

LA HABANA EN SU HORA CERO

Coordínese así la salud de la ciudad: vivienda, transporte, trabajo y recreo

Sinopsis del artículo anterior: La Habana en que nació el Apóstol José Martí era una ciudad modelada por y para peatones, la vida era sedentaria y ya a fines del siglo los vehículos de tiro empezaban a congestionar los intramuros

Por el Ing. Honorato Colete
Presidente de la Sociedad Cubana de Ingenieros.

OFRECIMOS en el artículo anterior que habríamos de ocuparnos en esta oportunidad de la "Cura de las Ciudades", cuando en buen orden de exposición debemos presentar al lector las características de una ciudad saludable, para que por contraste aprecie por sí mismo en qué consisten los males de la ciudad, y pueda, con conocimiento de causa, apreciar los remedios que ofrece el urbanismo. Una ciudad es el ámbito donde discurre la vida urbana, y en la medida en que su ambiente contribuya a la felicidad de sus moradores, diremos que es una ciudad saludable o enferma, progresista o decadente.

Así como la fisiología estudia las funciones del cuerpo humano, el urbanismo estudia las funciones de la ciudad y el médico y el urbanista aspiran a que las respectivas funciones se realicen a plenitud, pues de ello depende la salud de sus pacientes. El lector podrá advertir en el curso de esta exposición que todas las actividades de una ciudad caben dentro de estas cuatro funciones: VIVIENDA, TRANSPORTE, TRABAJO Y RECREO, y si su interés lo lleva a considerarse copartícipe de las mismas, advertirá que están tan relacionadas entre sí que vale la pena ensayar un perfecto ajuste de este mecanismo, a fin de que rinda su cometido con la mayor eficiencia y la menor fricción; saigamos pues a recorrer una ciudad que cumpliera a cabalidad esta aspiración, dentro de los límites accesibles a las mayorías, como corresponde a un modo de vida democrático.

En la ciudad que visitamos vamos a advertir que aquellas funciones están agrupadas por distritos, y así la vivienda ocupa los distritos residenciales en sus diversas escalas; las actividades productivas de toda índole que constituyen el trabajo ocupan los distritos comerciales e industriales en distintas escalas; las horas dedicadas al descanso y la recuperación han de encontrar adecuado ambiente en las áreas de recreo, y todas ellas, esto es, las tres funciones citadas, han de estar cabalmente servidas, por sistemas de transporte que nos trasladen de un

lugar a otro con rapidez, seguridad, comodidad y poco costo.

Los distritos residenciales pueden constar de viviendas familiares aisladas o de viviendas múltiples, tales como las casas de dos pisos que se alquilan por separado, y los edificios de apartamentos, pero se procura que ocupen distritos distintos, pues se producen características peculiares a cada tipo, que requieren soluciones propias de cada caso; piense si no el lector en la suerte del que teniendo su casa de una planta le fabriquen en los tres solares colindantes otros tantos edificios de apartamentos. Cuando la casa es única debe tener un solar que permita un jardín al frente, un patio para expansión de sus funciones y recreo de los menores, y pasillos laterales que garanticen la debida asoleación de las habitaciones y nos aislen de nuestros vecinos en cuanto a ruidos e inconveniencias de la vida urbana; esto puede lograrse en escala mínima en un solar de quince por treinta metros y siempre que la casa no ocupe más de la mitad de su área, aproximadamente.

Pero bien se comprende que todo esto se refiere a los repartos donde el valor del terreno aun permita estos desahogos y que la solución ha de ser otra cuando el valor de aquél se salga de las posibilidades del propietario o del inquilino único. Es esta circunstancia la que determina la existencia de las viviendas múltiples, casas de varios pisos y edificios de apartamentos, y las soluciones que se propongan han de seguir garantizado los mínimos de confort ambiental que exigimos para las viviendas únicas, y a esto responden las unidades vecinales de edificios de apartamentos ocupando un porcentaje muy bajo del terreno y ganando en altura edificada, tal como se aprecia en la fig. 1. Antes de terminar este breve bosquejo sobre la vivienda debemos señalar que la escuela es tal vez su más importante núcleo, ya que nuestros hijos han de ir a ella preferiblemente a pie y sin los riesgos del tránsito. Desde otro ángulo ha de ser higiénica, esto es, libre de ruidos, olores y demás agentes nocivos a la salud, teniendo en cambio cuantos más elementos puedan contribuir a una vida feliz.

La distribución de una ciudad en distritos según el uso a que éstos se destinen, constituye la zonificación y por eso se habla en urbanismo de zona residencial, zona comercial, zona industrial y se ha-



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

cen subdivisiones en: zona residencial simple, zona residencial múltiple, industrial ligera o pesada, comercial mayorista o al detall, y tantas cuantas demaden las actividades de la ciudad y las características que determinen su diferenciación.

Veamos qué ocurre en un distrito comercial o industrial como campo de actividades de la tercera función de la ciudad: **el trabajo**. Encontraremos más actividad en las calles, predomina el tránsito de peatones y hay gran concentración de vehículos; a las horas de entrada y salida de los centros de trabajo estas situaciones se agravan y ocurren inevitablemente las congestiones. Un análisis del movimiento de peatones y vehículos tal vez nos dará la clave de una solución, y a poco que meditemos sobre el asunto ten-

dríamos que enfrentarnos con el primer dilema: "peatón" o "vehículo", pues ambos son irreconciliables y el segundo, más fuerte que el primero. La solución que propone el urbanista es: "acceso perisférico" a los distritos comerciales, mediante arterias de tránsito que permitan el rápido flujo de los vehículos y dispuestas de tal suerte con respecto al núcleo central que se pueda llegar a pie dentro de distancias razonables; estas arterias contarán además con amplias facilidades para el estacionamiento de vehículos y paradas debidamente señaladas para el servicio de transporte en masa. Un sistema de calles secundarias proveerá los servicios complementarios del transporte motorizado sin llegar a la peligrosa e indeseable promiscuidad de vehículos y peatones. Como se ve, la disposición de las calles en la forma tradicional de "tablero de damas" es la negación de este principio racional.

En los distritos industriales entran otros factores: ruidos molestos, gases perjudiciales, residuos a eliminar, riesgos de incendios o explosiones y tantos otros más que determinen una separación radical y tajante con los barrios o distritos residenciales. Persisten en estos distritos las concentraciones de peatones, y el tránsito de vehículos, si ha disminuido algo respecto de los distritos comerciales, es más lento y sujeto a paradas de más duración, son vehículos más grandes y pesados que los de pasajeros y requieren por tanto un sistema vial apropiado a sus movimientos. Por otra parte, las actividades industriales terminan con la distribución de productos y por tanto su ubicación debe relacionarse debidamente con el fácil acceso a los centros de consumo y a los de producción de materias primas, pues estos factores aunque ajenos a los procesos industriales, pueden afectar los costos finales sin ninguna razón justificable. Esta circunstancia nos da la oportunidad de mencionar, aunque de pasada, lo que el urbanista llama

la **planificación regional**, técnica que investiga los recursos naturales y económicos de las regiones para darles la mejor participación en el bienestar colectivo.

Es interesantísimo, al observar los problemas urbanos y sus posibles soluciones, considerar qué medidas pudieran remediar las dificultades producidas por la concurrencia obli-

gada de factores que pudieran operar con toda libertad y sin hostilidad; esta calamidad de las ciudades sin zonificar la resuelve el urbanismo mediante la "descentralización" cuyo nombre da al lector ocasión de considerar y a nosotros la oportunidad de liberarlo de una "presión técnica" muy lejos de la intención de este trabajo.

Hemos analizado la **vivienda** y al trasladarnos a las zonas de **trabajo** apuntamos qué tipos de vías nos dejarían allí con mayor comodidad, también advertimos cómo podríamos mover el tránsito en las zonas industriales, y debemos considerar ahora qué relación de distancia y qué medios de transporte deben relacionar la función de la **vivienda** con la del **trabajo**. Respecto a la distancia, hay un máximo tolerable y se enuncia diciendo: **nadie debe tardar más de media hora en ir de su casa al trabajo, y viceversa**, pues el tiempo empleado en exceso, necesariamente lo pierde en sus horas de **descanso** y distracción; considérese si no, que un cuarto de hora perdido en cada viaje, no haciendo más que cuatro día, representa la pérdida de **trescientos ocho horas útiles al año**. Respecto del medio de transporte la alternativa es: **transporte en masa o individual**, este último resulta muy caro a la ciudad y al individuo; la ciudad tiene que aumentar todos los servicios inherentes al tránsito a medida que éste aumenta; al individuo le cuesta dos centavos por minuto rodar su auto particular. Estas y otras razones abundan en contra del transporte individual y en muchas ciudades se viene ensayando la política de desalentarlo; en la ciudad de Los Angeles, por ejemplo, un estudio reveló que el ir por la calle Broadway entre la Primera y la Décima toma en la era del automóvil catorce minutos y doce segundos, cuando en la era del coche y el caballo tomaba diez minutos y veintitún segundos. El análisis que practica el ur-

banista le permite canalizar el tránsito de acuerdo con su destino y darle mayor fluidez en amplias arterias donde es posible la **velocidad con seguridad** y calles secundarias donde la seguridad del peatón prima sobre el vehículo. Considere el lector si nuestras callejuelas coloniales tienen razón de subsistir.

La función del **transporte** nos hizo enfocar su relación con la del **recreo**, pues vimos cómo el tiempo perdido por deficiencias en el transporte lo pagamos con horas de nuestro **descanso**. Veamos ahora qué relación hay entre la **vivienda** y el **recreo**. El **recreo** es bien del que debe disfrutar toda la familia, su primer condición, por tanto, debe ser que esté cerca de la vivienda. Para los niños debe ser accesible sin los riesgos del tránsito y como esta condición también rige a la escuela, tal vez pueda ser parte de ésta. En menor escala ha de haber áreas



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

de juego próximas a las viviendas pues "si no hay parques los niños juegan en las calles" siendo este un slogan de las campañas americanas para provisión de parques. Pero dijimos que el recreo era para todas las edades y por tanto han de variar sus formas de actividad, he aquí un amplio programa de acción ciudadana, guiado por esta premisa: Nadie debe caminar más de un cuarto de hora para disfrutar del recreo apetecido.

Habíamos prometido analizar una ciudad que ofreciera una vida más feliz; ahora nos conformamos con haber suscitado en el lector la posibilidad de su logro. Y no se piensa que tratamos de algo fuera de las realidades accesibles, ya que con estos principios, que son los que integran la técnica de la PLANIFICACION, se viene atacando problemas similares en todas las urbes de la América Latina, en Norte América y en todas las ciudades que cuentan con gobernantes tan progresistas como ellas mismas, pues no se trata de una función puramente administrativa, sino de una política de incentivos a la iniciativa privada, a ese espíritu de empresa del cubano que tanto elogia el doctor Ramiro Guerra y a quien tanto debe el progreso nacional.

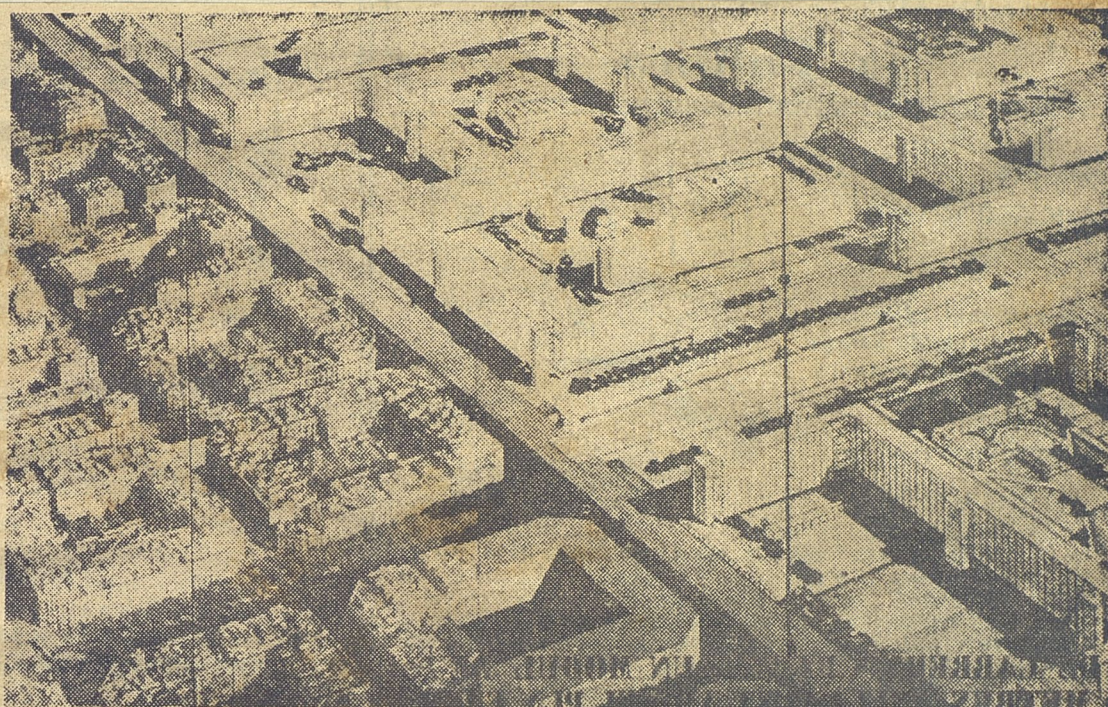
Trataremos en el próximo número de la "Cura de las Ciudades".

Mi, mayo 31/53

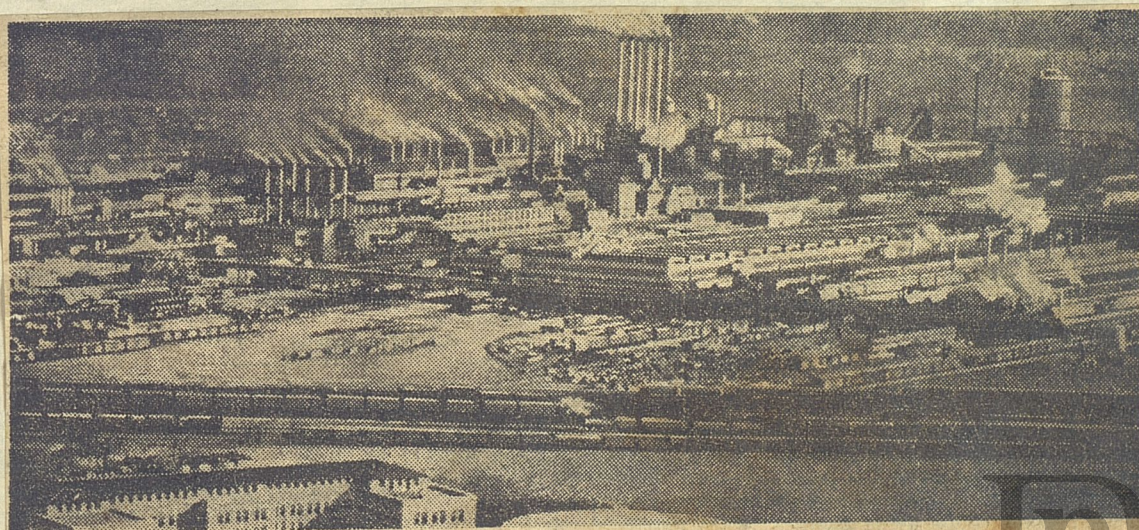


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Comparación de un vecindario del siglo pasado (a la derecha) y de su equivalente actual (a la izquierda). Nótese cómo el "tablero de damas" de las antiguas manzanas se convierte en las supermanzanas modernas, suprimiendo calles en ambas direcciones para brindar espacios abiertos destinados a peatones. Puede apreciarse que se ha duplicado la altura de los edificios, y a la vez han sido sextuplicados los espacios abiertos. Cada supermanzana sustituye a nueve manzanas de las antiguas, y aunque se duplica el número de viviendas, se han mejorado en alto grado la ventilación, la luz y las áreas de recreo fuera de los peligros del tránsito.



La monumental planta Ford en Detroit ilustra todas las inconveniencias a que nos hemos referido cuando las industrias se ubican sin la necesaria relación con los barrios de viviendas. El humo, el hollín, los ruidos y los gases son transmitidos por las corrientes de aire. La congestión de vehículos y de obreros es evidente, y los riesgos de incendios y explosiones han de ser indudablemente mayores.

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA