

PROYECTAN RUTA QUE DE NUEVA SALIDA A LA CIUDAD HABANERA

Se Hará Mediante una Carretera
que Ponga en Contacto con
el Oriente de Cuba.

INSUFICIENTE LA ACTUAL

Comenzará la que se proyecta en
la Calle Alambique.—Tendrá un Ancho de 15 Ms.

Por ALFREDO NUÑEZ PASCUAL
Especial Para EL MUNDO

Actualmente se estudia el trazado para la construcción de una nueva salida de La Habana hacia el este, con el objeto de aliviar el tránsito por la única disponible que resulta insuficiente y además llena de obstáculos; sin contar, con que sólo puede utilizarse el antiguo y estrecho puente de Alcoy, sobre el río Luyanó. Por la proyectada vía rodarian todos los vehículos que se dirigen hacia las provincias orientales de Cuba, así como hacia Guanabacoa y Güines. El propósito principal es evitar todos los pasos a nivel con las paralelas del ferrocarril, para de ese modo reducir en un tiempo considerable el recorrido actual.

Cuando la Comisión de Defensa Civil que radicó en Obras Públicas hizo los estudios preliminares para la evacuación de la ciudad, se evidenció como La Habana consta sólo de tres salidas por igual número de puentes, una hacia el este utilizando el ya mencionado puente Alcoy y las otras dos por los puentes Miramar y Pote, ambos sobre el río Almendares. En seguida saltó a la vista la necesidad de ampliar la salida hacia la porción oriental de la Isla, asegurando de ese modo la comunicación con cuatro provincias —Matanzas, Las Vi-

llas, Camagüey y Oriente— de donde provienen muchos suministros importantes para el consumo de la población habanera. Todo parece indicar que cuando se hizo la carretera central no se previó la construcción de esa nueva salida y es ahora que se labora intensamente por subsanar el defecto.

Un Interés Primordial

El actual Ministro de Obras Públicas, ingeniero Evelio Govantes y Fuertes, interesado en corregir dicho error planteó al Gabinete la necesidad de estudiar la nueva salida. Su propuesta fué aceptada y calorizada por el Presidente Batista, al extremo de que se ofreció la inmediata situación de un crédito de trescientos mil pesos para comenzar los trabajos. Pero no podían hacerse las cosas tan precipitadamente, era necesario primero proceder al estudio concienzudo de la nueva vía, y de ese modo fué designado el jefe del Distrito Provincial de La Habana, ingeniero Jorge Luis Echarte, funcionario competente como pocos, para llevar a cabo la labor preparatoria.

Inmediatamente comenzaron los trabajos de estudio, el lunes de la semana pasada, los cuales están bastante adelantados, a pesar de las interrupciones sufridas a consecuencia de las lluvias que cayeron el martes y el miércoles. Dirige dicha comisión el ingeniero Jorge Echarte Jr., con la cooperación del arquitecto Enrique Biosca y los auxiliares Armando Montes, Raúl Cabello, Benigno Aparicio, Ernesto Rancurrel y cinco peones adiestrados en el manejo del equipo que se utiliza.

Dificultades de la Salida Actual

En estos momentos para llegar a la carretera central es imprescindible cruzar todas las líneas principales del ferrocarril en la calle Fábrica, inmediatamente después de los depósitos de cemento, atravesar dos chuchos con un tráfico muy grande, pues pertenecen a las vías que conducen a las principales industrias; y al salir por la carretera de Luyanó hay que cruzar de nuevo las paralelas que se dirigen al suroeste de la provincia, perpendiculares a la Calzada de Concha. Al final, se halla el puente Alcoy, que tiene sólo cinco metros de ancho, y cuyas salidas se convier-

d

2

ten en un patinadero apenas caen unas lluvias.

Puede asegurarse que el tránsito por la calle Fábrica y la calzada de Luyanó se retrasa por lo menos cuatro horas al día, debido a los obstáculos ya mencionados, sobre todo por las paradas y la congestión de vehículos consiguiente, que se producen siempre, al paso de un tren cualquiera al ser bajadas las barreras. El gasto de combustible aumenta bastante con todo ese dilatado recorrido.

Ruta Elegida

Los estudios que actualmente se realizan tienen por objeto producir una salida de La Habana exenta de pasos a nivel con los trenes de ferrocarril, y con las calles. Comenzará la vía en la calle de Alambique pasando por el costado del Castillo de Atarés y antes de atravesar la calle Fábrica se convertirá en un viaducto, o elevado, el cual se prolongará en una longitud de 1,800 metros, salvando todos los obstáculos que encuentre en su trazado, como son la propia calle Fábrica, los distintos ramales de ferrocarril, incluyendo la línea principal de los Unidos que en algunos lugares tiene hasta cinco carrileras, y el río Luyanó.

Desde la terminación del viaducto continuará la vía en línea recta hasta empatar con la carretera central en su bifurcación con la carretera de Guanabacoa, rebasando y dejando a un lado el antiguo puente de Alcoy.

Esta vía tendrá cuatro líneas de tránsito, dos de subida y dos de bajada, y aceras a ambos lados, con un ancho total de quince metros.

El proyecto comprenderá igualmente la ampliación del puente Alcoy, que cuenta con dos vías exclusivamente.

Cómo Serán los Empalmes

Las conexiones de la ciudad de La Habana con la nueva ruta se harán por las calles, Alambique, Figuras y Arroyo del Matadero. El viaducto tendrá varios accesos y bajadas por las calles principales que atraviesa, los cuales se construirán de modo que el tránsito se realice rápidamente, sin interferencias, con ampliaciones en forma de trébol, para que los vehículos en subida o bajada no interfirieran a los que circulen a lo largo de la ruta.

La carretera central será ensanchada desde su empuje con la de Guanabacoa y en un kilómetro de su longitud.

Serán Muchos los Beneficios

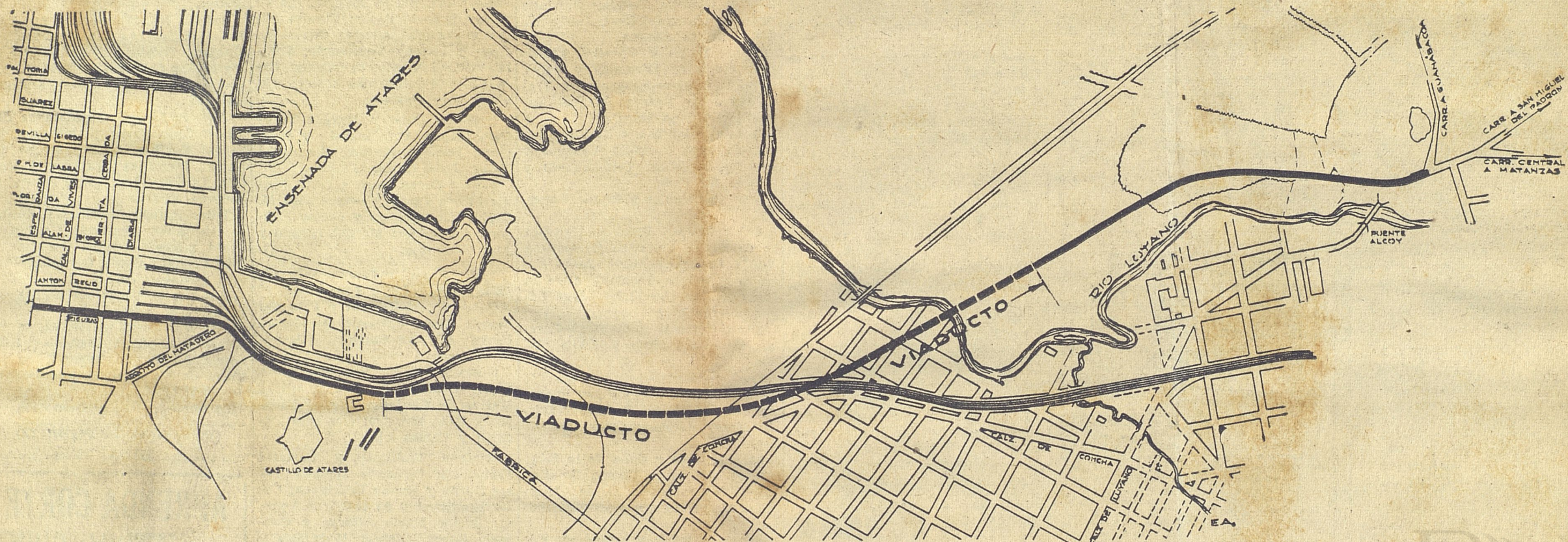
Una vez construida la nueva salida de la ciudad se obtendrán muchos beneficios. Actualmente los vehículos llevan cerca de quince minutos en ganar la carretera central y con la proyectada ruta el tiempo quedará reducido en más de un sesenta por ciento. Apenas cuatro minutos se llevarán en el recorrido. En consecuencia se descongestionarán notablemente todas las calles ahora utilizadas, facilitando el tránsito de los vehículos que circulan en la ciudad y sus barrios.

Por último, no será necesario hacer grandes apropiaciones para construir la ruta que nos ocupa, sino que por el contrario serán muchos los propietarios de terrenos, hoy inservibles por el aislamiento en que se encuentran, que se beneficiarán notablemente pues sus pertenencias adquirirán un valor insospechado.

M. Pen 3/43



TRAZADO DE LA RUTA QUE SE ESTUDIA PARA DAR UNA NUEVA SALIDA A LA CIUDAD DE LA HABANA HACIA EL ESTE



En este excelente plano se reproduce toda la zona que será atravesada por la ruta en proyecto para dar una nueva salida a la ciudad habanera hacia las provincias orientales. En línea continua se ha dibujado lo que será pavimento a nivel del suelo y con rayas los mil ochocientos metros correspondientes al viaducto que salvará todos los obstáculos, principalmente las líneas de ferrocarril y el río Luyanó. Como puede observarse, la vía arrancará a un costado del Castillo de Atarés en la calle Alambique, para terminar en la bifur-

cación de la carretera central y la de Guanabacoa, ambas perfectamente señaladas con sus nombres. Igualmente están dibujadas las tres calles principales de acceso a la obra en proyecto, que son Alambique, Figuras y Arroyo del Matadero. El antiguo puente de Alcoy, actualmente la única salida en esa misma dirección, es dejado a la izquierda de lo que será excelente ruta con cuatro líneas de tránsito y amplias aceras, con un ancho total de quince metros. Las líneas de ferrocarril dibujadas con líneas paralelas y muy uni-

das constituyen en sus cruceros, con las correspondientes barreras, los obstáculos que más impiden la libre circulación del tránsito rodado, que obligatoriamente se hace atravesando las calles Fábrica, Concha y Calzada de Luyanó, siempre muy congestionadas. Si ahora un automóvil necesita de quince minutos para salir de La Habana, cuando pueda tomar el viaducto en proyecto podrá hacerlo cuando más en cuatro minutos.