

Innecesario paralizar todas las obras de una ciudad para dotarla de planificación, dice el Prof. Sert

Declaro el famoso urbanista y catedrático de la Universidad de Harvard, E.U., que es inadmisibile el estacionamiento de vehículos en la vía pública

Por Armando Maribona
De la Redacción del
DIARIO DE LA MARINA

Un aviso oportuno del arquitecto Eddy Montouliou me puso en contacto con el universalmente famoso urbanista español, residente en Estados Unidos desde hace catorce años, José Luis Sert, quien ha sido nombrado profesor de la Universidad de Harvard.

Sencillo, acogedor y campechamente simpático, el profesor Sert, desde su llegada el viernes por la noche, ha estado recorriendo la Habana, Marianao y sus alrededores y charlando en cordial camaradería con los arquitectos profesor Manuel Tapia Ruano, Luis Sisto Guerra, Enrique Ovares, Frank Martínez, Osvaldo Tapia y el ya mencionado Montouliou, todos ellos miembros directivos de los colegios de Arquitectos y de su Comisión de Planificación.

Viene el profesor Sert de regreso a Estados Unidos, después de haber contribuido con su talento y su experiencia a la confección de sendos planos reguladores para varias ciudades latinoamericanas, que norman así su crecimiento y hacen más cómoda, segura, barata y larga la vida de sus habitantes. Les alarga la vida porque no pierden tiempo en largos recorridos ni en las congestiones de vehículos.

José Luis Sert, cuando era ya bien reputado en España como arquitecto, comenzó a ser admirado mundialmente con el pabellón de su país por él construido en la Exposición Internacional de París de 1937. Desde 1941 integra la firma de Paul Wiener en New York. Durante la segunda guerra mundial el War Production Board contrató sus servicios para experimentar en estructuras

económicas cuyos materiales sustituyesen a los que entonces eran escasos y caros. Posteriormente, con la firma Wiener, proyectó la Ciudad de los Motores cerca de Río de Janeiro. La Oficina de Planeamiento del Perú lo contrató para la confección del Plan Piloto, destinado a la reforma del centro de Lima, tendiente a resolver los problemas urbanísticos de esa área de la ciudad en relación con el resto de la misma. En Caracas cooperó con la Comisión Nacional de Urbanismo para estudiar las áreas afectadas por la construcción de la gran avenida Simón Bolívar.

Al llegar a este tema el profesor Sert hace declaraciones de gran valor para el desarrollo presente y futuro de la Habana. Estima que "las avenidas caídas del cielo", vale decir, aisladas, sin relación con el resto de la vialidad citadina, facilitan el tránsito en sí mismas, pero congestionan las zonas que las rodean.

En Bogotá la firma Wiener hizo entrega al Gobierno del Plano Regulador de esa ciudad después de haberle dedicado Sert cuatro años de labor. La primera parte del trabajo consistió en el Plan Piloto, ejecutado por Le Corbousier con la asesoría de Wiener y Sert, y en el Plano Regulador éstos tuvieron por asesor a Le Corbousier. En ambos casos cooperaron los profesionales colombianos. El Plan Piloto comprendía el proyecto de una red vial completa, confeccionado en estrecha colaboración con ingenieros y economistas.

—¿Deben ser paralizadas todas las obras públicas de una ciudad o nación mientras se confecciona su planificación?—pregunté al profesor Sert.

—Nada debe detener su desarrollo por esa causa. Se pueden construir avenidas y carreteras ajustándose al Plan Piloto, que fija las zonas industriales, agrícolas y mineras, las viviendas para obreros, las zonas comerciales, las residenciales, etcétera. El Plan Piloto señala las obras de más urgente construcción. De este modo no interrumpimos en Bogotá obras que estaban comenzadas.

—¿Cuánto tiempo requiere la confección de un Plan Piloto?

—Un año. Pero en dos meses se hace la distribución planificada de los terrenos, se determinan cuáles avenidas han de descongestionar el tránsito de vehículos, y dónde han



3

2)

de ubicarse las áreas de estacionamiento de vehículos, evitándose así errores que resultan después difíciles y costosos de corregir. El Plan Piloto—mediato—, y el Plano Regulador—mediato—indican el mejor modo de invertir el dinero.

—Dígame algo más de las "avenidas caídas del cielo", profesor.

—Una avenida sola resulta contra-productiva. Hay que estudiar la red vial e inmediatamente pueden ser abiertas o construidas una o varias avenidas que paulatinamente formarán parte de la red, y ésta tiene que ajustarse a un concepto global de la **circulación necesaria** de vehículos y del tránsito **necesario** de peatones. **Subrayo circulación necesaria y tránsito necesario**, porque se trata de evitar que vehículos y

peatones recorran distancias a que les obliga la mala distribución de las vías públicas. La **circulación clasificada** se divide en siete categorías:

- I Vías de enlace regional (accesos a la ciudad).
 - II Grandes arterias de circulación interior o urbanas.
 - III Vías de enlace arterial, que conectan entre sí las arterias. (En estas tres categorías se separa el tránsito rápido del servicio local, pues no son para recreo de los peatones).
 - IV Vías de alimentación de tránsito a los sectores, distritos o barrios de la ciudad. (Calles comerciales con amplias aceras para peatones, y pistas o pavimento para tránsito no rápido).
 - V Vías de enlace interior de los sectores, distritos o barrios, que comunican las calles de servicio con las vías de tránsito rápido.
 - VI Calles de alimentación de tránsito y de acceso a los edificios, como pasajes, calles privadas, cul de sac, etc.
 - VII Vías verdes principales, sistema lineal de parques con árboles, para tránsito de peatones, ligadas con el programa de servicios sociales, campos de deportes, jardines para la infancia, colegios, guarderías (crèches).
- En ninguna vía pública deben estacionarse los vehículos.

Cada sector o barrio de 30 a 60 mil habitantes debe ser organizado como una pequeña ciudad, con su parque o plaza, zona comercial, casa de socorro, estación de correos y telégrafos, iglesia, **community house** (local para reuniones, conferencias, películas instructivas, etcetera), cafés, restaurant, pequeño mercado. Estas orientaciones están aplicadas en los planos reguladores que hemos hecho para Medellín, Cali y Tumaco, en Colombia, y para dos centros urbanos nuevos en el Orinoco, que nuestra firma ha planificado.

—¿Qué debe ser primero, el financiamiento o la planificación?

—El diagnóstico, mediante toda clase de investigaciones, es lógicamente anterior al tratamiento y a la cirugía... ¿Se concibe usar el bisturí sin que se esté seguro o casi seguro de dónde radica el mal?...

Am. Ag 30/63



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA