

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:

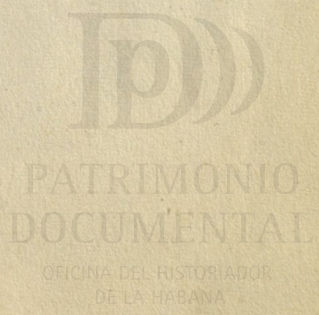
—¡Intolerable!. Esa obra de lujo que se planea, es propia para ciudades como New York, al Norte de nuestra América, o Brasil, al sur. Significa algo más que un proyectismo delirante. Significa —decían los más leídos y sabidos— un escandaloso "affaire" en preparación, un gigantesco "chivo" al decir de 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 abajo 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 pocas —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





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 Cojímar, 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 o 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 Cojímar, durante seis kilómetros de costa, existen setecientas 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



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



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 apartamentos 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 celebrase 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.

*prim 27/55*



9

105



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 . . .



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA





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 . . .