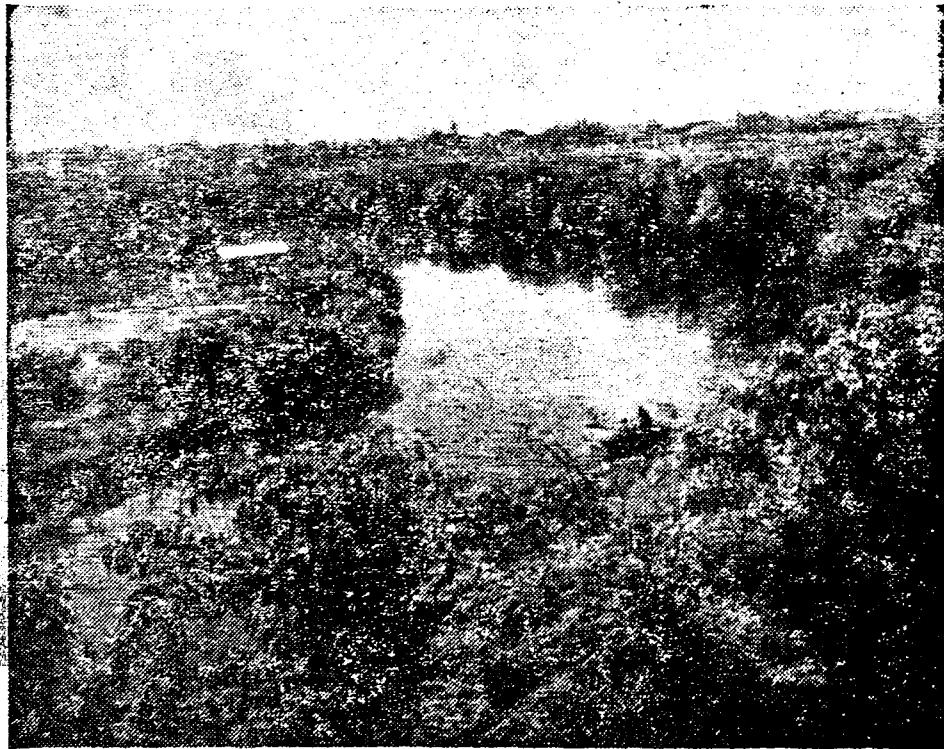
Todas estas ventajas y otras muchísimas más, son las que hacen un verdadero paraíso para la familia cubana a la Sección Residencial Alamar, colocándolas a sólo seis minutos de Prado y Malecón.



**UNA URBANIZACION** de primera es la que se está haciendo en los repartos que se están construyendo en la nueva ciudad de La Habana del Este. En la fotografía se destaca la sección Residencial Alamar.



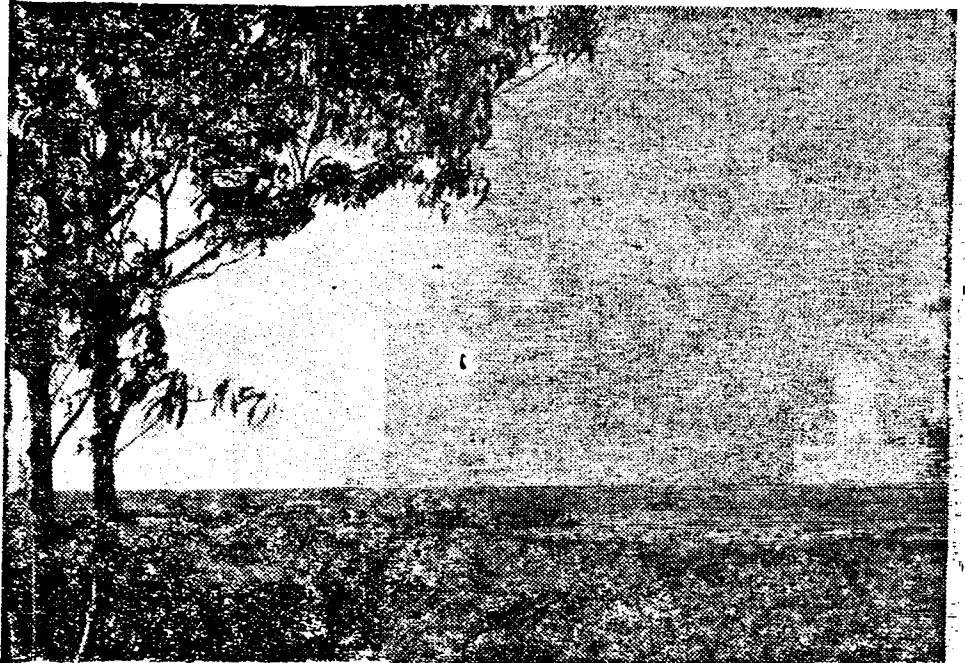
AVENIDA PRADOS ALTOS, en su entronque con la Via Blanca. Segunda entrada del Reparto Alamar completamente terminada por la Via Blanca. Obsérvese en la fotografía las obras realizadas y el hermoso paisaje allí existente.



VISTA PANORAMICA del Río Cojimar desde la nueva sección del Reparto Alamar, que es otro de los motivos valiosos en el plan de construcción de la nueva Habana, complemento de la obra del Túnel habanero.



EN ESTA NUEVA CIUDAD de La Habana del Este hay verdaderos paisajes naturales, de una belleza única. Aquí aparece el río Cojimar, tomada de cerca donde se construirá el embarcadero de la sección Residencial Alamar.



ALAMAR EN SU NUEVA sección que próximamente se abrirá a la venta, se asoma al mar en una amplia extensión de varios kilómetros. Estos sitios servirán de asiento al nacimiento de la fabulosa Habana del Futuro.

*La Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S.A.*

*tiene el honor de invitar a*

-----  
*a la ceremonia de inauguración del Túnel de la bahía  
de La Habana, que se efectuará el sábado 31 de mayo de 1958*

*Hora: 11 a. m.*

*Lugar: Entrada del  
Túnel de La Habana*

*Se requiere presentar esta invitación*

LOS NUEVOS  
ACUEDUCTOS

## Préstamo

para construir el de  
La Habana del Este

Otorgado por Financiera  
Nacional de Cuba. As-  
ciende a \$3.200,000. Sus-  
criben emisión de bonos

En el despacho del presiden-  
te de Financiera Nacional de  
Cuba fueron suscritas, en ho-  
ras de la tarde de ayer, las es-  
crituras por las que se otorga  
a la Compañía de Abastos de  
Agua de La Habana del Este  
S. A., un préstamo ascendente  
a \$3.200,000, para las obras del  
acueducto que será construido  
en esa nueva zona.

En esa propia oportunidad,  
se realizó una emisión de bo-  
nos de cobertura específica, as-  
cendente a \$3.200,000 denomi-  
nada "Bonos del Acueducto de  
La Habana del Este, 4½ por  
ciento, 1958-1983", que quedó  
suscrita y pagada en su totali-  
dad.

Se dió a conocer, que el acue-  
ducto que se proyecta suminis-  
trará inicialmente 5.000.000 de  
galones de agua diarios, pero  
su capacidad productiva se irá  
ampliando, a medida que au-  
mente el número de usuarios,  
previa la captación de nuevas  
fuentes en la Cuenca del San  
Juan, que están siendo investi-  
gadas.

Según el proyecto, las obras  
deberán estar terminadas en  
un periodo de seis meses.

Presenciaron el acto de la  
firma de dichas escrituras, el  
doctor Oscar García Montes,  
presidente de la Financiera Na-  
cional de Cuba; el secretario  
de dicha institución doctor Jo-  
sé Menéndez y otros funciona-  
rios y el señor José Siva Puig,  
presidente de la Compañía de  
Abastos de Agua de La Haba-  
na del Este.



# Investigan una Cuenca Para Abastecer de Agua A La Habana del Este

La Comisión de Fomento Nacional, conjuntamente con la Junta Nacional de Planificación, está realizando los trabajos de investigaciones de la cuenca Jaruco-Aguacate para abastecer de agua a La Habana del Este, de manera suficiente para una población de 300,000 habitantes.

Informa la Comisión que ello no afectará la cuenca del Almendares.

La citada cuenca Jaruco-Aguacate se delimitó y midió con la precisión adecuada. Se han perforado diez pozos de 30 pulgadas y de 200 ó más pies para pruebas de bombeo y 26 pozos satélites o testigos con profundidades comprendidas entre 150 y 500 pies, predominando los de 200.

Se están sometiendo a bombeos variables llegando hasta los valores máximos de los equipos utilizados. Igualmente se miden las depresiones del manto subterráneo a diferentes extracciones de caudales, estudiándose la influencia del bombeo en las zonas próximas y la posible correlación de la variación de los niveles del manto y la lluvia.

Se miden los niveles de agua en pozos fuera de la zona de prueba, pero ubicados dentro de la cuenca para determinar pendientes del manto, sus variaciones. Además se determina la porosidad de algunas rocas en el laboratorio y permeabilidad por procedimientos geofísicos, así como variación de temperaturas a diversas profundidades. Los afotos o mediciones de caudales se realizan por varios procedimientos a fin de comprobar los resultados.

Para estas investigaciones se han instalados equipos registradores o indicadores de caudales y niveles, así como los de petróleo para determinaciones del agua subterránea, usados por primera vez en Cuba, que fueron adquiridos por la Comisión de Fomento para esos propósitos. El complemento de todo ha sido el conjunto de análisis químicos y bacteriológicos de las aguas.

La Comisión anuncia que los estudios producen optimismo en cuanto a la capacidad de la zona estudiada para el abastecimiento de La Habana del Este y playas de la costa norte de la provincia habanera, en los consumos normales actuales y del desarrollo futuro que se proyecta.

Aunque las pruebas han llegado a valores superiores, se ha tomado la cifra de cinco millones de galones diarios por pozo como valor básico en los estudios que se realizan. Utilizando seis de los pozos perforados se llegará a una cifra de 30 millones de galones diarios, capaz de abastecer una población de 300,000 habitantes, a un consumo medio general de 100 galones per-cápita diario.

Los presidentes de la Comisión de Fomento que han actuado en estos trabajos durante estos últimos seis meses han llevado personalmente la determinación de esta importante y responsable investigación que dará solución al problema de abastecimiento de agua a la Gran Ciudad que se desarrolla al este de La Habana.

