

# Revisión General del Urbanismo

*El Mundo, 26/1/48*  
Desde Claudio Apio a Carlos Miguel de Céspedes  
y José R. San Martín

Por MARCELO POGOLOTTI

**Cambio en la Mentalidad Urbanística de los Cubanos.** Hace veinte años el ciudadano medio de La Habana no poseía la más remota noción de urbanismo. El hombre de la calle miraba con pavor las reformas del Prado y la abertura de la actual Avenida de las Misiones, que efectuaba por aquel entonces Carlos Miguel de Céspedes, motejado "El Dinámico". Cuando le decían que las aceras de innumerables ciudades extranjeras son tan amplias como las más anchurosas calles de nuestra capital, sus pupilas se dilataban de asombro y temblaban de incredulidad. Ahora que ha podido ver esto realizado en su propia villa, bien que en muy reducida escala, ya no ocurre lo mismo.

Sin embargo, le es todavía difícil creer en la posibilidad de transformar el trazado de las calles de una gran urbe. Mucho menos concibe el que se tracen los planos, no ya de una avenida que perfora una ciudad de un extremo a otro, sino del conjunto de edificios en todos sus detalles, casa por casa, piedra por piedra, como ha sido el caso de la belísima vía Roma de Turín, armoniosa joya arquitectónica, toda entera del más puro "setecientos" italiano. Quiso, tal vez, José R. San Martín, a quien el pueblo impuso el apodo de "Pepe Plazoleta", que la evolución del concepto urbanístico de los habaneros avanzase un paso más.

La carencia de apoyo, así como de la previsión necesaria para el inevitable traslado provisional de la población, unidas —somos francos— a la pusilanimidad de un grupo de comerciantes miopes, hicieron que la ampliación de las calles Galiano y Monte no pasara de ser un vago proyecto. Dicho

alto funcionario merecería, por su parte, ser titulado "Ministro de Obras Truncas", no enteramente por culpa suya, sin duda, puesto que la paralización y el lento desarrollo de la casi totalidad de sus trabajos obedecieron a motivos ajenos a su voluntad. Los habaneros esperan, no obstante, que el presente ministro, ingeniero Manuel Febles, remedie las flaquezas de la gestión de su predecesor, sin despilfaros ni malversaciones.

**Causas de las Reformas Urbanas.** Es obvio que las costosas y difíciles transfiguraciones urbanas no se llevan a cabo por capricho. Los trastornos que suele acarrear su realización, imponen un serio y exhaustivo estudio de la insoslayable necesidad de las mismas. Los motivos que determinan la ejecución de tan magnas empresas pueden reducirse a los siguientes:

Finalidades políticas.

Calamidades como la guerra, incendios como el de Londres en 1666, terremotos como el de Messina, etc.

Exigencias de la circulación.

Razones sanitarias.

Necesidades económicas.

Imperativos militares.

Razones de ornato.

En vez de detallar por separado cada uno de esos epígrafes, los desarrollaremos libremente a lo largo de la presente exposición, la cual mostrará asimismo los ajustes y reajustes de las fisonomías urbanas a los cambios de circunstancias.

**Contenido Espiritual de las Ciudades.** Las ciudades son la cristalización más palpable del desarrollo de la cultura. En ellas se petrifica el rastro de la evolución de la humanidad. La Historia, —dijo alguien— se escribe en las piedras; la que abarca todas las actividades del hombre; desde el

juego de las fuerzas brutas, hasta las más finas expresiones del espíritu. Los muros de las casas y los planos de las ciudades constituyen un enorme registro vertical y horizontal de los conceptos militares, políticos, sociales y científicos, así como del buen gusto. Ellos son el precipitado que se deposita en el fondo del gran tubo de pruebas del laboratorio del tiempo.

Así como al través de las edades el arte varía de acuerdo con las modalidades de vida, las ciudades reflejan el curso material y espiritual de la Historia. El Arte trabaja de concierto con la necesidad para modelar sus formas. Así, los cambios se van superponiendo como las hojas de un libro, en las que las casas son las palabras y las calles los renglones. Por otra parte, en tanto que las moradas encierran la manera de ser de cada individuo, y las instituciones revelan el carácter de las distintas actividades, en la ciudad se plasma la imagen de la sociedad entera.

**Los Romanos.** Reputados —con razón— grandes constructores, los romanos asombraban al mundo construyendo hace 2250 años su primer acueducto, así como la Vía Apia, magnífica carretera que atravesaba la Península, uniendo Roma a Brindisi. La llamada Paz Octaviana, de los primeros años

de la Era Cristiana, propició la edificación del majestuoso núcleo del Foro y sus alrededores. Este período fué sucedido por otros de auge urbanístico, hasta que el incendio de la parte pobre de la ciudad, bajo Nerón, motivó la reconstrucción de la misma.

Esta populosa sección, donde se apiñaba una multitud de casas de vecindad de cinco y seis pisos de alto —inmensos colmenares de ladrillo, madera y barro, a lo largo de angostísimas callejas— adquirió así una fisonomía más respetable. Muchas de las normas de los romanos prevalecen aún hoy día. Casi todas las ciudades de la Europa occidental han sido fundadas por ellos. La expansión de su imperio exigió el establecimiento de numerosos núcleos, incluyendo muchas postas avanzadas, a fin de contener a los bárbaros. Amantes del orden y de la grandiosidad, su concepto urbanístico se basaba en un trazado de calles rectas y regulares. Al mismo tiempo, con el desarrollo de la arquitectura, se fué formando una pléyade de pequeños poblados, mientras que a causa de las continuas incursiones bárbaras, aumentaban las fortificaciones avanzadas, y las ciudades se rodeaban de murallas.

**La Edad Media.** Este estado de cosas se mantuvo durante varias centurias. La población campesina sedentaria tiende a abandonar las pequeñas aldeas, y a concentrarse en los núcleos más importantes, a fin de protegerse mejor. Con el Sacro Imperio Romano, ya encontramos un buen número de grandes poblaciones. La misma inseguridad prevalece en la Edad Media. Las calles son estrechas y tortuosas, para facilitar la defensa, y las casas se cobijan bajo la sombra protectora de magníficas catedrales, construídas durante varios siglos, por miles de hombres agrupados en comunidades.

Muchas edificaciones eran de madera, para que su reconstrucción resultase más fácil, después de los estragos causados por las continuas invasiones; pero, a veces, ello era determinado también por el material disponible. Sin embargo, por lo mismo, voraces incendios estallaban con frecuencia, devastando toda la ciudad o extensas porciones de la misma. Poco a poco, segregadas por la congestión en el interior, las casas iban surgiendo al desgaire a extramuros de modo tan arbitrario, si cabe, como dentro de la población.

Algo parecido ocurre con la infinidad de repartos que han brotado a la buena de Dios alrededor de La Habana, al extremo que el plano de la ciudad asemeja, con sus desordenados fragmentos, el diagrama de una explosión. A más de la complicación de las líneas de transporte, esta descabellada malla de núcleos que nacen por doquier como las setas, constituye un serio inconveniente económico, debido al enorme desperdicio de terreno que implica el espacio que separa un reparto de otro. En Europa, el levantamiento de sucesivas murallas en torno a las ciudades acabó por imponer la costumbre, convertida luego en ley, de circunscribir la expansión dentro de un conjunto armónico.

Carcasona conserva todavía su formidable muralla romana. De acuerdo con el desarrollo del comercio y el artesanado, las ciudades se expandían o permanecían estacionarias. París, después de cercar repetidas veces su crecimiento dentro de nuevas murallas, sigue desarrollándose armoniosamente en los círculos concéntricos de sucesivas vías de circunvalación. Otro tanto ha ocurrido con la mayor parte de las grandes urbes del Viejo Continente: dentro de murallas al través de cerca de diez centurias; y en torno a un conglomerado homogéneo, a partir del siglo XVII. Cabe señalar de paso que, aunque pueda parecer paradójico, a veces sucede que la parte más antigua de una ciudad no es la que tiene las calles tortuosas, sino la que posee un trazado rectilíneo que data de la época romana, como es el caso de Turín. Mas, veremos luego cómo el sistema de transversales resulta el más eficiente.

**Primeros Grandes Conjuntos Urbanos.** Algunas ciudades ita-

4

3

140

lianas empezaron a levantar bellos conjuntos y perspectivas en las albores del Renacimiento, tales como la Catedral de Florencia con su "campanile" y baptisterio, así como la Plaza de San Marcos en Venecia. Más tarde se edifica en Roma la columnata de Bernini, frente al Vaticano, al par que la Plaza de los Vosgos, en París. Pero se trataba tan sólo de grupos aislados, de claros de bosque en medio de inextricables marañas de casas.

**El Incendio de Londres.** En 1666 se declaró en Londres un pavoroso incendio que duró más de cuatro días. Una enorme sección de la ciudad, casi toda de casas de madera, quedó carbonizada. Presentóse así una ocasión excepcional para reconstruir una parte de la urbe con un trazado más ordenado y un conjunto de edificios más armonioso. Varios planos fueron sometidos, entre ellos uno del famoso arquitecto Christopher Wren, pero ninguno fué aceptado.

Tan sólo a fines del siglo XVIII se comienzan a efectuar reformas urbanas de gran envergadura. Esto ocurre precisamente en Londres, donde se sanean pantanos y se crean parques, los cuales habrán de superar en número y extensión a los de todas las demás urbes del mundo. Luego el extraordinario incremento de la circulación en el inmenso laberinto de calles angostas y tortuosas, impondrá con ineluctable urgencia la necesidad de perforar la masa compacta de viviendas y establecimientos, a fin de abrir grandes arterias que descongestionen el movimiento. Entre las famosas rutas que se abrieron entonces, hay que destacar Regent Street, conocida en el mundo entero.

**Una Gran Capital Brota de la Marisma y otra Sienta sus Cimientos en un Pantano.** Motivos políticos determinaron la eclosión artificial de dos urbes de primera magnitud. La tozudez de Pedro I quiso dar a Rusia una capital que tuviese una ventana hacia el mundo occidental; y con voluntad y esfuerzo inquebrantables logró edificar en las marismas de la desembocadura del Neva la magnífica ciudad de San Petersburgo, hoy Leningrado. Las obras fueron comenzadas en 1703 con la erección en un islote, de la fortaleza de Pedro y Pablo. El terreno era tan cenagoso que los cimientos enclavados con las más elaboradas y profundas bases de pilotes, a menudo cedían y los

edificios se derrumbaban. Mas, la naturaleza constituía el peor enemigo. El aire insalubre de los pantanos hacia estragos entre los trabajadores, segando en poco tiempo más de ciento cincuenta mil vidas.

Washington fué erigida en los terrenos pantanosos que bordean el Potomac. Su construcción responde a la necesidad de situar la capital de una federación de estados en un territorio neutro, a cuyo efecto se instituyó el Distrito de Columbia. La hermosa capital norteamericana fué planeada hace alrededor de un siglo y medio por el célebre arquitecto francés L'Enfant, reuniendo todas las conquistas del arte urbanístico logradas hasta entonces. Todas las calles tienen arbolado, con casi la sola excepción de la célebre Pennsylvania Avenue, anchurosa arteria comercial. Los jardines del obelisco son una verdadera joya de perspectiva urbana. Camberra en Australia y Nueva Delhi en la India constituyen otros ejemplos de ciudades artificiales, construídas por entero según un plan general, que deben su existencia a motivos políticos, pero no pueden soportar, ni con mucho, la comparación con las dos primeras.

**El Mejor Ejemplo de Reformas Urbanas.** Fué París la ciudad que más tarde había de dar el ejemplo de planificación de mayor envergadura realizada hasta la fecha. En ella Napoleón III no se dejó arredrar por ningún obstáculo. Para lograr su propósito no escatimó los recursos de su poder dictatorial y los medios monetarios. La magna obra costó alrededor de una suma equivalente a veinticinco millones de pesos. Su ejecución duró quince años, durante los cuales la ciudad entera concentró su atención en la misma. Si bien se rumora que Hauss-

mann, su arquitecto, la planeó para facilitar la entrada de las tropas alemanas, la verdad es que ella combina una belleza esplendorosa con previsión, audacia, lógica y dimensiones impares.

La urbe está atravesada por una malla de largas y amplias diagonales que se entrecruzan en varios centros bien distribuídos, de suerte que se puede llegar a casi cualquier punto de la ciudad directamente, cortando camino, sin tener que recurrir a las prolijas desviaciones en ángulo recto, impuestas por las calles perpendiculares. Si nos trasladamos a La Habana, ello equivaldría —por ejemplo— a abrir una ancha avenida transversal que con-