



PROYECTO ESTUDIO
MEMORIA HISTÓRICA DEL CARTEL CUBANO.
HISTORIA, ARTE Y COMUNICACIÓN

EL OCASO DEL MILLONARIO NEGOCIO DE LA GRAN HABANA DEL ESTE: PUBLICIDAD Y REALIDAD.

Por: Reinaldo Morales Campos
Especialista en Publicidad y Propaganda
cartelcubano@yahoo.es

Entre el conjunto de obras de la proyectada Gran Habana del Este, de finales de la década del cincuenta del siglo pasado, el Túnel de La Habana adquirió una significativa importancia porque a través del mismo se facilitó el tráfico hacia el Este de la capital, evitando a conductores de vehículos el tener que bordear durante más de media hora de recorrido casi 20 kilómetros circundando la Bahía; por vías muy estrechas o de gran densidad de tránsito y cruces de ferrocarril, como la Avenida de Atares; no obstante en su construcción, al igual que la Vía Monumental y otras obras de la proyectada Nueva Ciudad del Este, predominaron las pretensiones lucrativas de inversionistas, hombres de negocios y políticos cubanos de la época, que ajustados a un proceso urbanístico concebido como empresa capitalista, habían puesto larga vista en ampliar la ciudad hacia ese territorio.

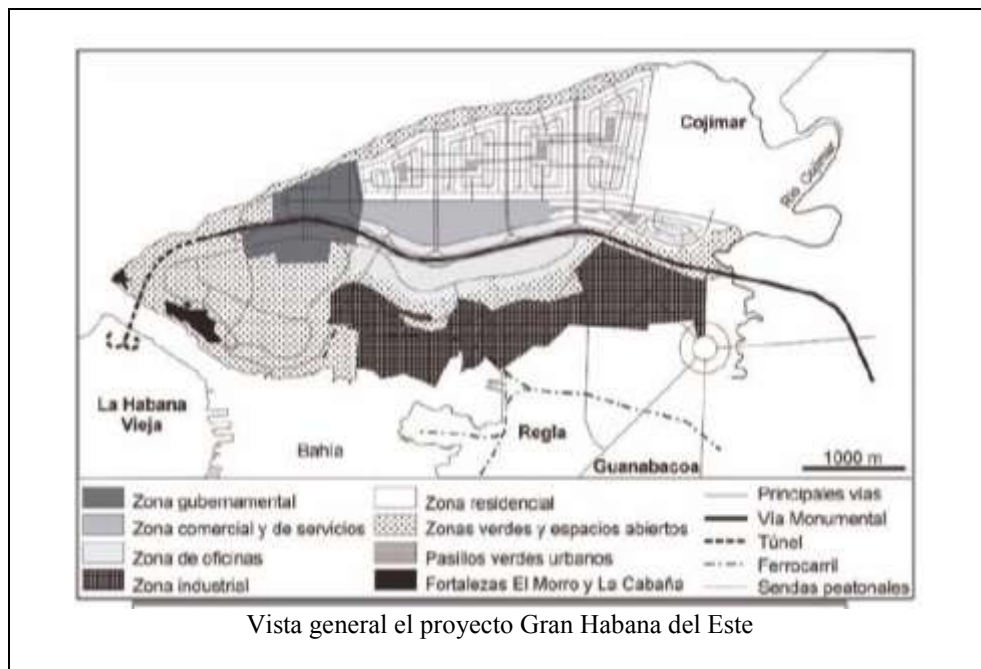
Anteriormente existieron otros intentos para facilitar la comunicación, entre el oeste y el este de la capital a través del puerto, en el año 1912 se proyectó la construcción de un puente sobre la bahía habanera; pero la idea no prosperó porque obstaculizaría el tráfico marítimo y en 1949 el Ministerio de Obras Públicas evaluó un proyecto de un túnel que comenzando en la esquina de Virtudes y Prado, atravesaría el paseo de igual nombre, y la Avenida del Puerto, hasta salir detrás de la Cabaña; pero ese intento que la Compañía de Fomento Nacional de La Habana previó encargó a la firma norteamericana Raymon Concrete Pile Company, Compañía de Contratistas, asociada con los diseñadores Palmer and Baker, Inc., y con Coverdale and Colpitt; fue rechazado porque obstaculizaría el tránsito por el Paseo del Prado.

Posteriormente en 1954 el ingeniero cubano José Menéndez Menéndez concibió un anteproyecto del túnel, donde fijó la entrada al mismo en los alrededores de la Avenida de las Misiones. El Túnel de la Bahía de La Habana, tal como se reflejó en la propaganda de la época, junto a la construcción de Vía Monumental y de la urbanización del Residencial Vía Túnel, formó parte de un proyecto de la Nueva Ciudad denominado “Gran Habana del Este” que estaría dividida en zonas, como: la Zona Industrial; alrededor de la Bahía de La Habana, Zona Comercial; a la izquierda de la Vía Monumental del Túnel, Zona Residencial, frente a la costa norte y Zona de Oficinas; a la salida del Túnel donde estarían ubicados los edificios gubernamentales.

El slogan “*Siembre dinero donde el dinero crece*” ocupó significativo espacio en las acciones de publicidad promovida por la Compañía Urbanizadora Anacaona S. A. entidad que tuvo a su cargo la venta de los terrenos del Residencial Vía Túnel y de

otras urbanizaciones de la “Gran Habana del Este” y que desde finales de 1958, influida por la construcción del Túnel de la Bahía, reforzó su gestión de promoción urbanística con informaciones que destacaban la conveniencia de vivir en esa zona como solución a los problemas de aglomeración y la vida incómoda de los residentes del centro de La Habana encubriendo sus verdaderos propósitos de indiscutible especulación urbanística que monetariamente beneficiaría a unos pocos propietarios de las viviendas.

Para propiciar la venta de terrenos Anacaona le encargó a la editorial San José, en La Habana, la publicación de un folleto de 16 páginas que tituló: “Residencial Vía Túnel, Habana del Este, Túnel de la Habana” en el que para lograr una efectiva compulsión publicitaria apeló a la presentación de la Vía Monumental del Túnel de la Habana como la autopista más grande del mundo, haciendo comparación de sus dimensiones (100 ó 150 metros de ancho), con las de: Boulevard Roosevelt en Filadelfia, 86 metros de ancho, el Boulevard Reyes en Bruselas; 80 metros de ancho, la Avenida de los Campos Elíseos en París; 68 metros de ancho y la anida del Commonwealth en Inglaterra; con 73 metros de ancho.



Igualmente en el referido folleto, acerca de la proyectada Nueva Ciudad del Este, primer residencial de una ciudad planeada de acuerdo con todos los adelantos de las ideas urbanísticas del Movimiento Moderno, se significó que la misma constituía, en aquel momento, la tercera ciudad del Mundo que se planificaba antes de ser ocupada por sus futuros 200 000 residentes que disfrutarían amplios estacionamientos, área verdes, agua, alcantarillado, comercios y demás facilidades de una ciudad moderna. Mientras que sobre la construcción del Túnel de la Bahía, se resaltó que su terminación constituiría el primer escalón hacia la urbanización de la Habana del Este ya que permitiría su cruce en 30 segundos aproximadamente.

Pero de aquellas pomposas acciones publicitarias nada se podía esperar a favor de las personas menos pudientes necesitadas de una vivienda, con un mínimo de comodidad, con la existencia de un régimen de exclusiones donde el dinero y el color de la piel eran factores determinantes, dominado por la corrupción y el afán del lucro. No obstante en

contraste con quienes incitaron el crecimiento de La Habana a impulsos individuales, dependiente de un urbanismo especulativo y de iniciativas hacia la orientación de un turismo cautivado por los casinos, concurrieron las actitudes honestas y ética profesional de ingenieros, arquitectos y otros profesionales de la construcción que teniendo en cuenta los adelantos científicos técnicos y las influencias de la vanguardia artística de la época actuaron con la realización de proyectos sustentados por las atracciones naturales y el respeto a las tradiciones históricas y culturales.

Por licitación la concesión para construir el túnel por debajo del fondo de la bahía, a la entrada del canal estuvo a cargo de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S.A mientras que la Société des Grands Travaux de Marseille fue la contratista; con la cual se firmó el contrato el 6 de junio de 1955 y la inspección a pie de obra quedó a cargo de la Frederick Snare Corporation y por la Ley-Decreto No 1550, de 4 de mayo de 1954 la dirección superior estuvo a cargo de la Comisión Nacional de Fomento. Para entonces entre los competitivos cubanos que actuaron con notabilidad y profesionalismo en la obra del Túnel de La Habana estuvo Carlos Miguel Gil Amador en aquel tiempo estudiante de ingeniería civil, pero con experiencia en la realización de levantamientos planimétricos, altimétricos y cálculos de dibujos de terrenos; así como en la canalización de ríos y construcción de dique para represas, quien participó en la realización de una encuesta de origen y destino realizada previo a su construcción

Igualmente se distinguió el ingeniero José Menéndez Menéndez que se ocupó de la dirección y proyección del Túnel de La Habana y que junto al grupo de trabajo que lo acompañó, diseñó un sistema de tubos de hormigón reforzado, capaz de soportar grandes toneladas de agua y tuvieron que trabajar durante 30 meses debajo del agua, en condiciones muy difíciles, con equipos especiales y bajo el constante acecho de feroces animales marinos, como el tiburón, indeseado visitante de la bahía habanera, siempre en busca de los desechos vertidos por los barcos.

Entre otros de los ingenieros cubanos participantes en la obra del túnel de La Habana estuvo Gerardo Peres-Puelles __fundador de la Compañía Perforadora Panamericana; que había trabajado para la Comisión de Fomento Nacional y el Ministerio de Obras Públicas y poseedor de experiencia en la perforación para la investigación de suelos __ la compañía francesa requirió de su labor profesional para la impermeabilización, por medio de la técnica de inyectar lechada de cemento y otros materiales, a la roca porosa existente en el área donde se construyó el dique seco que se necesitó para el disponer de conducto flotante de 733 metros de largo situado debajo de la bahía.

En total se hicieron cinco tramos de dos secciones del conducto a los que una vez terminados, se les sellaron los extremos con una pared temporal para que flotarán. Cuando el dique se inundaba, se abrían las puertas que los separaban del mar, y se llevaban flotando al lugar indicado. Allí se hundían llenando unos tanques colocados a sus lados, operación que se repetía cada vez que se terminaban los tramos.

Una vez terminado el dique, a Peres-Puelles, se le extendió un nuevo contrato para excavar un lugar rocoso bajo agua, situado a la salida por la Cabaña, donde existió una piedra que fue necesario retirar, tarea de gran complejidad que inicialmente no le resultó efectiva porque con la perforación el arrecife coralino donde era necesario colocar los explosivos se deshacía. Después de reiterado fracaso porque al sacar la barrena introducida tubo o “camisa” de hierro el pozo se cerraba, acudió al empleo, del mismo método pero con

tubos plásticos (polietileno), con lo cual logró incorporarle la carga de explosivo que detonaron con fracciones de segundos de diferencia.. Algunos años después, se conoció de la existencia, en Francia, de un folleto con fotografías con el método ideado por Gerardo Peres-Puelles que un francés se había atribuido.

La majestuosa e impresionante construcción del Túnel de La Habana, seleccionada en 1997 por la Sociedad de Ingeniería Civil de la Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Cuba (UNAICC) como una de las Siete Maravilla de la Ingeniería Civil Cubana, con 733 metros de largos, quedó cimentada por cinco secciones o cajones de hormigón prefabricado, cuatro de los cuales con una longitud de 107.50 metros y un cajón central de 90 metros quedaron situados debajo del fondo de la Bahía de La Habana, entre 12 y 14 metros. De sus elementos complementarios se destacan sus compuertas de seguridad contra ras de mar y como se reflejó en un anuncio de prensa de la surtidora de cables y conductores eléctricos PHERLDRAK, que suministró sus productos a esa emblemática obra que fue dotada de una extensa red de distribución de energía para la iluminación interior, el control de su sistema de señales de tránsito, su ventilación y edificios de servicios y administración que componen esa monumental obra vial.



El sistema de drenaje se hizo aprovechando las características topográficas donde tragantes colectan las aguas pluviales y las llevan hacia el mar. Además de esto, se construyeron dos cisternas de 500 m³ de capacidad cada una para la acumulación de aguas pluviales. Desde las cisternas se extrae el agua con seis equipos de bombeo de 2 200 g/m, cada una, dos en el lado Habana y cuatro en el lado Cabaña. El túnel que permite el paso de cuatro pistas de tráfico de 3.35 m de ancho cada una posee una longitud total de la obra de enlace de más de 1 600 m y fue construido entre los años 1957 y 1958; se terminó el 31 de mayo de 1958.

La culminación de la Vía Monumental, prolongación de las sendas del Túnel de la Bahía de la Habana, facilitó el rápido acceso a las parcelaciones costeras próximas. Ejecutada por la asociación de Contratista Independiente S.A; la ingeniería y los detalles para su ornamentación y coordinación de esa red vial, de rodadura de pavimento rígido (Hormigón Hidráulico), con 8 400 losas con dimensiones de 3.75 x 5.0 metros, de una longitud de 7 kilómetros, en 6 carriles de circulación (tres en cada sentido), extendida hasta su inserción con la Vía Blanca, le fueron encomendada a la firma “Skidmore, Owings & Merrill” En su ejecución se destacaron los arquitectos Agustín Sorherrill y los ingenieros Gustavo Becquer y Dionisio Suárez. Su terminación facilitó el acceso a Residencial Vía Túnel y continuar viaje por el litoral norte hacia las urbanizaciones de Alamar, Colina Villa Real y las playas Santa María del Mar.

El marcado provecho lucrativo que desde su terminación propició la Vía Monumental, se reflejó en la publicidad de la época para el Residencial Vía Túnel, primer reparto en venta de la gran ciudad del este. En un plegable de la Cia. Urbanizadora Anacaona S. A. se preponderó el mensaje: *“Porque invertir en el Residencial Vía Túnel Habana del Este es invertir en la ciudad del futuro. Lo tanto comentado... hecho realidad. A 6 minutos de la playa y a 6 minutos de la ciudad.”* Igualmente en otro de sus espacios se destaca *“No la deje pensar, pues muy poco se necesita para hacer el negocio más sólido y lucrativo de su vida”*

Y como se reflejó en un texto introductorio de un anuncio comercial de la Revista Sociedad Cubana, aparecido en 1959, esa importante obra vial fue distinguida con la expresión *“Arterias para mover nuestras riquezas”* y a continuación mediante una eficaz combinación tipográfica se destacó la frase, *“Vía Monumental de la Habana del Este. Una de las avenidas más linda del mundo! En su construcción se utilizó gran cantidad de TUBOS DE CONCRETO “UNIVERSAL”*

Otras expresiones del carácter mercantilista advertida en la expansión urbanística hacia el este de la capital habanera favorecida por la apertura de la Vía Monumental se revelaron en anuncios de prensa insertados entre enero a marzo de 1959, por la agencia publicitaria Mc Cann, en diversas emisiones de del periódico Diario de la Marina, que cumpliendo el encargo de Almeida y Pérez Menéndez -Urbanización y Venta de Terrenos- predominaron las incitaciones: *“Así de cerca tendrá usted La Habana, Alamar”*, *“Este es el momento de comprar en Alamar y ganar dinero rápidamente”* y *“Costa Azul de Alamar le ofrece una residencia diseñada para usted. Clima de comodidad”*.

Tales expresiones lucrativas relacionadas con las parcelaciones destinadas a la urbanización eficazmente advertidas en diversas acciones publicitarias por encomienda de quienes se ocupaban del negocio de tierras y casas desaparecieron a partir del triunfo de la Revolución Cubana, el 1 de enero de 1959, con la ejecución de la Reforma Urbana inmediatamente se comenzó a darle solución al problema de la vivienda. A satisfacer el deseo de la mayoría de la población cubana que ansiaba ser dueño de su residencia, en que vivía, y se dictó la rebaja al 50 % del pago de los alquileres que con lo cual le permitía al ocupante amortizar el costo de la vivienda, en plazos entre cinco y veinte años, de acuerdo a la fecha de construcción de la vivienda. Por esa ley más de un millón de familias cubanas se convirtieron en propietarios de las casas en que vivían.

Igualmente la Ley de Solares Yermos que obligaba a los dueños de fincas desocupadas o en ruinas a venderlos al gobierno para fabricar viviendas y escuelas públicas, se inició la eliminación de la expresión genuina de especulación urbana predominante en el país y se creó Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda (INAV); que dirigido por Pastorita Núñez contó, entre otros profesionales, con los arquitectos José Vicente Lanz Garcia; Vice Director Técnico, Margarita del Pozo Seiglie; en la Dirección de Proyecto y Selma Soto del Rey; proyectista de viviendas en las zonas residenciales del Reparto Bahía y Wajay; quienes a diferencia de la proyectada Nueva Ciudad de la Habana del Este, concebida para personas de elevado poder adquisitivo, pusieron todo sus empeños en un ambicioso plan de construcciones sustentado en que todo el potencial de riqueza que se desarrollará fuera de beneficio social por igual a todos los ciudadanos y no en beneficio de unos pocos propietarios.

En la zona este al norte de La Habana, en un área de 12 kilómetros a lo largo de la costa y de 3 kilómetros de ancho, donde en 1959 se pensaba construir y desarrollar una nueva ciudad para alojar unos 200 000 habitantes y en los posteriores 30 años; extenderla hasta las playas de Santa María del Mar, siguiéndose las proyecciones de la Revolución de convertir esa ciudad para privilegiado en una comunidad residencial para todos, el INAV construyó el Conjunto Urbano de la Habana del Este que en su proyecto participaron los arquitectos Roberto Carrazana, Eduardo Rodríguez, Mario González Sedeño, Mercedes Álvarez y el ingeniero Lenin Castro.

Igualmente en la proyección y ejecución de la Unidad Vecinal No 1 de la Habana del Este, también se contó con la participación de otros arquitectos, como: Proyectista General a Reynaldo Estévez Curbelo; Responsable del Departamento de Urbanismo del INAV y Hugo D' Acosta; Jefe de Diseño Urbano del Conjunto Habitacional y proyectista de algunos de los edificios multifamiliares. También colaboraron Fernando Salinas y Raúl González Romero que diseñó la Unidad Vecinal No 2



Con centro comercial, dependencias sanitarias, círculos sociales, escuelas y otros servicios de beneficio a los residentes en la construcción de la Unidad Vecinal, conocida en la actualidad con el nombre de Camilo Cienfuegos, se reflejaron tendencias contemporáneas del urbanismo, entre las que se encontraban la supresión de la cuadrícula como manzana típica; la alternancia entre edificios altos -de diez plantas- y bajos -de cuatro-, que permitió establecer una articulación volumétrica que configuró una sucesión de espacios con plazas interiores; las áreas verdes, que separan las viviendas de las vías de circulación; la jerarquización y la diferenciación del sistema vial, tanto peatonal como vehicular, y la estructuración de los diversos niveles de servicios, desde la unidad residencial básica hasta los del centro de la comunidad.

En donde se pretendió establecer la Zona de Oficinas, a la salida del Túnel, lugar en el cual estarían ubicados los edificios gubernamentales y otras edificaciones para la exclusividad de los funcionarios públicos del estado, políticos y acaudalados hombres de negocios; con su esplendorosa vista al mar y la calidez del hábitat costero, se erige la parte norte de la otrora Fortaleza de la Cabaña, en la actualidad integrado a un complejo histórico, conjuntamente con el Morro y el Museo de la Revolución, que devenida en una gigantesca institución cultural es simbólica sede para la celebración de emblemáticos eventos, como: Feria Internacional del Libro de La Habana, Exposiciones de Artesanía, Convenciones de Turismo; Festivales del Disco, etc.

Prosperando el entorno de la frustrada zona destinada a la Gran Ciudad del Este, ubicados a ambos sendas de la Vía Monumental; próximo a Cojimar __ donde a uno y

otro lado se planeó ubicar la gran Zona Comercial ___se destacan las instalaciones del Complejo Deportivo de la Villa Panamericana, ellas son: el Estadio Panamericano con una capacidad de 50.000 personas y principal campo para los Juegos Panamericanos Habana 1991,el Velódromo Reinaldo Paseiro, el Complejo de Piscinas Baraguá, canchas y otras obras deportivas. En la gran *Zona Comercial de* La Habana del Este se proponía crear una extensa área de alrededor de 4 km² de aparcamientos, directamente conectado Vía Monumental

Continuando viaje hacia las playas de Santa María del Mar, se encuentran: la Villa Panamericana reparto residencial con doce manzanas y 53 edificios de viviendas con diferentes estilos constructivos que después de albergar a los 5 mil atletas que participaron en los XI Juegos Panamericanos efectuado en La Habana, en el verano de 1991, resultó habitada por familias de micro brigadistas que habían participado en su construcción. Dos manzanas se destinaron al turismo formando los apartoteles Vista al Mar y Las Brisas, los cuales integraran un complejo junto al Hotel Panamericano. Posee diversas tiendas, una dulcería, hoteles de importancia para el turismo servicio de teléfono, una unidad de correos , bares, un salón de belleza , restaurantes, banco, relojería, dos farmacias y dos estudios de fotografía.



Contiguo, donde se previó levantar un residencial de viviendas de lujos para personas pudientes, en conformidad con los planes emergentes de la Revolución en construcción de viviendas se encuentra Alamar, constituida por un conjunto de edificaciones para más de 100 mil personas, cuya mayoría trabaja o estudia en distintos barrios de la capital y pueden hacer el recorrido desde sus hogares cada día en apenas media hora, desde el Parque Central, sito en el mismo centro de La Habana.

Con la colaboración de Clara Marta Reyes, Especialista de la Biblioteca de la UNAICC y Pepesud, fotógrafo.