

# LA HABANA Y SU FUTURO ENSANCHE Y EMBELLECIMIENTO

*manus 7940*

*Nuestro muy querido amigo y compañero, el arquitecto Raúl Otero, dictó recientemente en el salón de actos de la "Sociedad Cubana de Ingenieros", una bien documentada conferencia sobre el interesantísimo tema del urbanismo, con motivo del "III Congreso Nacional de Ingeniería" que acaba de celebrarse con gran éxito en esta capital.*

*El trabajo del arquitecto Otero se completó con la reproducción de la memoria descriptiva del proyecto para un nuevo trazado de avenidas, estudiado por el propio Otero en colaboración con el también arquitecto Enrique Luis Varela.*

**L**A historia del urbanismo es una de las más interesante del desarrollo de todo el mundo. Especialmente los parques y las facilidades para concurrir a éstos, así como la invitación que éstos nos ofrecen a la recreación y el descanso, proceso muy conocido desde los tiempos del Egipto, la Grecia, Roma, la Edad Media en la Europa Occidental y el Renacimiento hasta nuestros días.

Ahora bien, fijémonos que el Parque informal o Bosque probablemente nació al comienzo de la Edad Media, cuando la Europa Occidental era compuesta en su mayor parte de copiosos bosques, dominándolos los castillos feudales; lógico es suponer que al pie de éstos en relación a la ciudadela que se formaba en las faldas de los mismos, dió comienzo el tipo de "parque-bosque".

Todo ello ha sido un proceso evolutivo en concordancia con la población; natural es suponer, que en los mismos días feudales, el tipo parque-bosque no existía, porque era innecesario por la escasez de población y las características costumbres de entonces.

Hemos tenido más bien el desarrollo desde el espacio abierto o pequeña plazoleta hasta la gran plaza en forma de parque con fines recreativos; entre nosotros aún vive ese proceso, especialmente en nuestra Habana.

En tiempos de Egipto, de Grecia y Roma, los parques eran absolutamente formales, con motivos arquitectónicos y esculturales sabiamente combinados para ofrecer un agradable conjunto: como recreación a la vista. Los griegos y romanos nos dejaron también el tipo de jardín formal adornado, con prototipos de esculturas armónicamente emplazadas y en concordancia con los grandes espacios abiertos que crearon como campos de deportes y que ellos llamaban parques atléticos o stadiums.

En la Europa Occidental a raíz de la caída del

Gran Imperio Romano, cuando en el comienzo del siglo IV se divisa penetrar por muchos puntos, dada la debilidad del Imperio, la invasión Bárbara, aprovechando lógicamente la incoherencia y la escasa resistencia que pudieran oponer las provincias y municipalidades, el Imperio trata de reconstruir la situación, trata de atraer el gran conjunto de municipalidades, formando una Federación de éstas, similar a un sistema de gobierno representativo; pero ya era tarde para la centralización, ya repugnaba la naturaleza de aquella sociedad, y por su propia cuenta formaban sus gobiernos y poblaciones, originando las municipalidades.

Aquí tenemos el cuadro de la Europa actual, que hoy se debate en busca de nuevos horizontes, ya cansada del método capitalista, porque ha llegado a comprender que éste aún no está perfeccionado para la humanidad; y en las luchas por estos cambios ideológicos se coloca al borde de un desastre perdiéndose esta civilización, y dejando a América, a la India y al Asia el dominio futuro del mundo.

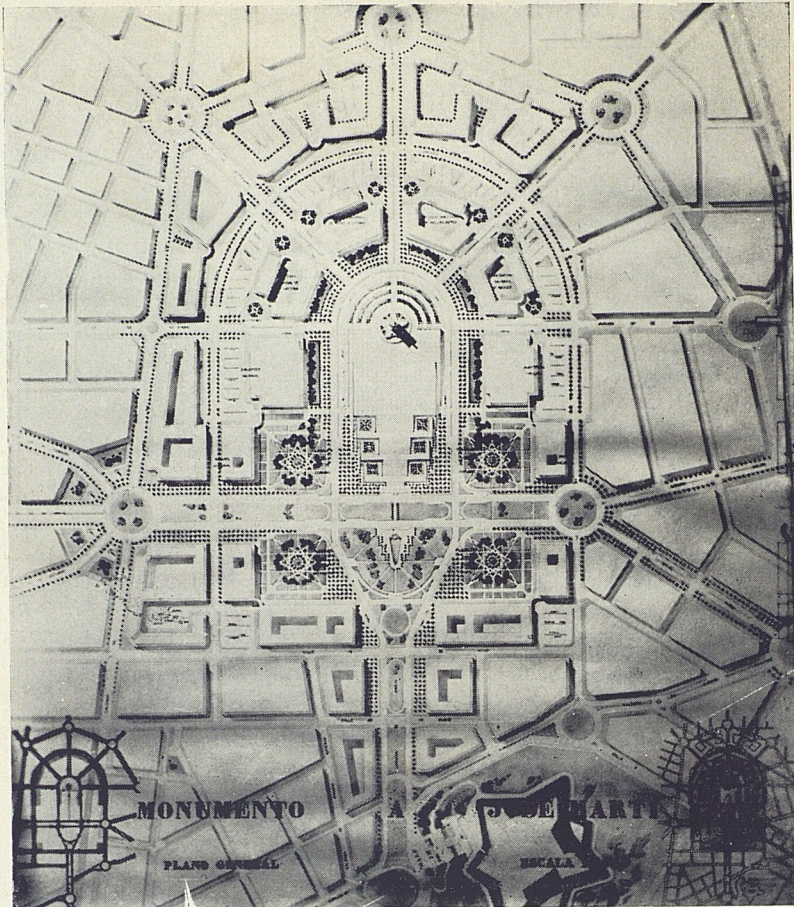
Volviendo a la Europa surgida, como hemos dicho, de la municipalidades romanas y de las que nacen las grandes capitales de Europa, se desarrollaron durante los siglos XVII y XVIII grandes parques tipo bosque, precisamente como campos recreativos de la nobleza del reino; más tarde con la densidad de la población y la posible evolución social en parques públicos para esparcimiento y recreo del pueblo, se construyen parques semi formales, en que la profusión de arquitectura de paisaje toma gran incremento dándose a conocer con vastas proporciones; y llegando hasta nosotros haciéndonos pensar que los proyectaban como campos abiertos para la expansión y recreación del pueblo.

Estos grandes parques, originarios de campos de castillos y palacios, son hoy dedicados exclusivamente al público y aun llevan el nombre de tales, como los del Louvre, del Buckingham en el Támesis, Hyde Park, del Luxemburgo, etc.

La idea moderna del parque público nace del tipo romano como campo de deportes, pero hoy de aspecto semi formal resultado del ensanche general, como ya hemos hecho constar, de nuestras ciudades o poblaciones, especialmente cuando se les aplica el por ciento de área de parque (per cápita) o por ciento de cada poblador.

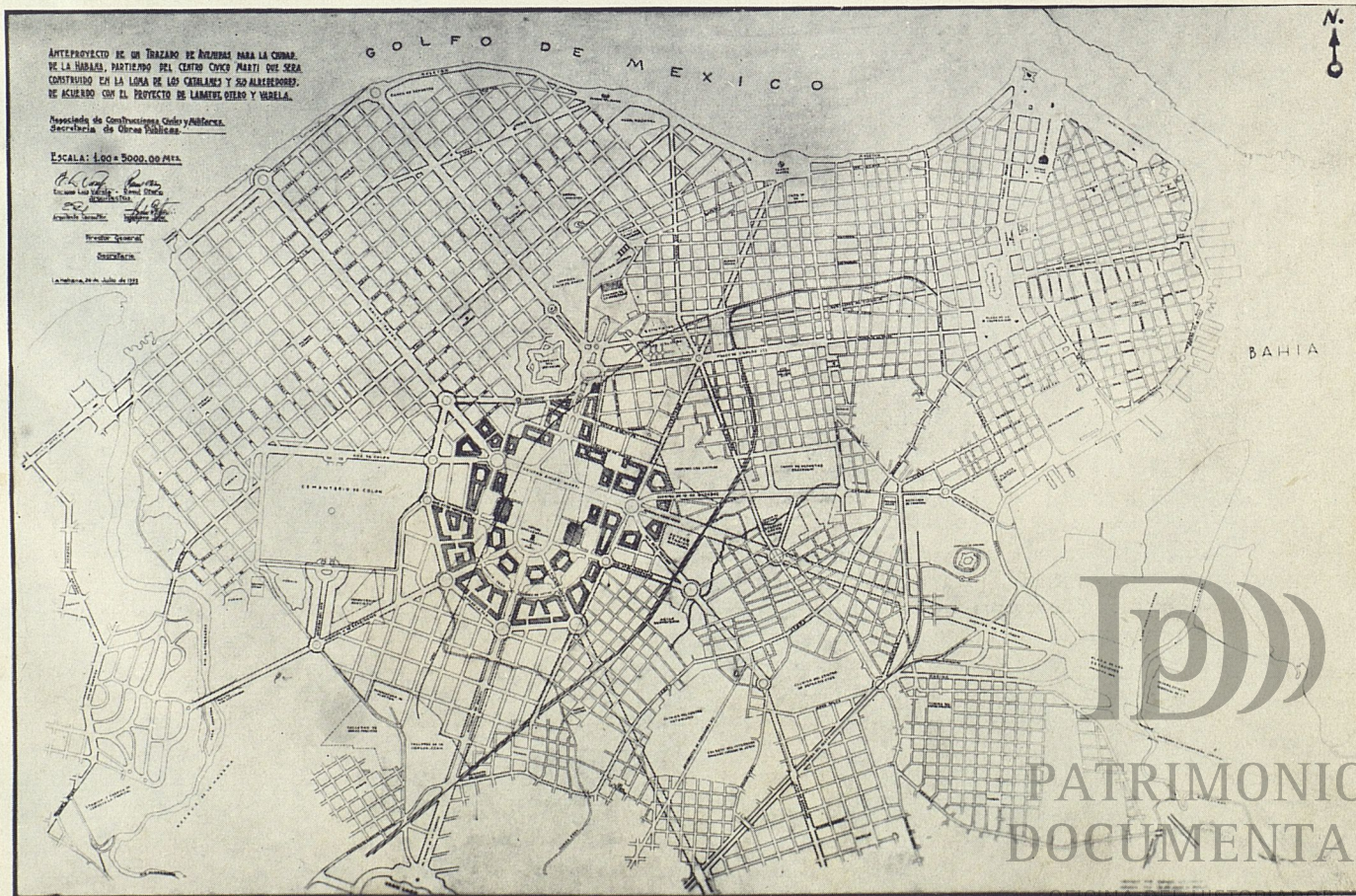
Es completamente imposible preveer estos grandes espacios abiertos o parques de deportes, al nacer una ciudad, pues esto es motivo de una evolución.

Las ciudades, como se ha indicado anteriormente, nacían en la Edad Media de un conglomerado de



Planta general del proyecto del monumento a Martí presentado en el Congreso por los arquitectos Labatut, Otero y Varela.

Plano de la Ciudad de la Habana que contiene el anteproyecto de los arquitectos Labatut, Otero y Varela, de un trazado de avenidas, partiendo del Centro Cívico Martí que será construido en la Loma de los Catalanes y sus alrededores.



casas, que conocemos por aldea o ciudadela, al pie de un castillo. En nuestra evolución han cambiado de pueblos en villas y de éstas en ciudades. Conforme este principio, tenemos que evolucionar con nuestras calles, avenidas o parkways, pues cuando la ciudad crece rápidamente, así tienen que seguirle sus medios más o menos rápidos de transporte y a éstos hay que acomodarlos en más amplios espacios para que puedan evolucionar con seguridad, y aminorar los por cientos de accidentes.

Y también los parques de paseo y recreo dependen de la demanda de la repoblación, adaptándolos a la forma o figura que haya tomado la ciudad como ya se indicó en relación a sus calles, avenidas o parkways.

Muchos estudios estimativos se han verificado del por ciento del área de una ciudad para dedicar a parques, en relación a sus habitantes; sin embargo no puede ser determinado de esta manera, pues depende de muchos otros factores, accidentales, topográficos y climatológicos.

Tenemos la ciudad de tipo comercial, también las de tipo residencial y de tipo industrial; cada una aumenta su área per cápita en forma diferente, y por lo tanto cada solución es distinta, pues ello depende del estudio y observación del arquitecto urbanista, y de su experiencia, conocimiento y sentido racional y artístico.

Hay ciudades tipo residenciales con gran cantidad de casas agrupadas, una contra la otra, careciendo del debido espacio libre proporcional, para hacerlas confortables e higiénicas, con la particularidad de tener además calles estrechas y donde el por ciento de cada ocupante en relación a la casa es muy reducido y por ello, en este caso, el espacio del parque *debe ser mayor*.

Existe el tipo residencial de ciudad jardín, con residencias que se encuentran aisladas, con jardines, calles espaciosas, aceras y arbolado: en este tipo de ciudad o barriada los parques rústicos *pueden ser más reducidos y aislados*.

Los barrios industriales *tienen una mayor necesidad* de parques aún que los tipos comerciales, y mucho más que los distritos residenciales corrientes y hasta ahora han recibido un por ciento menor que ningún otro.

Los parques nuevos, diseñados por arquitectos especializados en urbanizaciones, se planean ya con sus respectivas áreas de expansión.

Existen poblaciones como New York, Detroit, Chicago, etc., en los Estados Unidos de América, que debemos tomar como ejemplo porque, aquí, es donde se va evolucionando con mayor crecimiento y la proporción al área de población se adopta por cálculos precisos, con relación al promedio de repoblación o densidad, y aún más, con vista al futuro, en proporción a sus aumentos, para así fijar las reservas de terrenos para nuevos parques.

Sabemos que la ciudad que más área cuenta es París, la que se excede con mucho de la proporción de la población y ésta aún se encuentra dentro de los límites de las murallas de la vieja ciudad, sin que

se le haya agregado un solo palmo de los espacios contiguos; pues bien, sus parques son los mayores en proporción al área de una ciudad; cuenta con un acre para cada 554 personas y un 26% en relación superficial.

Le sigue Berlín con el 7%, aunque suple un acre para 528 habitantes, que también se excede a cualquier otra ciudad de esa nación, con excepción de Munich que tiene el 8%; pero siempre están por debajo de todas las poblaciones francesas a excepción de Marsella que tiene solo un 3%. Le siguen en Europa Londres con un promedio de un 6½%, pero con los barrios obreros mejor acomodados y donde primero surgieron éstos. En contraste marcado se encuentra la capital de los Estados Unidos, Washington, D. C., que sólo cuenta con 9 habitantes por acre, que se ha desarrollado en un espacio de parques y jardines con un 14% de área; lógicamente están incluidos los vastos espacios de terrenos contiguos a sus edificios de gobierno, teniendo un acre de espacio abierto para cada 68 personas de su población.

La ciudad de Kansas con una densidad de población de 8 por cada acre ha dedicado un 5% de su área a parques; y tiene para cada acre de tierra un conjunto de 144 personas de su población.

La ciudad de New York es la que más densamente se encuentra poblada de todas en el mundo y sin embargo su promedio de población por acre es menor que Leipzig, Liverpool, Hamburgo, y, las reservas de sus parques, en relación al área de población son aún mayores que las de Leipzig y Hamburgo, pero menores que Liverpool; y a pesar de ello, las áreas de la ciudad de New York, no han sido equiparadas del todo bien. Existen otras ciudades de las que sólo mencionaré su por ciento para dar una idea de comparación, y éstas son las siguientes:

	Población	Acres	Parques
Francia París . . . . .	2,847,229	10,270	26%
E.U. A., Washington, D. C. . . . .	353,378	38,400	14%
E.U. A., Boston . . . . .	733,802	27,612	13%
E.U. A., Baltimore . . . . .	579,590	19,290	12%
E.U. A., Rochester . . . . .	241,518	17,352	11%
Alemania, Dusseldoff . . . . .	407,040	27,562	10%
Inglaterra, Londres:			
Met Dist. . . . .	7,251,358	443,424	4%
Adams County . . . . .	4,521,685	74,816	2½%
Alemania, Munich . . . . .	636,000	23,633	8%
Alemania, Berlin . . . . .	2,032,111	15,696	7%
E.U.A., Filadelfia . . . . .	1,657,810	82,933	6%
E.U.A., St. Luis . . . . .	734,667	39,100	7%
Inglaterra, Liverpool . . . . .	760,000	21,219	6%
E.U.A., New York . . . . .	5,333,530	189,662	4%
Cuba, Habana . . . . .	650,000	—	3%

Después vienen Leipzig, Cologne, Versaille, Yyons y Sheffield con el 3%. Las ciudades deben preveer su expansión y a tiempo adquirir el espacio necesario sin que tengan que apelar más tarde a medidas drásticas que son desagradables y costosas.

En este caso, y lo cito como ejemplo de lo pequeño a lo mayor, se encuentra nuestra Universidad Nacional. Hace dos meses aproximadamente tuve el gus-

to de visitar al inolvidable ex Rector de la Universidad para un asunto de carácter privado.

En nuestra entrevista que fué lo más cordial, pues nos teníamos un gran afecto, le indiqué la necesidad en que se encuentra la Universidad de buscar áreas para un futuro desarrollo y expansión. Es menester adquirir hoy o comprometer espacios de terrenos por lo menos en cantidad de treinta a cuarenta mil metros cuadrados: tres o cuatro manzanas por lo menos. Además deberán expropiarse para liquidar de alguna manera los departamentos que se encuentran emplazados interponiéndose a la continuación de la calle Ronda en una recta hasta la plazoleta de la propia Universidad, cruzando las calles Mazón y Neptuno hasta llegar a la Calzada de San Lázaro.

Lógicamente tendrán que tasarse y abonarse antes de su demolición, imponiéndole plus-valía a los edificios que ocupen el frente de la Plaza una vez realizado.

También deberá estudiarse la expropiación de la manzana entre las calles M, L, 27 y San Lázaro para formar el cuadro de un todo en acuerdo al plan de Varela y mío.

La adquisición de las manzanas dejadas por Aulet entre las calles 23, J, 27 y L, y la expansión por la calle de Zapata en los terrenos de "Alfaro" de acuerdo con el plan Labatut, Otero y Varela. Pues es necesario que la Universidad no quede estancada y que los ideales del gran ex Rector Ingeniero José Cadenas no queden en el olvido.

Señores, Pepe Cadenas, como llamábamos cariñosamente los amigos a éste, tenía la ambición de hacer de la Universidad de la Habana, la primera de la América Latina, y él dió los primeros pasos para que en el futuro se traduzca en una realidad.

En el Rectorado tenía Cadenas mi plan de Emplazamiento de la Universidad, y su empeño más grande era demostrarme cómo él había seguido al pie de la línea mi plan general, y cómo el distinguido compañero Martínez Inclán lo había seguido aún en su aspecto exterior general, especialmente en la fachada a la plaza y calle de San Lázaro, por lo que lo felicito yo a mi vez y pido le imprima todo su empeño en estas expropiaciones, para dejar campo a otros edificios y dormitorios.

Hay que evitar el conglomerado de estos edificios de apariencia monumental y las edificaciones baratas y antiestéticas de departamentos y casas de familias que la rodean.

Hay que respetar el plan general urbanístico del viejo sabio Forestier, para beneficio de todos.

Como yo acometé el emplazamiento de los edificios de la Universidad allá por el año 1924, representada en aquellos días por el Sr. Martín González de Mendoza, Catedrático de Estereotomía, Perspectivas y Sombras, y tenía la difícil tarea de hacer desistir al entonces Secretario de Obras Públicas, Carlos Miguel de Céspedes, de sus ideas al respecto, para apoyar mis razonamientos realicé en pocos días el estudio general de todo lo que pudiera venir: emplacé la Biblioteca, bella composición del compañero Weiss, en el lugar

que hoy ocupa; también emplacé la Escuela de Ciencias Físicas Naturales en el lugar exacto que hoy ocupa, dejando una columnata en todo su frente para buscar el fácil cruce del Patio, con líneas severas y reposadas, como las existentes, admirando y respetando el gran viejo laurel, como eje de esta composición, por ser su patio cuadrado; y emplacé el edificio de Derecho "González Lanuza" en el lado opuesto, también al eje del viejo laurel para obtener un gran patio que hoy se precia de imponente y severa composición.

La fachada de este edificio de Derecho en vez de ser tratada en el orden dórico-romano, la reestudié en colaboración con el arquitecto Raúl Iglesias, seleccionando el mismo orden del Rectorado y en buena lógica no sólo el propio Weiss siguió en su Biblioteca, aunque en líneas más libres, el orden corintio, sino que Martínez Inclán sabiamente lo repite pero de una manera más clásica, para armonizar con el de Derecho, siguiendo a su vez las líneas generales de Cabarrocas y del compañero desaparecido Enrique Martínez, entonces Jefe del Negociado de Construcciones Civiles, cuando era Secretario de Obras Públicas el ingeniero José Ramón Villalón. Además restituyó el edificio de Ingenieros y Arquitectos con líneas más severas, aunque no quedó del todo conforme su emplazamiento. Esta fué una obra muy bien ejecutada por los arquitectos Moenck y Quintana.

Si me extendo más de lo necesario haciendo historia es porque el reestudio general de embellecimiento realizado por el compañero Enrique Luis Varela y por mí en colaboración con Jean Labatut, dejamos sin tocar la expansión de la Universidad, en virtud de que ahora existe una Comisión de Obras que es autónoma e independiente de la Secretaría de Obras Públicas.

En el examen de las tablas de estadísticas de espacios libres y parques, observamos la gran variación en el porcentaje, exponiendo de manifiesto la necesidad de tratar de estimular la conveniencia de llevar nuestra ciudad a este respecto.

Buscando donde amparar nuestras aseveraciones, encontramos una obra además de las de Forestier, del arquitecto Charles Downing Lay, titulada "Arquitectura de Paisaje" (antiguo arquitecto paisajista del Departamento de Parques en la Ciudad de New York), donde aconseja para una comunidad de cien mil habitantes los siguientes espacios libres, a saber:

1 Parque-bosque (selvas) de . . . . .	700 acres
1 Parque tipo rural de . . . . .	400 acres
10 Parque más pequeños de . . . . .	250 acres
50 Parque en forma terrenos de juegos . . . . .	100 acres
En plazas o cruces (Carre-fours) . . . . .	50 acres
TOTAL . . . . .	1,500 acres

El mismo arquitecto Downing Lay estima que el 12½% por área de la ciudad debe ser dedicado a parques, por tanto el espacio total de ésta es de unos 12,000 acres, dándole un promedio de densidad de población d 81/3 personas por cada acre y permi-

tiendo darle un acre de parque para 66.2/3 personas. Aumento que se encuentra muy igual a las concesiones dadas en Washington, D. C., ciudad planeada por el gran arquitecto L'Enfant para edificarse en gran escala, principalmente, contando con el poder de una gran nación; no existiendo una ciudad corriente que revista tal desarrollo.

La ciudad de Boston se aproxima a tales proporciones de áreas de parques y bosques (puras selvas), siguiéndole a ésta la de Düsseldorf en Alemania, ciudades que se destacan por sí solas.

Es muy deplorable sin embargo, no dejar campos de reservas para parques de una ciudad hasta que realmente sean necesarios, para colocarlos donde sean más aprovechables, porque el costo adicional a las áreas de la ciudad, nos traería mayor gravamen que aún destruyendo edificios para dar ensanche a la misma en su desarrollo cuando así los ameritase. Las compras fuera de tiempo nos traerían estancamiento en la administración de los fondos de la ciudad, y los espacios sin cuidado adquiridos prematuramente, no aportan valor alguno a éstas, sino gravámenes y perjuicios.

Nuestra Habana se encuentra hoy en los límites de las necesidades apuntadas, y por ello es que no sólo el que tiene el gusto de dirigirse a ustedes se ha tomado tal empeño, sino también el compañero arquitecto Enrique Luis Varela, ambos tratando de conjurar esa agravante necesidad para toda la urbe, como se verá más adelante.

Pero al hacer nuestro estudio de avenidas y parkways de la futura Habana; plan que tengo el mayor gusto de acompañar para vuestra consideración y análisis: esto lo hacemos con el ánimo de poner ante ustedes el cuidado que hemos tenido al localizar los parques, plazas y avenidas, demostrando en el trazado general la más lógica composición; con el objeto de que se adquirieran dichas parcelas de terreno, no por ser las más apropiadas o baratas, sino porque eran las únicas dejadas en la expansión de la ciudad; y con la idea de que la selección ha sido efectuada a través de grandes influencias emanadas por campañas públicas de los "Amigos de la Ciudad" y de conferencias ante el "Club Rotario de la Habana" por el mismo que tiene el honor de dirigirse a los presentes apoyado siempre en los planos de anteproyecto del eminente amigo y compañero J. C. N. Forestier, ya desaparecido.

Sin embargo, mucho hay que cuidar en la adquisición de vastas áreas; porque el cuidado y embellecimiento de una parte de éstas, les suman buenos precios a las otras y por tanto el valor les aumentaría; una "Ley de Plus-Valía" sería muy oportuna que se fuera redactando ya por nuestros legisladores, con vista al futuro de la capital.

El argumento que existe que una parcela de terreno, no debe adquirirse si acto seguido no es mejorado, no es el más sólido, cuando se trata de áreas para el futuro.

Sabemos que existen muchos campos públicos de expansión, en nuestra Habana, como el "Bosque" en

las riberas del río Almendares, y que se subdividen en tres clases:

1. Parque con vista al aspecto silvestre o bosque.
2. Parque estudiado por medio de plantas apropiadas intercaladas por campos o sabanas.
3. Parque queriendo ser formal.

Sin embargo, no hay una zona de mayor atracción en el Bosque de la Habana que la compuesta de grandes extensiones, a sabiendas de que la naturaleza ha sido lo menos afectada; con sólo unos cuantos caminos intercalados, sería lo suficiente para su engrandecimiento y para ello tenemos que irnos o extendernos hacia Vento, conforme al primer plan del que suscribe en colaboración con el compañero Aquiles Maza.

Pero todo ello es un proceso de evolución que puede tardar una o dos generaciones; y así como la ciudad corre y se engrandece se pueden sumar más parcelas para parques naturales y continuar así el objeto ya explicado.

Debemos de mirar adquirir las áreas de poco valor, por ser las más apropiadas para parques, adquiridas por precios de caballerías y nunca por metros cuadrados. Aunque por experiencia sabemos, que tan pronto, una corporación o ciudad desea adquirir parcelas de terrenos éstas adquieren automáticamente un valor enorme, prohibitivo, teniéndose que apelar al apremio del Terrateniente o propietario del terreno.

Los corporaciones particulares casi siempre son las que más fácilmente aseguran sus necesidades al precio legítimo del mercado, sin tener que recurrir al apremio, por ser la mayoría de sus agentes desconocidos para los dueños y aún más sus planes. Lo que no ocurre con las ciudades y los gobiernos por las compañías públicas, por lo que tienen que apelar a medidas forzosas como las ya expuestas.

Y el sólo hecho de que las tierras necesarias adquieran mayor valor por lo que entonces es necesario adquirir justos y expertos tasadores, que testifiquen su verdadero precio para la expropiación forzosa. Cosa ya realizada por el compañero Enrique Luis Varela y el que suscribe con los terrenos que circundan la loma de los Catalanes o antigua Ermita de Monserrat.

Terrenos que realidades las obras adquieren un precio inestimable. Y que siempre en todas partes han sido desechados, para el desarrollo urbanístico por particulares.

Las colinas son propicias a estos fenómenos, probablemente por el costo para el adecuado embellecimiento.

También praderas a lo largo de laderas o cortes verticales, que aunque nos parecen bellos, periódicamente son inundados de aguas pluviales o desbordes de ríos, y resultan inútiles o riesgosos a los barrios residenciales.

Todos de grandes oportunidades pero de estudios costosos para casas, y en cambio muy adecuados para parques públicos, por ello son también seleccionadas las parcelas a orillas del Almendares.

Otras veces ocurre que el desarrollo natural de una

ciudad invade los terrenos que lógicamente deberán de ser convertidos en parques. Tal como ocurre en las vecindades de la Gran Plaza de Martí proyectada por nosotros, y aquí es donde el arquitecto tiene que usar su capacidad y experiencia para intercalar los edificios en espacios abiertos y bien combinadas plazas y avenidas, para la expresión grandiosa de un punto de la ciudad, tal como se puede apreciar en los planos a ustedes aquí expuestos. Después es cuando debe acometerse el estudio perfecto del alcantarillado y del sistema de abastecimiento de agua.

Por tanto es el deber de la Sociedad Cubana de Ingenieros y de todos los aquí presentes no desmayar hasta que este plan se convierta en realidad para bien de nuestra comunidad y grandeza de Cuba.



Ahora voy a continuar mi trabajo con la lectura del Proyecto que hemos ejecutado el arquitecto Varela y yo en el Negociado de Construcciones Civiles de la Secretaría de Obras Públicas, durante mi último año como arquitecto del Estado, continuando actualmente Varela en la redacción del Proyecto que aún no ha sido terminado en su totalidad.

Dice así:

Este Proyecto tiene por objeto enlazar el Centro Cívico Martí con el resto de la ciudad y sus barrios extremos, aprovechando en cuanto sea posible el trazado original de Mr. J. C. N. Forestier hecho en 1926, y partiendo del nuevo Proyecto de Urbanización para los alrededores del Monumento a Martí, aprobado en marzo del presente año.

Las obras que se proponen son las que han sido consideradas de mayor utilidad y, al propio tiempo, las que pueden ejecutarse con mayor facilidad por parte del Estado, ya que son las que menos afectan a la comunidad produciéndole a la vez los más grandes beneficios, a un costo mínimo.

Para la mayor apreciación y comprensión del Proyecto lo hemos dividido en cuatro partes, cuya descripción es la siguiente:

#### PRIMERA PARTE

##### *Urbanización de la Loma de los Catalanes y sus alrededores*

Esta zona es la más importante de la futura grande Habana y comprende un área de dos millones seiscientos dos mil metros cuadrados (2.602,000 M<sup>2</sup>) que serán expropiados por el Estado; está limitada por la línea azul del plano adjunto. Como puede verse, anexos a este polígono de expropiación, el Estado posee varios terrenos (hospital "Las Animas" e Instituto "Finlay", Reformatorio de Aldecoa y Talleres de Obras Públicas) cuya superficie es de doscientos cincuenta un mil doscientos cincuenta metros cuadrados (251,250 M<sup>2</sup>), los cuales se sumarán al conjunto para el mejor desarrollo del Proyecto.

En la cota 41.00 metros de la Loma, coronando la explanada superior de la playa (cuya área cu-

bierta es de 288,000 M<sup>2</sup>) se levantará el monumento a Martí, punto focal de todo este grandioso plan. De su base parten seis avenidas: 1) hacia el norte, con 1,350 m. de longitud, la principal (por ser la que domina el monumento en su frente o entrada), que termina en la plaza formada al pie de la escalinata del Castillo del Príncipe y en la que desembocan el Paseo de Carlos III, la Avenida de los Presidentes o calle G, la Calzada de Zapata y la Avenida del Capitolio; 2) hacia el sur, con 2,500 m. de largo, la misma avenida, que llamamos de Martí, y se dirige al Bosque de la Habana, después de cruzar la Calzada de Puentes Grandes; 3) hacia el suroeste con 2,250 m. de longitud, la Avenida del 4 de septiembre, que forma un *carre-four* en su cruce con la calle 26 y termina en la alta ribera occidental del río Almendares, atravesándolo sobre la Isla Josefina (en este punto se podría construir un gran puente de arcos de concreto, que embellecería el Bosque y sería un magnífico mirador); 4) hacia el sureste, con 2,400 m., la Avenida del 12 de agosto, que cruza la Calzada de Ayestarán, la barriada del Tulipán, la Calzada del Cerro, cortando el ángulo sur de los jardines de la Quinta del Centro Asturiano sin afectar a ningún pabellón de enfermos y muere en la Avenida General Lee del Barrio de Santos Suárez después de cruzar con un paso superior la línea del Ferrocarril del Oeste, la cual será convertida en Avenida de tráfico veloz por su trazado en corte de cinco metros de profundidad que la hace muy favorable a esta disposición. 5) hacia el oeste, con 700 m. la Avenida de 27 de Noviembre, que muere junto a la verja del Cementerio de Colón; y 6) hacia el este, con 1,000 m., la misma Avenida que, después de cruzar Ayestarán y la línea del Ferrocarril de Marianao, termina en un *carre-four* formado con la Avenida de 24 de Febrero.

Alredor de la Plaza o Centro Cívico Martí se construirán los edificios del Estado que se detallan a continuación, correspondiendo su numeración con la marcada en el plano:

1: Museo Nacional. 2: Biblioteca Nacional. 3: Academia de la Historia. 4: Academia de Artes y Letras. 5: Academia de Ciencias. 6: Palacio de la Cultura. 7: Auditorium o Palacio de las Convenciones. 8: Archivos Nacionales. 9: Secretaría de Justicia. 10: Palacio de Justicia. 11: Palacio de Derecho Internacional. 12: Secretaría de Estado. 13: Palacio de Comunicaciones. 14: Escuela de Bellas Artes. 15: Escuela de Comercio. 16: Oficinas de Marcas y Patentes. 17: Conservatorio Nacional de Música. 18: (Privado) Apartamentos, restaurantes, etc. 19: Secretaría de Trabajo. 20: Secretaría de Comercio. 21, 22, 23 y 24: (Privado) Apartamentos, cafés, tiendas, etc. 25: Imprenta Nacional. 26: Talleres y Garages del Estado. 27, 28 y 29: (Privado) Apartamentos, etc. 30: Palacio del Turismo. 31: Secretaría de Gobernación. 32: Policía Secreta Nacional. 33: Teatro Nacional. 34: (Privado) Apartamentos, cafés, tiendas, etc. 35: Instituto Nacional de Radio. 36: (Privado) Apartamentos, etc. 37: Secretaría de

Defensa. 38 hasta el 48: (Privado) Apartamentos, tiendas, etc. 49: Hospital "Las Animas" e Instituto "Finlay". 50: Escuelas Normales de Varones y Hembras. 51: Campo de Deportes. 52 hasta el 55 (Privado) Apartamentos, almacenes, tiendas, etc.

El área comprendida en el polígono 1-A, 1-B, 1-C, 1-D, 1-E, 1-F, 1-G y 1-A, se destinará a Reparto Residencial, con excepción de los frentes de la Avenida Martí y Avenida de la Paz que se dedicarán exclusivamente a edificios apartamentales, con objeto de cubrir ampliamente la densidad de población que afluirá al Centro Cívico.

Para hallar el costo de la expropiación a que nos referimos, hemos dividido el área total en catorce zonas de distinto valor cada una, tal como se aprecia en el Plano No. 3, que se acompaña; y después de valorizarlas nos dió un precio promedio para el metro cuadrado de un peso ochenta y dos centavos (\$1.82 el M<sup>2</sup>), lo que arroja un costo de cuatro millones, setecientos treinta y cinco mil, seiscientos cuarenta pesos (\$4.735,640.00).

El área destinada a la construcción del Centro Cívico Martí, incluyendo las Avenidas, Carre-fours, Zonas de Estacionamiento de Autos (Parking spaces), Calles de 1.º y 2.º orden, etc., dentro del Polígono de Expropiación, es de un millón ciento cuarenta y ocho mil, ochocientos treinta y dos metros cuadrados (1.148,832 M<sup>2</sup>), que a un precio promedio de dos pesos y medio el metro cuadrado (\$2.50 el M<sup>2</sup>) de construcción para su pavimentación, acera, arbolado, alumbrado, etc., representará para el Estado una inversión de dos millones, ochocientos setenta y dos mil, ochenta pesos (\$2.872,080.00).

Y si a estas cantidades sumamos un aproximado de quinientos mil pesos (\$500,000.00) que se asume para pagar gastos de indemnización sobre los edificios que serán destruidos en la Zona de Expropiación, tendremos que el presupuesto total de este Proyecto alcanza a la cantidad de ocho millones, ciento siete mil, setecientos veinte pesos (\$8.107.720) con lo cual se pondría la primera piedra a un vastísimo Plan de Obras Públicas que redundaría en enormes beneficios para la nación, ya que le imprimiría a nuestra capital el sello de gran ciudad que por su importancia requiere.

Estas obras se podrían realizar fácil y rápidamente si el Gobierno dictase una Ley de aplicación de la plus valía, tal como se hace en otros países.

De acuerdo con nuestros estudios la plus valía que podría asumirse aquí, como promedio, oscilará alrededor de un cinco a uno (5 a 1) sobre el precio del metro cuadrado, o sea, un equivalente a nueve pesos diez centavos (\$9.10 el M<sup>2</sup>) que sobre los novecientos dieciocho mil, cuatrocientos cincuenta metros cuadrados de que se dispone para utilización por sus propietarios (918,450 M<sup>2</sup>), representaría un ingreso para la Hacienda Nacional de Ocho millones, trescientos cincuenta y siete mil, ochocientos noventa y cinco pesos (\$8.357,895.00), con los cuales se cubriría ampliamente el presupuesto de dichas obras.

## SEGUNDA PARTE

### *Las tres Radiales de Ayesterán*

En la confluencia de la Calzada de Ayesterán y la Avenida de cien metros (100 m.) de ancho que divide el Centro Cívico en dos secciones, se forma un gran *carre-four* rodeado por un parque del cual parten tres radiales, cuyo trazado difiere del de Mr. Forestier con objeto de hacerlas menos costosas evitando el destruir propiedades de gran valor.

De estas tres Avenidas, la principal es la del centro, que arranca al final de la calle Paseo del Vedado y con un recorrido en línea recta de 3,500 m. termina en la futura Plaza de las Estaciones concebida por Mr. Forestier para el movimiento de ferrocarriles y vapores en la ribera sur de la bahía. Esta Avenida, que llamamos del 20 de Mayo, tiene tres *carre-fours* en sus cruces con Paseo, con Ayesterán y con la Calzada de Infanta, y atraviesa la Calzada del Cerro por la esquina de la calle Fernandina (absorbiendo dicha calle en toda su longitud), la Calzada de Cristina por la misma calle Fernandina, y la Calzada de Fábrica, junto al edificio Azpuru, pasando por la falda sur del Castillo de Atarés. Tiene 60 m. de ancho, igual que la Avenida de Martí; las restantes son de 40 m. solamente.

La radial llamada 24 de Febrero, después de cruzar la Calzada del Cerro por la esquina de la calle Saravia, muere en un *carre-four* junto a la verja de la Quinta de Salud del Centro de Dependientes, en el punto donde se une con la prolongación de la Avenida Serrano del barrio de Santos Suárez. Mide 1,300 m. de longitud; pero a este recorrido hay que añadir los 550 m. de prolongación de la Avenida Serrano desde la Línea del Ferrocarril del Oeste sobre la que hay que construir otro paso superior.

La tercera radial es la Avenida 10 de Octubre, que después de cruzar la línea del Ferrocarril de Marianao y la Calzada de Infanta, junto a los terrenos del hospital "Las Animas" e Instituto "Finlay", termina en el punto donde se cruzan las calles Nueva del Pilar y Manglar de Urrutia, facilitando el acceso al futuro Campo de Deportes para menores (con 83,537.50 M<sup>2</sup>) y a los alrededores del Mercado Único. Mide 1,250 m. hasta Nueva del Pilar, y desde aquí hasta la calle Diaria en su punto de confluencia con la proyectada Avenida de Atarés, 600 m. más, los cuales serán salvados por la posible utilización de los elevados de la Havana Electric Co., que pronto serán desplazados de los Muelles de la Aduana de San Francisco, con objeto de dejar el tráfico pesado por la parte inferior y el ligero o de velocidad por la parte alta, enlazando rápidamente el Centro Cívico con la Calzada de Fábrica y los Muelles de la Ensenada de Atarés.

## TERCERA PARTE

### *Las dos Avenidas del Capitolio y la prolongación de Ayesterán*

De las dos Avenidas que arrancan del Capitolio,

PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

una, la Este, que va hacia la Plaza de San Francisco, junto a los muelles, coincide esencialmente con el Proyecto de 1926, y por lo tanto es innecesario explicar su recorrido de 1,000 m. desde su primer ensanche en Prado y Teniente Rey hasta su término al pie de la alta torre de la antigua iglesia de San Francisco. El único punto que queremos hacer resaltar es que sólo serán derribados los frentes de las fachadas de los pares en la calle Teniente Rey en las tres manzanas comprendidas entre Villegas y Habana, mientras que desde aquí hasta Oficios la Avenida cruza por el centro de las manzanas, en eje con la iglesia, con objeto de ofrecer dos bellísimos elementos verticales (Cúpula del Capitolio y Torre de San Francisco) desde cualquier punto que se la recorra.

La Avenida Oeste que proyectamos será, sin duda alguna, la mejor calle de la capital; y por su privilegiada situación en el centro de la ciudad, así como por su facilidad de acceso en toda su longitud de 2,250 m. se convertiría rápidamente en el Broadway habanero. Parte de la fachada posterior del Capitolio en eje con la Cúpula, y muere en la Plaza del Castillo del Príncipe, junto a la confluencia de la Avenida Martí y la calle G, después de atravesar las Calzadas de Galiano, Belascoaín, Infanta, así como la prolongación de Ayesterán. Se proyecta de 30 m. de ancho, con aceras de 5 m. para dejar un tráfico libre de cuatro autos en cada sentido. Dada la enorme importancia que esta Avenida llegaría a tener a los pocos años de su apertura, hemos pensado una serie de reglas que habría que observar en su trazado y en las construcciones que la limiten, entre las cuales las siguientes son las principales:

- a) Prohibir edificios menores de cinco plantas y mayores de diez, con los recesos de carácter obligatorio a partir de los pisos quinto, séptimo y noveno.
- b) Prohibición de construir con frentes menores de 12 m.
- c) Permiso para edificios dedicados exclusivamente a alguno de los cinco siguientes fines: 1 Hoteles; 2: Apartamentos; 3: Teatros y Cinematógrafos; 4: Casas comerciales; 5: Cafés y Restoranes.
- d) Puntales uniformes y estilo contemporáneo en todas las construcciones.
- e) Como en los cruces de las calles Dragones, Salud y Línea del Ferrocarril de Marianao, se construirán las entradas inferiores para el "parqueo" de autos debajo de la Avenida, cada edificio está obligado a construir sótanos o basamentos con salidas a dicha zona inferior de carga y descarga así como de "parqueo", para evitar las interrupciones del tráfico de la Avenida; y
- f) Los terrenos que hacen frente a la Avenida y hasta un fondo de 30 m. están obligados a abonar al Estado una plus-valía de un 5 a 1 sobre su valor en el momento de la promulgación de la Ley; cuya cantidad abonarán en el acto de la solicitud de licencia de obra al Municipio, y la cual estará destinada a la amortización del capital invertido en la construcción de la Avenida.

Esta Avenida Oeste del Capitolio al salir de Infanta cruzará por la Quinta de los Molinos seccionándola en dos grandes parques: el de la parte norte será privado, por pertenecer a la Escuela de Ingenieros Agrónomos y Azucareros de la Universidad Nacional; y el de la parte sur será público, para convertirlo en el jardín de plantas de la Habana, previo un juicioso estudio de adaptación.

La Tercera Avenida de esta sección es la prolongación de la Calzada de Ayesterán, ampliada a 30 m. de ancho, desde el ángulo (con su *carre-four*) de Carlos III e Infanta hasta el Parque de Maceo, en eje con el monumento (que así podría ser visto desde lejos, ofreciendo un espléndido punto focal a la perspectiva) y con un recorrido de 1,100 m., que sumados a los 2,300 m. existentes, arrojaría un total de 3,400 m. que la convertiría ipso-facto en la Avenida de dirección norte-sur más importante de la capital.

Un detalle que queremos hacer resaltar es que estas tres Avenidas no cortan propiedades de gran valor actual; al contrario, las manzanas que atraviesan, generalmente por su parte media, tienen construcciones de un solo piso, en algunos casos de dos y en muy contados casos de tres; y, salvo excepciones, son edificios antiguos de pobre construcción, cuyo valor ha depreciado mucho.

CUARTA PARTE

Obras aisladas

1. Plaza de la Universidad.—Frente a la Universidad Nacional se proyecta una plaza de planta trapecial, cerrada por: escalinata y edificios universitarios en su extremo sur, calle M en el norte, calle Jovellar en el oeste, y la prolongación de la calle de la Ronda hasta su unión con la Calzada de San Lázaro en su extremo oriental. Sus dimensiones serán las siguientes, de fachada a fachada: 170 m. junto a la Universidad, 100 m. por la calle M, 140 m. por Jovellar y 120 m. por la prolongación de la Ronda, con una superficie de 16,000 metros cuadrados. Esta plaza es imprescindible no sólo como natural desahogo del conjunto de edificios universitarios, sino para abrirle perspectivas a la gran escalinata y a los dos nuevos edificios que se están construyendo a sus lados, los cuales sólo serán visibles cuando esta plaza se construya. En su centro se puede construir un pequeño parque bordeando la fuente u obelisco que pudiera proyectarse en el punto de unión de los ejes de la Calzada de San Lázaro y la escalinata, de acuerdo este detalle con el Proyecto del arquitecto Joaquín Weiss.

2. Prolongación del Paseo del Malecón, desde la calle G, hasta la calle Doce.—Teniendo en la mente el problema de las concesiones del litoral a los distintos balnearios existentes en aquella zona, hemos proyectado el ensanche de la calle 1ra. del Vedado hasta 30 m., con la prohibición de construir en su parte occidental, para poder ensanchar el Paseo del



Malecón en el futuro haciéndolo mucho más hermoso de lo que es en la actualidad. Al cruzar la calle Paseo o Avenida de los Alcaldes se forma un *carre-four*, alrededor del cual, junto al mar, se proyecta una gran ex:da semicircular con un embarcadero.

3. *Avenida Colón, circunvalando el cementerio; y prolongación de la calle Veintitrés.*—Alredor del cementerio se proyecta una avenida de 40 m. de ancho, de los cuales se tomarán 15 m. para una faja de bosque o arboleda junto a la verja, con objeto de cerrar el recinto cementerial dentro de una muralla de verdor, evitando que desde fuera se domine el triste espectáculo de los millares de cruces. Los 25 m. restantes se dedicarán a una calle de 15 m. y aceras de 5 m. a ambos lados. El ángulo oeste del cementerio será cortado por la prolongación de la calle 23, evitando de este modo tres curvas que hoy son motivo para constantes accidentes. Precisamente en ese cuartón aún no se han excavado tumbas, lo que facilita esta solución. El valor que adquirirá el triángulo que se formará junto a la calle 23, compensará a los propietarios, de la faja que pierden por este proyecto.

4. *Ensanche y rectificación de la calle 26 y de la Calzada de Aldecoa.*—En vista de la importancia de esta avenida de enlace del Vedado con la Calzada de Puentes Grandes, se proyecta darle un ancho uniforme en toda su extensión, y evitar la doble curva junto al Cementerio Chino, para lo cual habrá que seccionarle el ángulo noreste en una superficie de 560 M<sup>2</sup>. En el cruce con la Avenida 4 de Septiembre se forma un *carre-four* del cual parte una avenida hacia la puerta sur del Cementerio de Colón, y la cual tendrá la virtud de descongestionar la entrada principal.

5. *Prolongación de la Calzada de Galiano a través de las calles Angeles y Florida.*—Este proyecto coincide con el del año 1926. La calle Angeles se ensancha por su parte occidental y la calle Florida por la oriental, hasta llegar a la calle Diaria, que a su vez se ensancha por su costado sur hasta enlazar con el *carre-four* formado por la Avenida 10 de Octubre y la Avenida de Atarés. Las calles nombradas se amplían hasta 20 m. de ancho, con objeto de convertir las avenidas de doble vía.

6. *Campo de Deportes en el llamado Manglar de Urrutia o Reparto "El Pontón".*—De acuerdo con un deseo expresado por el Coronel Batista de construir otro Campo de Deportes similar al del Vedado en esta zona, pero de mayor superficie por razón de la densidad de población que lo circunda, hemos proyectado un campo de forma trapezoidal, con 83,547.50 metros cuadrados, y el cual está limitado por la Avenida 10 de Octubre al sur, por la calle Nueva del Pilar al este, por la calle Llinás (o Santo Tomás) al norte, y por la calle Arbol Seco al oeste. Las tres calles que mencionamos se ensanchan a expensas del campo, hasta 20 m. con objeto de facilitar el tránsito en sus alrededores y evitar posibles accidentes a los menores en los momentos de entrada y salida. También se proyecta una ancha acera con grandes

árboles para hacerle un marco de verde al Campo de Juegos. Como puede apreciarse en el plano se proyectan fáciles vías de comunicación en sus alrededores: a este efecto indicamos la conveniencia de continuar con una "calle bajo bóveda" (como el Arco de Belén) la calle de Pila desde la Calzada del Monte en un pequeño tramo de 50 m. de largo que la unirá a Nueva del Pilar; y la construcción de una calle nueva que parte del *carre-four* de la Avenida 20 de Mayo y Calzada de Infanta, justamente por detrás del *ring* Arena Cristal.

7. *Continuación de la calle Fábrica o "Paseo de los Muelles" para unirla a la Avenida del Puerto.*—Este proyecto comprende varias obras parciales: a) Ensanche hasta 30 m. del tramo existente al pie del Castillo de Atarés. b) Continuación de la avenida hasta unirla con la del 20 de Mayo en la vecindad de la Gran Plaza de las Estaciones (proyectada por Forestier), y la cual será el punto de enlace del tramo oriental de la Carretera Central con la Habana; esta prolongación de Fábrica será de unos 700 m. de longitud. c) Ampliación del tramo de calle entre la Calzada de Concha y los Muelles, a 20 m. de ancho. d) Enlace de Fábrica con el Puente de Agua Dulce (donde se proyecta otro *carre-four* de gran importancia) utilizando la abandonada vía del tranvía de Guanabacoa. e) Apertura de la calle por el fondo del patio de la Estación Terminal, frente a los muelles de la Pan American Airways. f) Construcción de un "Arco de Calle" a través de los Almacenes de la Ward Line, entre la calle de Egidio y el patio de los Ferries de la Florida. g) Ensanche de la calle de Desamparados a 30 m. para facilitar el movimiento de pasajeros de las Líneas Ward y Munson sin interrumpir el tránsito de la avenida que será muy intenso en esta zona. h) Adaptación de la Alameda de Paula al trazado de la avenida, disminuyendo el paseo de peatones y aumentando el de autos. Y por último, la demolición de los elevados del tranvía y de la reja de la Aduana para ensanchar al máximo posible la Avenida del Puerto, que con las distintas obras descritas se convertirá en una de las vías de mayor utilidad de la capital.

8. *Adaptación de varias líneas de ferrocarril a avenidas de tránsito rápido.*—Las fajas ocupadas por los F.C.U.H. que iban a Mariano desde la calle de Zanja, y por el antiguo Ferrocarril del Oeste que desde la Estación de Cristina se dirigía a Pinar del Río, serán acondicionados para tránsito rápido por razón de su topografía, como ya se indicó en párrafos anteriores. Al efecto, se harán algunos pasos inferiores en los cruces con las principales avenidas ya descritas, según se muestra en el Plano General. Estas avenidas se convertirán en entradas efectivas a la ciudad, y servirán para descongestionar el tránsito en las calzadas de Jesús del Monte y del Cerro principalmente, y en menor escala en las de Ayesterán, Infanta y Monte.

También la calle Marina, a la entrada del barrio de Luyanó, se adaptará con igual propósito, y servirá para unir rápidamente el Puente de Agua Dulce con

67

la entrada de la Carretera Central en la Plaza de las Estaciones.

La vía antigua a través de la Quinta de los Molinos y del proyectado Centro Cívico Martí, será demolida y desaparecerá bajo el nuevo trazado de Plazas, Parques y Avenidas.

9. *Plaza de las Estaciones al fondo de la bahía.*—De acuerdo con el Plan de Forestier de 1926, hemos hecho los enlaces correspondientes para facilitar el intenso movimiento alrededor de esta enorme plaza, que absorberá el tráfico del puerto donde se construirán los nuevos muelles y el de los ferrocarriles, cuya terminal no interferirá con el tránsito normal de la ciudad, como sucede actualmente. La plaza será de 300 m. de ancho por 500 m. de largo, con objeto de impresionar favorablemente a los viajeros, ya que ella vendrá a ser el "Lobby" de la Habana, y además porque de ella partirán también las grandes líneas de ómnibus hacia el interior de la República, utilizando el nuevo trazado de la Carretera Central que saldrá de la capital bordeando el barrio Luyanó.

10. *Apertura de distintos tramos de calles.*—Continuación de la calle Jovellar, a través de los terrenos llamados de Falla Gutiérrez, para desembocar en el Parque Maceo, con unos 95 m. de calle nueva.

Continuación de la calle Soledad, desde Animas hasta Vapor, con unos 230 m. de longitud.

Continuación de la calle Peñalver, desde la Calzada de Infanta hasta la de Ayesterán, con 140 m. de nueva fábrica.

Apertura de un tramo de 70 m. de longitud en la calle Sitios, a partir de la Calzada de Infanta hacia el oeste.

Apertura de un tramo de 50 m. de longitud en la calle Pila, con cale bajo bóveda, como ya se indicó anteriormente, junto a la Calzada del Monte.

Prolongación de la calle Omoa, en unos 130 m. de largo, junto a la calle Matadero, para descongestionar el tráfico del Mercado Unico.

Estas son, a grandes rasgos, y en forma meramente descriptivas, las obras principales que se recomiendan como Ante Proyecto para un Nuevo Trazado de Avenidas en la ciudad de la Habana.

Y antes de terminar, queremos dejar aquí constancia de nuestra gratitud al gran arquitecto francés Mr. J. C. N. Forestier y a sus colaboradores, por haber sido los directores espirituales de nuestro trabajo con los Proyectos por ellos realizados en el año de 1926.

## EL V CONGRESO PANAMERICANO DE ARQUITECTOS

Los arquitectos cubanos no merecimos la atención que era de esperarse por parte del Gobierno, si se tiene en cuenta que en el *V Congreso Panamericano de Arquitectos* celebrado en la ciudad de Montevideo iban a tratarse temas de vital interés para la comunidad. El Colegio Provincial de la Habana y varios arquitectos más, con cabal concepto de estos asuntos, se apresuraron a adherirse como Miembros Titulares del Congreso, para de ese modo recibir la memoria y demás publicaciones que se hagan, y conocer los asuntos tratados y las soluciones acordadas a cada uno de los temas que fueron objeto de discusión y estudio.

Los seis temas oficiales acordados para ese Congreso, es lamentable que no lograran despertar la atención de nuestros gobernantes, a pesar de que por su naturaleza, debieron interesar a los que, por la responsabilidad del cargo que ostentan están obligados a preocuparse del mejoramiento social y colectivo del país.

El tema titulado "Los problemas actuales del crecimiento de las ciudades americanas", determinaba los aspectos que principalmente se estudiarían y que son los siguientes: Extensión superficial o intensificación en altura; Cómo y por quién debe decidirse y planearse. Conveniencia de legislar sobre el destino de las tierras que circundan la ciudad.

Otro de los temas acordados fué "La vivienda de la clase media", recomendándose el estudio de lo que se relaciona con la casa colectiva; con la casa unifamiliar y con los medios económicos y financieros para su realización.

Como fácilmente podrá apreciar el lector, estos temas por sí sólo hubieran bastado para que el Gobierno se decidiera enviar, aunque hubiera sido a un solo arquitecto, que nos hubiera traído un valiosísimo caudal de antecedentes técnicos sobre tan importantes materias que tan directamente se relacionan con la salud del pueblo.

La cuota como Miembro Titular del Congreso era de diez pesos moneda uruguaya, es decir, aproximadamente cinco pesos moneda de los Estados de Norte América.

A más del Colegio Provincial de la Habana, se inscribieron como miembros titulares los cinco compañeros que integran la Delegación de Cuba en el seno del Comité Permanente y que son los arquitectos Luis Bay y Sevilla, Pedro Guerra, Horacio Navarrete, Raúl Hermida y Ernesto López Rovirosa. Y los colegas Gustavo Moreno, Presidente del Colegio Nacional, Cristóbal Díaz, Emilio de Soto, Rafael de Cárdenas, Luis Pizarro y René Campi.