

110





PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Esta versión digital ha sido realizada por la Dirección de Patrimonio Documental de la Oficina del Historiador de La Habana con fines de investigación no comerciales. Cualquier reproducción no autorizada por esta institución, está sujeto a una reclamación legal.

Perfil institucional en Facebook
Patrimonio Documental
Oficina del Historiador



PAT
DOC
OFFICIN

EL TRANSPORTE EN CUBA

FABRICACION Y VENTA DE
AUTOMOVILES



1 9 2 9



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Cuba Oct 1/29

Los Chassis de Camiones no Deben Pagar Derecho Aduanero

La Franquicia que Disfrutan Provisoriamente Debe Convertirse en Ley Para Regularidad de los Precios y las Ventas

Facilitar el ingreso de camiones al país, es facilitar el ingreso de elementos de trabajo, o lo que es lo mismo, engrandecer el país económica y socialmente.

No parecen haberlo entendido así las autoridades legislativas cuando en el arancel de Aduana figuran los camiones con un elevado aforo de entrada, que asciende al 33 o/o al valor más el 7 o/o adicional, equiparándolos con los automóviles.

Aunque para éstos también consideramos elevada dicha tarifa que hace casi prohibitiva la entrada de automóviles al país, creemos que los camiones es un caso excepcional de los autotransportes, pues estas unidades se utilizan en el transporte de los productos del suelo, se ponen al servicio de las industrias, se utilizan como elementos para el transporte de pasajeros en los ómnibus o para el transporte de niños a las escuelas, como ocurre en muchos establecimientos de las ciudades; es decir, que son máquinas de labor, útiles a la colectividad en todo sentido y contribuyen a elaborar la riqueza nacional.

Actualmente estas máquinas son

equiparadas a las máquinas de tracción y sometidas a una rigurosa prueba mecánica se introducen sin pagar derechos, pero la situación no es estable y la Aduana amenaza siempre con derogarla. Por lo tanto, consideramos imprescindible convertir en ley esta franquicia, asegurando así la estabilidad del precio, pues de aplicarse nuevamente la tarifa los precios de venta aumentarán casi en el 33 o/o del precio actual y este aumento que paga el público argentino, repercutirá comercialmente, ya que los camiones son utilizados exclusivamente con fines de trabajo.

Al regularizar la situación expresada, también se consolida la situación del comercio del ramo que está pendiente en la actualidad del capricho de la Aduana y no puede organizar su plan de ventas sobre una base fija y estable.

Garantizar el desarrollo de las industrias y el comercio, es obra de buen gobierno y creemos, con razón, que los legisladores que tienen a estudio la tarifa aduanera encararán este tema con el amplio criterio que debe hacerse, en beneficio de todo el país.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

1950



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CON EL TANQUE LLENO

Octavio Jordán

Los Leones y el Ruido de la Ciudad

El Club de Leones de La Habana dedicó su última sesión-almuerzo a tratar sobre el intenso ruido que se siente en la ciudad a todas horas del día y de la noche.

Asistieron como invitados de honor nuestros más eminentes especialistas en enfermedades nerviosas, los que disertaron ampliamente sobre el daño que causa al hombre el estar sometido constantemente al ruido intenso.

Todos ellos, unánimemente, llegaron a la conclusión de que el ruido no sólo resulta incivil, molesto y producto de la mala educación, sino que además de todo eso ENFERMA, lo que ya de por sí es suficiente para tomarlo en consideración.

El tema no es nuevo. Si mal no recuerdo tengo escritos más de veinte artículos sobre el asunto, en algunos de los cuales he emplazado directamente a los distintos Jefes de Policía que se han turnado en el cargo durante los últimos quince años, SIN QUE NINGUNO, sépase bien, haya hecho lo que está en sus manos hacer: NOTIFICAR A TCDO AUTOMOVILISTA QUE ABUSE DEL CLAXON, SUPRIMIR LOS TOCADISCOS A TODA VOZ QUE FUNCIONAN EN CADA BODEGA O BAR, Y ATEMPEAR LOS PREGONES Y OTROS RUIDOS MENORES A LO QUE BIEN MERECE UNA CAPITAL COMO LA HABANA.

Si alguno de esos señores hubiera tomado en serio el

asunto, ya nos hubiéramos librado de ese ruido ensordecedor que a todos nos molesta, nos aturde y hasta nos enferma, como muy bien expusieron algunos especialistas en la sesión del Club de Leones.

Hace pocos días, un par de semanas si acaso, me dirigí desde aquí a la Asociación de Comerciantes de La Rampa, que agrupa los rectores de esa zona moderno y bello centro comercial que se levanta en la calle 23 desde La Mar, señalándole la necesidad de que actuaran sobre el ensordecedor ruido que se escucha en todo ese sector, donde el incesante bocineo del tránsito motorizado NO TIENE JUSTIFICACION ALGUNA.

Y digo que no tiene justificación y debe ser perseguido implacablemente, porque en cada una de las intersecciones de ese tramo alumbran semáforos, los que deben regular y regular, el movimiento de vehículos. Tratar de "abrirse paso" con el claxon es incivil, grosero y molesto para todo el mundo, entonces, ¿por qué tolerarlo?

Esa Asociación de La Rampa, quien comenzó sus actividades procurando para ese sector las mayores ventajas, debe actuar inmediatamente en el caso que señalo antes de que ese extraordinario centro comercial-turístico, quede convertido en un insostenible centro de ruido y escándalo.

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

LAS MUJERES CHOFERES EN CUBA

MAS DE 25,000 POSEEN PERMISO PARA CONDUCIR

con 27.500 ALERTA

Demuéstrase que en Cuba la mujer tiene mayor serenidad que el hombre en el manejo del automóvil, siendo insignificante el porcentaje de accidentes de tránsito que provocan

(Por Francisco González Díez, de la redacción de ALERTA)

La mujer cubana, desde hace diez años a esta parte, o, para ser más exactos, desde el año 1940, en que entró en vigor nuestra Carta Fundamental, en la cual por primera vez en la historia de nuestro pueblo se le concedió el derecho al sufragio electoral, ha obtenido como consecuencia de esta justa prerrogativa su verdadera libertad personal en todos los órdenes de la vida, ya que sólo nuestra mujer ha demostrado su capacidad en la vida política desempeñando cargos legislativos en la Cámara de Representantes, en el Senado de la República y en los distintos Ayuntamientos, sino también en infinidad de cargos públicos de alta responsabilidad, figurando desde humildes burocratas hasta ministros del Gabinete, y desempeña cargos en distintas industrias y comercios, desarrollando labores similares a las de los hombres. Un ejemplo de ello es el caso específico de los cientos de mujeres que laboran en la industria textil cubana, llegando inclusive a desempeñar labores en determinados expendios de gasolina, cuyos trabajos siempre fueron desempeñados por el hombre.

Resulta indiscutible, por otra parte, la labor de la mujer cubana en la vida social, en cuyos salones se destaca día a día como mujer tan preparada como la de cualquier otro país democrático que exista.

Una de las razones fundamentales que ha traído como consecuencia que la mujer cubana se haya destacado en todos los órdenes en nuestro país es sin lugar a dudas la experiencia obtenida por las mujeres en la última guerra mundial, en la que tocó al sexo débil, como le llamamos, un rol importante, rindiendo labores que en todos los momentos resultaron de gran utilidad para la causa democrática, ya que en los ejércitos de liberación ocuparon cargos de gran importancia. Lógico es que al venir la paz en el mundo, la mujer va experimentada en el sacrificio y el dolor desempeñara papel activo en todos los órdenes de la vida de un pueblo libre y democrático como el nuestro.

En el orden administrativo del Estado Cubano, la mujer casi se puede decir que ha llegado a desplazar al hombre, ya que el 75 por ciento de los cargos públicos están desempeñados por mujeres cubanas, muchas de las cuales laboran en este sector como un medio de cooperar, en algunos casos al presupuesto económico del hogar, y otras por la firme decisión de independizarse económicamente, aun cuando no tengan necesidad perentoria de abandonar los quehaceres del hogar.

En cuanto a la participación de la mujer cubana en el campo de los deportes, ella ha demostrado capacidad y vastos conocimientos, llegando a participar en eventos deportivos internacionales, representando con verdadero orgullo a nuestra patria.

25 MIL MUJERES MANEJAN AUTOMOVILES EN CUBA

Un hecho curioso resulta el auge que durante estos últimos años ha tomado el uso de autos por mujeres en nuestro país, llegándose a afirmar por técnicos en la materia, que de los 186 mil choferes que aparecen registrados en el Departamento de la Cartera Dactilar en el Ministerio de Gobernación, lo menos veinticinco mil títulos expedidos corresponden a mujeres.

Ya en esta materia, podemos agradecer que en los continuos accidentes del tránsito que diariamente se registran en la República, el porcentaje de mujeres choferes ha sido mínimo, lo que demuestra que, aun cuando por su condición femenina la mujer resulta más nerviosa que el hombre, ello no le impide tener mayor control y serenidad cuando se encuentra al volante de un auto.

Este dato curioso nos ha movido a entrevistar para ALERTA a algunas mujeres choferes, con el objeto de conocer determinados particulares sobre su intervención en uno de los principales sectores de la vida nacional cubana. Con este objeto, y acompañados de nuestro compañero reporter gráfico Isaac Astudillo, nos lanzamos a la caza de mujeres que manejan automóviles...

En nuestro recorrido nos tropezamos, en una de las principales avenidas de La Habana, con un caso verdaderamente curioso, si tenemos en cuenta el pequeño porcentaje de mujeres choferes que por infracción de la Ley del tránsito son multadas por las autoridades policíacas. Efectivamente, presenciarnos cuando el cabo 162 de la Policía Nacional, perteneciente al sector de motocicletas, señor Francisco A. Eladio, notificaba de multa a la señorita Nena Fernández, empleada de la Compañía Fibro Cemento de Casas Pre-fabricadas, cuya foto ilustra esta información, pudiendo notarse la expresión de la señorita Fernández, quien mira atentamente al agente del orden que a pesar de sus ruegos la deja incurso en multa.

Aprovechando esta circunstancia,



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

preguntamos al cabo 162, Francisco A. Eladio, quien lleva muchos años en su labor policiaca, si actuaba en muchos casos de mujeres choferes infractoras, y dicho agente policiaco nos declaró enfáticamente que esto ocurría muy raramente, ya que había comprobado que la mujer tiene más control y disciplina en cuanto al cumplimiento de las ordenanzas del tránsito que el hombre, por lo que el porcentaje de las infracciones es sumamente pequeño.

LA NECESIDAD Y LO DEFECTUOSO DEL TRANSPORTE EN CUBA HA OBLIGADO A LA MUJER A MANEJAR AUTOS

Siguiendo nuestro recorrido informativo, sorprendimos a la señorita Yolanda Martínez y Martínez, con la que departimos breves momentos sobre determinados detalles de las mujeres que manejan automóviles en Cuba.

—¿Cuántos años lleva usted manejando automóviles en Cuba?... le preguntamos.

A lo que rápidamente nos responde:

—En Cuba hace dos años, ya que en los años que permanecí junto a mis familiares, en la ciudad de Tampa, estuve mucho tiempo manejando. Allí aprendí a manejar autos, y lo curioso del caso es que las primeras lecciones las hice en un camión de transporte, lo que me proporcionó muchos conocimientos, ya que, como es lógico, es distinto manejar un camión a un automóvil de paseo.

—Señorita Martínez, ¿ocupa usted algún cargo público?

—Bueno; le diré: Soy maestra pública. Pertenzco a la Escuela Superior número diez.

—¿Soltera o casada?

—Soltera.

—¿Cuántas veces la han multado?

—En mi record no tengo una sola infracción; jamás he tenido que ir a un juzgado por haber infringido la Ley del Tránsito ni ninguna otra disposición.

Nuestro inquieto compañero Astudillo hace funcionar su Graflex, en los momentos que interrogamos a la señorita Yolanda Martínez.

—Señorita, ¿a qué se debe el aumento que en Cuba ha tenido el número de mujeres choferes?

Piensa unos minutos, y nos responde:

—En primer lugar, tengo que decirle que las dificultades del transporte urbano, motivado primero por la guerra y después por la postguerra muy especialmente en cuanto a las mujeres que tienen necesidad de usar esos vehículos ha traído como consecuencia que la mujer cubana, velando siempre por su independencia personal, se haya hecho chofer para conducir su propio auto, no sólo para los paseos, sino para concurrir a su trabajo, a la oficina, a hacer sus gestiones, como por ejemplo, yo que voy a mi escuela en mi auto, al teatro, etc. etc. Además —continúa diciendo nuestra entrevistada— no puede dudarse que los adelantos de la vida moderna aconseja cuantas comodidades sean necesarias, para poder llevar una vida lo más tranquila posible.

—¿A qué se debe el pequeño número de accidentes provocados por mujeres choferes en Cuba?

—Sobre este tema esperaba su pregunta, la que voy a responderle. La mujer hoy en día tiene un concepto muy amplio de la responsabilidad, no sólo sobre ella misma, sino sobre el resto de la humanidad. Y es precisamente este concepto el que realiza la mujer cubana, cuando se encuentra al volante de un automóvil. He ahí —termina diciendo la señorita Martínez— el secreto de que la mujer chofer tenga un insignificante porcentaje en los accidentes automovilísticos que a diario ocurren en nuestras calles.

Fue precisamente este criterio, expuesto claramente por la profesora señorita Martínez, el que nos alentó desde hace varios meses a realizar un reportaje sobre la mujer chofer en Cuba y el pequeño número de accidentes provocados por éstas, ya que hasta la fecha ni en un solo hecho lamentable de vuelco o choque ha tenido participación el sexo débil...

vilísticos que a diario ocurren en nuestras calles.

Fue precisamente este criterio, expuesto claramente por la profesora señorita Martínez, el que nos alentó desde hace varios meses a realizar un reportaje sobre la mujer chofer en Cuba y el pequeño número de accidentes provocados por éstas, ya que hasta la fecha ni en un solo hecho lamentable de vuelco o choque ha tenido participación el sexo débil...

Handwritten scribbles and marks in the right margin.





La señorita Nena Fernández, que es una experta chauffeur, es multada por el cabo 162, Francisco A. Eladio. Pero no por exceso de velocidad, no, sino por una simple infracción del tránsito. Las mujeres son celosas cumplidoras de los preceptos legales, pero a veces se distraen... (Foto Astudillo)



Yolanda Martínez, además de ser bella es driver y maneja un carro moderno. Y dice a nuestro compañero Francisco González Díez:

«Nosotras tenemos un alto concepto de la responsabilidad. Y somos más precavidas. ¿Ha visto usted acaso, graves accidentes provocados por mujeres...?»



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1 9 5 1



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Circulan en Cuba 114,010 Vehículos Motorizados

Por JACINTO TORRAS

El 31 de diciembre de 1950 circulaban en Cuba 114,010 vehículos motorizados de diversa categoría, excluidos los vehículos de matrícula oficial, de los cuales casi la mitad —54,230— eran automóviles de chapa particular.

En el año 1942 el número total de vehículos circulando en el país ascendía a 44,640, una cifra que ha sido multiplicada en más de dos y media veces en ese período de ocho años.

De 1942 a 1944 la II Guerra Mundial provocó una reducción del número de vehículos en circulación, pero a partir de 1945 ha habido un incremento anual ininterrumpido de ellos, como puede verse en la siguiente estadística:

NUMERO TOTAL DE VEHICULOS MOTORIZADOS NO OFICIALES

1944	.....	39,823
1945	.....	41,756 más 1,933
1946	.....	49,899 más 8,143
1947	.....	66,794 más 16,895
1948	.....	84,028 más 17,234
1949	.....	95,157 más 11,129
1950	.....	114,010 más 18,853

Estas cifras indican que el año de mayor incremento absoluto en el número de vehículos en circulación ha sido precisamente el último, es decir, 1950.

El número de automóviles de chapa particular aumentó de 18,432 en 1942 a 54,230 en 1950, o sea, en un 194.2 por ciento o hasta casi el triple. El número de automóviles de matrícula privada por cada 1,000 habitantes creció de 4.2

a 10 de uno a otro año, aumentándose casi en dos y media veces.

El número de automóviles de alquiler creció relativamente la mitad del crecimiento registrado por los autos particulares, con un 82.6 por ciento entre 1942 y 1950.

El crecimiento relativo más significativo fué el de las motocicletas, cuyo número creció de 477 a 7,596 de uno a otro año, multiplicándose en casi 15 veces.

1950, como lo indica el gran aumento de 18,853 vehículos durante él registrado, ascendente a un 19.8 por ciento en relación con el año anterior, fué un año de crecimiento general en el número de vehículos motorizados de todas las categorías.

Durante él el número de automóviles particulares creció en 9,760 sobre 1949, el de autos de alquiler en 3,636, el de camiones en 3,011 y el de motocicletas en 1,776.

AUMENTO DEL NUMERO DE VEHICULOS MOTORIZADOS NO OFICIALES ENTRE 1942 Y 1950.

	1942	1950	au- mento	Por %
Automóviles				
particulares	18,432	54,230	35,978	194.2
Id. Alquiler	8,585	15,675	7,090	82.6
Omnibus	2,431	4,206	1,775	73.0
Camiones	13,423	30,435	17,012	126.8
Motocicletas	477	7,596	7,119	1492.4
Omnibus				
de Colegios	197	349	152	77.1
Otros	1,095	1,519	424	38.8
TOTAL	44,640	114,010	69,370	155.4



TOPICOS ECONOMICOS

126,866 Vehículos de Motor en Cuba

Por JACINTO TORRAS

CIENTO veintiséis mil ochocientos sesentiséis vehículos de motor de diversas clases circulaban en Cuba en junio 30 de este año de acuerdo con los datos recopilados por el Fondo Especial de Obras Públicas.

Esa es la cifra más alta de vehículos motorizados registrada en Cuba en cualquier tiempo y es indicativa de la danza de millones que están viviendo las capas más altas de la población, en tanto que para el pueblo queda la otra cara de la medalla, es decir, carestía de la vida, especulación, desempleo y bajos ingresos.

Esta observación de carácter general es preciso anteponerla a toda otra consideración de estas cifras para evitar que mentes mal intencionadas pretendan extraer la conclusión de que la abundancia de "colas de pato" y de motocicletas es signo de bienestar popular.

Es interesante hacer notar que el número total de vehículos motorizados existentes en el país no coincide con las cifras más altas de las "chapas" de vehículos que vemos circulando por las calles y carreteras debido a que esas numeración está dividida por secciones amplias para cada categoría de vehículo, quedando dentro de cada una de ellas gran cantidad de números sin usar, lo cual produce ese resultado de que veamos una "chapa" con el 400-001 cuando sólo hay esos 126,866 vehículos de motor de todas clases circulando en la República, según dejamos ya expresado antes.

En el último año —es decir, de junio 30 de 1950 a junio 30 de 1951— el número de vehículos de motor registrados ha crecido en la extraordinaria cantidad de 21,329, ya que hace un año habían registrados 105,537 vehículos de todas clases, en tanto que ahora tenemos 126,886.

El aumento mayor se ha registrado en la categoría de los autos particulares, en segundo lugar en los camiones, en tercero en los autos de alquiler y en cuarto en las motocicletas, vehículos que han adquirido un gran auge en Cuba en los últimos años.

Casi la mitad del total de vehículos de

motor que circulan por la República corresponde a los automóviles de chapa particular, como puede verse en el siguiente cuadro comparativo:

VEHICULOS DE MOTOR INSCRIPTOS EN CUBA

	En junio 30 de 1950	En junio 30 de 1951
Particulares	49,424	60,445
Alquiler	14,113	17,467
Omnibus.	3,833	4,125
Camiones	29,950	34,421
Motocicletas	6,396	8,448
Omn. Colegios	324	371
Otros	1,497	1,589
TOTAL:	105,537	126,866

El número de vehículos incriptos ha crecido de modo notable en los últimos años. En 1941 habían registrados en el país 49,541 vehículos de motor de todas clases, número que cayó en 1944 a sólo 39,823, debido a la guerra. A partir de 1945 se inició el ascenso del número de vehículos existentes en el país, que ha mantenido un ininterrumpido ritmo anual de crecimiento hasta llegar a la cifra actual excedente de los cien mil.

1 9 5 2



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

SECCION ECONOMICA

Por Jacinto Torres

Crece el Número de Automóviles en Circulación en Cuba

El número de automóviles de matrícula particular y de alquiler que se hallaban en circulación en Cuba al finalizar el año 1951, ascendía a la alta cifra de 83,643 vehículos, de acuerdo con los datos compilados en el Fondo Especial de Obras Públicas.

Esa cifra indica que durante el año 1951 aumentó la circulación de automóviles de ambas clasificaciones en 13,738 vehículos, ya que al finalizar el año 1950 su existencia total en el país ascendía sólo a 70,105 vehículos.

En ningún otro año en la historia de Cuba se había registrado un incremento tan grande en el número de automóviles, ni en la categoría de autos particulares, donde el aumento fué de 11,209 vehículos, ni en la de autos de alquiler, en la que se observó un aumento de 2,529 vehículos entre el 1.º de enero y el 31 de diciembre de 1951.

El incremento en el número de automóviles, que como puede verse se debió en un 85 por ciento a los autos de matrícula particular, es un índice del incremento de los ingresos de la minoría acaudalada del país —grandes comerciantes y productores, especuladores, contrabandistas, banqueros y funcionarios públicos— que es característico en todo período de inflación, que por el otro lado de la medalla se manifiesta en el aumento del costo de la vida y el recortamiento de los ingresos de los trabajadores empleados, campesinos, que traen dificultades y miserias para la inmensa mayoría de la población del país que no posee recursos para utilizar autos.

A continuación brindamos una estadística de los automóviles de matrícula particular y privada, registrados en el país, en diciembre 31 de los últimos cinco años:

AUTOMOVILES INSCRIPTOS

Año	Particular	Alquiler
1947 . . .	27,846	8,952
1948 . . .	37,313	10,564
1949 . . .	44,470	12,039
1950 . . .	54,230	15,675
1951 . . .	65,439	18,204

UN COMENTARIO SOBRE LAS PARADAS DE LOS OMNIBUS

En relación con el escrito que insertamos en esta Sección, en días pasados, referido a lo mucho que se beneficiarían el público, los obreros y los propietarios de ómnibus, con la implantación de una medida tan sencilla como la parada de los ómnibus cada dos o tres esquinas, hemos recibido una amable misiva del señor Ramón Hernández Martín, de los Omnibus del Norte, de Camagüey, en la cual, coincidiendo con nuestra sugerencia, añade atinados comentarios sobre la necesidad de que al dictarse cualquier regulación para la parada de ómnibus cada dos o tres esquinas se tome en consideración el ajuste de los semáforos y otras señales del tránsito con dicha regulación, para que no se dé el caso, que a menudo se repite en nuestras ciudades, de que el ómnibus tenga que detenerse en esquinas sucesivas por motivo del tránsito y de la mala regulación de las señales, con lo cual se perdería el be-

neficio de la parada a los pasajeros cada dos o tres esquinas.

En todas las grandes ciudades se regulan los semáforos en forma tal que un vehículo puede avanzar sin detenerse durante 8 o 10 cuadras, amparado por la luz verde. La apropiada intermitencia de las luces verde y roja, de acuerdo con las características del tránsito en cada esquina, debe ser también tenido en cuenta, como sugiere, muy atinadamente, nuestro comunicante.

Handwritten signature and date: 1951-6



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

1 9 5 3



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Automovilismo

Por José A. de la Viesca

El censo mundial de automóviles de 1953 Automotores en uso en 1953

PARA realizar anualmente este censo mundial de automóviles que hoy ofrecemos a nuestros lectores, "El Automóvil Americano", importante revista editada por la McGraw Hill International, dispone de un cuerpo de redactores especializados que, durante todo el año, permanecen en contacto con importantes centros de comunicación del mundo entero. Para obtener los informes con la más exacta aproximación, utilizan distintos métodos, tales como: correspondencias, cartas a particulares y centros oficiales, cables, vistas a los consulados, etc.

Y en el mes de enero comienzan estos redactores a computar, después de una minuciosa labor de desglose, comparación y situación de las cifras y datos recibidos. Es un trabajo muy preciso y muy difícil que justifica cualquier pequeña diferencia que pudiera observarse en el estimado de alguno de los 155 países aquí reportados. El censo representa los vehículos que circulaban a principio del presente año.

Como quiera que el progreso y la motorización van mano a mano, el presente trabajo nos da un índice de ambos factores de la civilización actual en todos y cada uno de los rincones del Globo, incluyendo a Rusia y a los países cercados por la Cortina de Hierro de la influencia moscovita. Cabe consignar, sin embargo, que la información obtenida de Rusia y sus naciones satélites, es muy escasa debido a la impenetrable y organizada reserva que allí rige; aún así, los datos asignados a esos

países responden a informes y cálculos muy aproximados a la realidad.

Finalmente, hacen notar los autores de este Censo, que no están incluidos en él los totales de vehículos militares cuya información se mantiene en secreto por la mayor parte de los países, ni las bicicletas motorizadas que en número inapreciable ruedan por el mundo entero. Ambas adiciones elevarían en varios millones el número total de vehículos motorizados.

AMERICA

	Totales	*Coches	*Camiones	*Omnibus	Motocicletas	Tractores
Alaska	44,700	29,000	15,200	500	300	150
Antigua	722	603	101	18	32	28
Argentina	367,246	221,976	131,940	13,330	18,000	36,000
Bahamas	2,570	1,870	700	..	90	..
Barbados	5,362	4,161	1,045	156	356	71
Bermuda	4,225	3,475	710	40	3,700	4
Bolivia	13,500	3,850	9,200	500	120	..
Brasil	564,381	299,625	244,941	19,815	25,344	20,508
Guayana Inglesa	4,538	3,593	871	74	658	200
Hond. Británica	597	335	260	2	120	5
Canadá	3,115,090	2,324,790	775,800	14,500	43,000	430,000
Chile	83,128	44,104	34,124	4,900	1,550	14,500
Colombia	83,800	40,600	34,200	9,000	800	3,000
Costa Rica	8,763	5,143	2,764	856	450	..
CUBA	150,086	100,663	44,296	5,127	10,273	11,550
Dominica	203	136	67	..	25	..
R. Dominicana.	10,382	5,578	4,230	574	817	..
Guayana H.	2,397	1,470	797	130	450	240
Ecuador	16,150	4,850	9,050	2,250	150	800
I. Falkland	131	83	48	..	..	24
Guayana F.	481	303	163	15	39	85
Groenlandia	22	..	..	..	..	..
Granada	1,115	829	262	124	149	15
Guadalupe	3,915	2,098	1,108	709	566	60
Guatemala 1).	16,845	10,397	4,748	..	1,773	1,100
Haití	7,112	3,580	2,468	1,064	319	165
Honduras	3,970	2,150	1,750	70	121	..
Jamaica	18,371	12,900	4,609	862	360	600
Martinica	7,955	4,501	3,141	313	576	217
México	368,941	214,599	136,352	17,990	6,200	50,000
Montserrat (Isla Barlovento)	104	78	14	12	9	4
A. Holandesas	12,581	9,177	2,921	483	289	45
Nicaragua	4,973	3,061	1,667	245	323	4,000
Panamá	13,571	9,750	3,821	1,029	550	..
Zona del Canal	14,712	13,780	767	165	204	0
Paraguay	4,500	2,000	2,075	425	77	25
Perú	72,000	40,000	29,000	3,000	500	3,100
Puerto Rico 1).	72,237	49,109	20,440	865	2,567	900
St. Kitts-Nevis	291	198	93	..	..	..
St. Lucía	597	381	126	90	53	10
St. Pierre-Miquelón	115	58	57	0	6	3
St. Vicente	320	250	70	..	..	..
El Salvador	11,143	6,458	3,862	823	400	..
Trinidad-Tobago	19,066	14,108	4,602	356	638	210
E. U. América 2)	52,324,330	43,232,384	8,936,720	155,228	500,000	4,029,873
Uruguay	85,800	47,300	36,550	1,950	2,900	3,000
Venezuela 1).	153,706	85,549	54,132	4,424	4,163	4,500
Islas Vírgenes	2,427	1,650	733	14	27	64
Total de 1953	57,699,221	46,862,583*	10,562,495*	262,026*	629,044*	4,615,056
Total de 1953, (Exc. E.U.A.)	2,259,801	1,305,409*	849,975*	92,300*	86,044	155,183
Total de 1952, (Revisado)	56,036,766	45,635,846*	10,219,498*	231,600*	..	..
Total de 1952, (Exc. E.U.A.) (Revisado)	2,081,660	1,203,664*	792,656*	80,508*	..	..

* No hay disponible detalles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no siempre iguala la de "Automóviles".

** Incluido con Camiones.

- 1) El total comprende vehículos sin clasificar y, por lo tanto, es mayor que la suma de Coches, Camiones y Omnibus de este país.
- 2) Cifras del Departamento de Caminos Públicos, comprenden vehículos de propiedad pública que no están necesariamente inscriptos como el Estado y que suman: 43,884,000 Coches; 9,469,000 Camiones y 234,000 Omnibus.

a

2

15

EUROPA

	Totales	*Coches	*Camiones	*Omnibus	Motocicletas	Tractores
Albania 1)	2.000	600	1.400	**		
Austria	116.097	66.594	45.941	3.562	156.969	18.000
Azores	1.868	1.468	400	**	229	
Bélgica	495.875	341.700	151.000	3.175	172.000	18.000
Bulgaria 1)	14.500	4.500	9.000	1.000		4.900
Checoslovaq. 1)	168.300	105.000	61.500	1.800	150.000	22.000
Dinamarca	209.420	131.120	75.500	2.800	47.800	33.407
Islas Faroe	500					
Finlandia	106.280	53.900	48.480	3.900	25.000	21.000
Francia	2.800.000	1.940.000	838.000	2.000	825.000	180.000
Alemania Occ.	1.318.300	862.700	437.400	18.200	1.527.000	250.000
Gibraltar	2.808	2.286	449	73	172	0
Gran Bretaña	3.475.379	2.466.946	932.433	76.000	804.600	365.500
Grecia	35.659	11.237	19.420	5.002	5.960	4.860
Holanda	269.200	170.000	92.900	6.300	115.500	25.000
Hungría 1)	16.000	5.500	9.000	1.500	5.200	6.000
Islandia	10.730	4.360	6.075	295	290	2.183
Irlanda	140.866	111.706	27.930	1.230	7.955	16.222
Italia	791.700	517.000	267.000	7.700	650.000	35.000
Luxemburgo	17.280	12.000	5.100	180	5.300	2.350
Malta 2)	12.686	7.161	2.468	557	1.302	39
Mónaco	1.900					
Irlanda Norte	83.116	58.323	23.299	1.494	11.661	19.472
Noruega	127.939	69.494	54.724	3.721	27.100	3.101
Polonia 1)	76.000	29.000	46.000	1.000	28.000	38.000
Portugal 2)	124.877	82.250	33.627	**	5.800	3.760
Rumania 1)	26.000	14.000	10.000	2.800	5.300	6.000
España	175.807	81.863	85.919	8.025	15.177	16.000
Suecia	474.289	364.815	100.774	8.700	270.000	80.000
Suiza	238.640	192.000	44.440	2.200	144.300	20.500
U. Soviética 1)	1.800.000	180.000	1.600.000	20.000		560.000
Yugoslavia	26.400	8.100	17.000	1.300	11.400	9.500
Total de 1953	13.160.416	7.895.623*	5.047.179*	203.714*	5.019.015	1.809.896
Total de 1952 (Revisado)	12.290.521	7.116.721*	4.970.951*	200.849*	...	...

- * No se dispone de detalles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no siempre iguala la de "Automóviles".
- ** Incluido con Camiones.

- 1) País de la Cortina de Hierro; por lo tanto, la información es incompleta.
- 2) El total comprende vehículos sin clasificar y, por lo tanto, es mayor que la suma de coches, camiones y omnibus de este país.

AFRICA

	Totales	*Coches	*Camiones	*Omnibus	Motocicletas	Tractores
Argelia	114.830	69.800	43.500	1.530	17.100	14.475
Angola	14.500	3.750	10.750	**	1.215	65
Congo Belga	37.170	15.262	21.629	279	2.250	...
Africa Oriental Británica	61.164	28.157	32.722	285	1.300	1.050
Somalia Brit.	880	75	800	5	...	...
Africa Occidental británica	48.800	17.900	30.900	**	...	50
Islas Canarias	8.985	5.075	3.385	525	275	...
I. de Cabo Verde	1.125	84	41	**	16	...
Cirenaica	1.100	...	...	...	...	...
Egipto	87.760	67.850	15.150	4.760	10.510	11.000
Eritrea	1.600	...	...	...	...	...
Etiopia	9.115	5.265	3.750	100	475	4
French Equatorial Africa	21.075	7.125	13.950	**	...	...
French Somaliland	600	350	250	**	60	...
Africa Ecuatorial Francesa	46.410	18.700	27.100	610	800	50
Somalilandia Italiana	3.874	924	2.916	34	306	...
Liberia	2.110	1.200	960	10	11	...
Libia	2.250	1.125	1.125	**	550	215
Madagascar	14.144	5.850	8.006	288	2.250	517
Madeira	6.456	1.589	451	**	80	...
Mauricio	6.456	4.700	1.553	203	316	80
Marruecos	96.050	57.100	4.011	**	8.300	4.500
Mozambique	15.644	2.664	2.106	**	1.088	135
Nysalandia	4.854	...	...	84	541	222
Isla Reunión	4.150	48.400	33.400	...	...	...
Rodesia	82.192	...	...	392	6.800	6.248
St. Thomas Príncipe	436	237	198	**	72	...
Islas Seychelles	250	196	54	**	25	...
Africa Sud-Occidental	12.980	6.980	6.000	**	248	...
Sudán	11.682	11.447	1)	235	339	66
Tánger	4.050	3.100	900	50	275	...
Tunisia	36.457	24.366	11.473	618	5.797	6.400
Unión Sudafricana	640.800	497.000	139.000	4.800	26.000	45.000
Total de 1953	1.394.529	817.804*	454.971*	14.808*	86.999	90.077
Total de 1952 (Revisado)	1.286.115	641.526*	421.869*	11.880*	...	...

- * No hay detalles disponibles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no siempre iguala la de "Automóviles".
- ** Incluido con Camiones.
- 1) Incluido con Coches.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

3
ASIA

	Totales	*Coches	*Camiones	*Omnibus	Motocicletas	Tractores
Afganistán.	5,015	790	4,000	225	...	15
Arabia	22,238	9,208	13,032	**	100	...
Islas Bahrein	905	450	415	40	...	...
Borneo Británico del Norte	800	...	...	...	...	...
Burma	30,500	...	...	...	2,500	...
Ceilán	63,820	46,000	14,000	3,820	9,200	454
China 1).	53,000	3,000	46,000	4,000	...	...
Ciprus	9,079	5,396	3,683	**	2,937	867
Formosa, Taiwan	20,052	5,454	12,604	1,994	1,600	322
Indochina Francesa 1).	40,000	29,000	11,000	**	...	...
Hong Kong	15,700	12,200	3,100	400	1,100	...
India	284,737	159,426	89,743	35,568	27,500	20,000
Indonesia	105,400	52,300	42,900	10,200	15,600	500
Irán	43,082	22,629	15,243	5,210	2,717	1,750
Iraq	19,370	12,150	7,000	220	600	750
Israel	31,225	13,800	15,725	1,700	9,250	430
Japón	513,838	87,010	402,042	14,786	28,779	8,500
Jordán	4,900	2,500	2,000	400	100	150
Corea 1).	14,700	4,000	8,700	1,000	...	...
Lebanón	18,321	14,142	3,421	738	950	450
Macao	315	265	50	**	...	...
Malaya, Fed. de	63,246	44,106	18,027	1,113	15,888	...
Pakistán	45,925	29,450	10,500	5,975	5,600	750
Rep. Filipina	106,194	51,391	46,709	8,094	1,700	4,350
Sarawak	470	220	125	125	85	15
Singapore	38,847	29,547	8,807	493	6,354	...
Siria	11,130	5,444	4,557	1,129	1,036	1,842
Thailandia	29,900	17,000	11,500	1,400	1,715	550
Turquía	32,564	13,405	15,404	3,755	3,464	23,439
Total de 1953	1.625,273	670,281*	811,287*	112,405*	138,755	65,154
Total de 1952	1.138,680	519,202*	479,429*	104,249*	...	...
(Revisado)						

* No hay detalles disponibles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no siempre iguala a la de "Automóviles".

** Includido con Camiones.

1) País de la Cortina de Hierro; la información es, por lo tanto, incompleta.

OCEANIA

	Totales	*Coches	*Camiones	*Omnibus	Motocicletas	Tractores
Australia	1.656,900	1.118,400	532,200	6,300	155,600	143,497
Islas Cook	156	64	92	0	48	4
Islas Fiji	3,340	1,850	1,150	340	150	...
Guam	8,867	7,710	1,140	17	172	10
Hawaii	161,302	133,969	26,581	752	2,514	...
Nuev. Caledonia	3,873	...	...	...	290	...
Nueva Guinea-Papúa	3,300	2,332	1,541	...	50	...
Nueva Zelandia	410,587	297,377	110,879	2,331	23,752	50,114
Islas Ayukyu	2,627	680	1,668	279	588 1)	...
Somoa, (Amer.)	228	132	86	10	...	...
Islas Sociedad	1,750	...	...	...	...	...
Islá Timor	271	100	171	**	64	...
Territorio Trust	189	109	79	1	1	9
Resto Oceania	2,500	...	...	...	...	...
Total de 1953	2.255,890	1.563,823*	677,787*	10,030*	183,229	193,634
Total de 1952	2.038,530	1.375,632*	655,809*	2,759*	...	...
(Revisado)						

* No se dispone de detalles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no siempre iguala a la de "Automóviles".

** Includido con Camiones.

1) De tres ruedas.

2

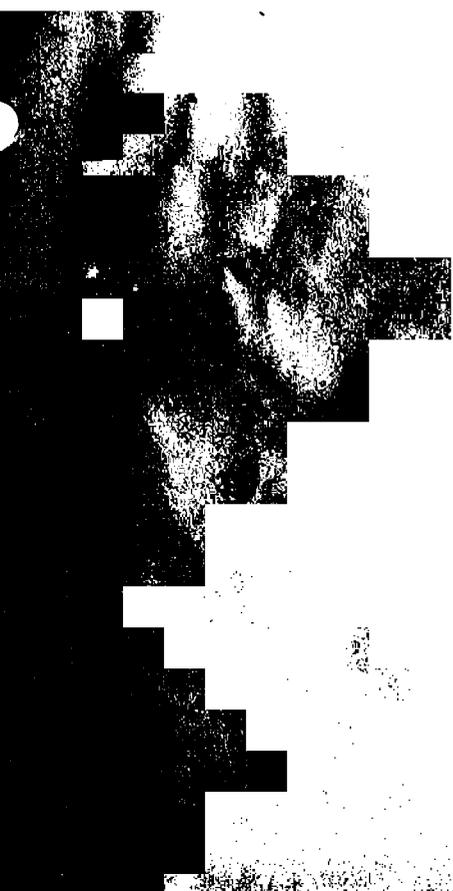
4

17

SUCESIVOS AUMENTOS DEL USO MUNDIAL DE AUTOMOTORES

	1953	1952	1951	1950	1949	1947	1940
AFRICA	1.394,529	1.286,115	1.222,502	1.114,090	850,171	608,870	692,974
AMERICA (excluyendo E.U.A. y Canadá) . .	2.259,801	2.081,660	1.800,858	1.722,058	1.524,482	1.206,062	887,176
CANADA	3.115,090	2.808,727	2.537,000	2.194,929	1.948,683	1.589,906	1.420,924
E. U. A.	52.324,330	51.201,379	48.283,325	43.773,982	41.014,337	33.530,430	30.294,228
ASIA	1.625,273	1.138,680	1.056,929	948,854	756,208	487,220	695,783
EUROPA	13.160,416	12.290,521	12.264,598	11.872,022	10.737,148	6.641,099	9.436,293
OCEANIA	2.255,890	2.038,530	1.855,723	1.616,979	1.491,967	1,332,201	1.200,808
Total Mundial (exclu- yendo E. U. A. y Canadá	20.695,909	18.835,506	18.200,610	17.274,003	15.359,976	10.275,452	12.913,989
Gran Total Mundial . .	76.135,329	72.845,612	69.020,935	63.242.914	58.322,996	45.395,788	44.629,141

Muñoz, mayo 17/53



El Avance de la Crisis

Baja la Venta de Automóviles

Por O. Pino

- Automóviles en Cuba y camiones en las Democracias Populares y la URSS.
- Representa el auge de la venta de automóviles de los últimos años que el nivel de vida del pueblo ha mejorado.
- Los monopolios yanquis y el control del mercado cubano del automóvil.

NO hay hoy día sector de la actividad económica nacional, en el que la crisis económica en que se va sumiendo el país no tenga un claro reflejo.

Vamos a referirnos aquí al caso del comercio del automóvil. ¿Cómo se está reflejando la crisis en este sector?

Durante el primer trimestre del año 1953 decursando, la venta de automóviles nuevos ha dado un bajón, sorpresivo para muchos, de un 16.14 por ciento con relación al mismo período de tiempo de 1952.

Entre enero, febrero y marzo de 1952 se vendieron por las agencias distribuidoras en Cuba 5,096 automóviles nuevos. En los mismos meses del año 1953 se vendieron solamente 4,283 de esos vehículos. La diferencia es, pues, de 813 automóviles que fueron los que se vendieron de menos este año con relación al anterior.

La baja en las ventas no afecta sólo a los automóviles.

En la práctica, es aún mayor en la de los ómnibus y camiones.

En efecto, en el mismo primer trimestre citado del año 1952 hubo una venta total de 2,429 ómnibus y camiones. Durante los mismos meses, pero del año 1953, se vendieron 1,770, es decir, 659 vehículos menos. ¡Esto representa un descenso en las ventas de un 27.13 por ciento, comparados uno y otro período de tiempo!

Los efectos de la crisis económica en marcha, son pues, bien evidentes en este sector.

Veamos otros aspectos interesantes de la cuestión.
DEL ASCENSO A LA CAIDA

De no tomarse medidas efectivas contra esa crisis avanzante, es indudable que la baja que se observa en las ventas de los vehículos nuevos ha de ir acentuándose con más intensidad a medida que pasa el tiempo.

En ese sentido, el fenómeno económico que se producirá —que se está produciendo— es exactamente el contrario del que ha estado ocurriendo en los últimos años en la actividad comercial a que estamos haciendo referencia.

Durante los últimos años, efectivamente, el incremento en las importaciones y ventas de automóviles ha sido uno de los caracteres más peculiares de la economía cubana.

Ese es un hecho que se comenta con frecuencia, por lo evidente.



En realidad, la cantidad de automóviles existente resulta más impresionante debido a la estrecha, absoluta y anti-científica conformación urbanística de nuestras ciudades, que hace ver la existencia de un exceso de vehículos que sólo es real si se lo relaciona con la muy limitada capacidad circulatoria de sus calles.

De todos modos, el hecho cierto del aumento extraordinario en las ventas de automóviles en Cuba hay que reconocerlo.

El siguiente índice de ventas da una idea exacta del mismo:

Año	Autos nuevos vendidos
1946	2,367
1947	8,735
1948	11,494
1949	10,679
1950	13,719
1951	16,305
1952	17,721

Como se observa, el aumento se produjo durante los años de relativa prosperidad azucarera que siguieron a la Segunda Guerra Mundial.

UN AUTO POR CADA 58 PERSONAS

Sería un error suponer que tal ascenso en las ventas de autos nuevos es un reflejo de un mejoramiento en el nivel de vida de los sectores populares.

En la práctica no hay nada de eso.

Aún están por realizar muchos cambios básicos en nuestra estructura económica y social para que este vehículo esté al alcance de las grandes mayorías.

En Cuba sólo una de cada 58 personas posee automóvil.

Y aún de esta cifra, habría que descontar la de las que lo tienen como instrumento de trabajo, como es el caso de los choferes de alquiler quienes, dicho sea de paso, son los que tripulan el 14 por ciento de todos los autos que circulan en Cuba.

La realidad es que la casi totalidad de los automóviles de chapa particular aquí existentes pertenecen y son disfrutados por elementos de la burguesía y por una parte de la pequeña burguesía que dispone de altos ingresos.

También hay un grupo de personas de ingresos más limitados que se ha hecho de un auto durante los últimos tiempos; pero esto casi siempre ha sucedido sobre la base de extraordinarios sacrificios personales y de la compra realizada a plazos y con el sobrecargo de un cuantioso interés.

Un dato muy expresivo del carácter de nuestra economía se encuentra en el hecho de que durante los últimos seis años (1946-1952), mientras el número de automóviles circulantes aumentó en 75,517 unidades, el de los camiones sólo tuvo un incremento de 27,219 unidades.

Aunque a simple vista parezca una contradicción, es la verdad que, desde el punto de vista de la economía, los camiones son más representativos del progreso y la riqueza de un país, que los automóviles.

Esto es fácil de comprender.

La riqueza de un país depende de su producción de medios de trabajo y objetos de consumo. Y mientras más alta es la producción de un país y más variada y completa, más necesidad hay de medios de transporte para trasladar esa riqueza, movilizarla y distribuirla. El camión, deviene así en un símbolo del avance y el bienestar de una nación. Más camiones significan más actividad, más trabajo, mayor nivel de vida en el pueblo.

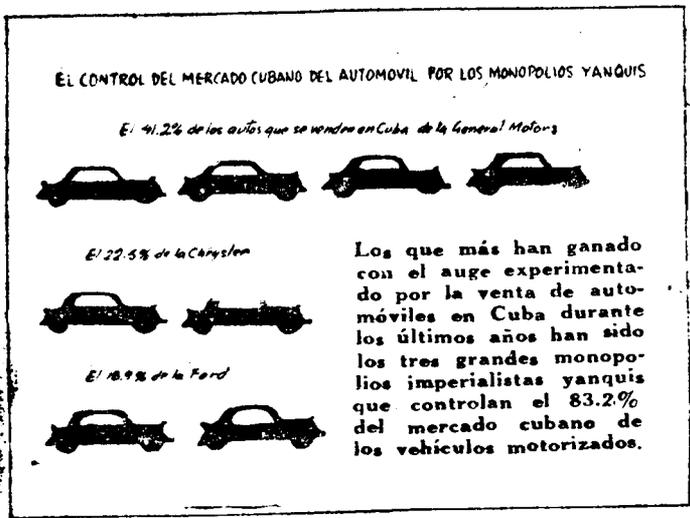
Esto nos recuerda las palabras interesantes que escuchamos de labios de un dirigente obrero cubano, que acababa de reali-



zar un viaje por la Unión Soviética y las Democracias Populares. Le habíamos preguntado qué era lo que más le había impresionado durante su visita a las ciudades socialistas. Para nuestra sorpresa, nos respondió:

—Los camiones! Los camiones son la cosa que más interés despertaron en mí, durante el viaje. Lo que a uno más le asombra cuando visita esos países es la cantidad monstruosa de esos vehículos que en ellos circulan. He visto las calles de Moscú repletas de camiones. He visto filas interminables de camiones cubriendo las carreteras de las Democracias Populares. Camiones cargados de maquinaria. Camiones cargados de mercaderías. Pero, siempre miles de camiones, representativos de una riqueza enorme en producción y aumento.

El hecho de que haya aumentado tanto en Cuba el número de automóviles circulantes, no puede, pues, tomarse como prueba de prosperidad y progreso económico en el país, sino más bien del incremento en las riquezas personales de algunos grupos privilegiados de la sociedad y del estancamiento real de nuestro desarrollo económico, impedido por la deformación monocultivista, la falta de protección de las industrias y el abandono virtual de otras fuentes potenciales de riqueza.



A los datos que hemos dado hasta ahora, podemos añadir otros, que, además de interesantes, nos pueden servir para demostrar el carácter dependiente de nuestra economía.

Vayamos a ellos.

En diciembre de 1952 había en Cuba —sumando autos, camiones y ómnibus— un total de 150,806 vehículos.

De éstos, autos solamente había 101,383.

Ahora viene lo interesante.

El auto que más circula en Cuba es el Chevrolet. El 19.3 por ciento de los autos que hay aquí son de esa marca. Buick circula en la proporción de un 9.4 por ciento. Oldsmobile de un 6.2 por ciento. Cadillac de un 2.7 por ciento. Y Pontiac de un 3.6 por ciento.

Hemos puesto juntas esas cinco marcas intencionadamente. Porque sucede que, pese a la diferencia de nombres, los cinco automóviles no representan cinco empresas distintas, sino una sola, ¡el monopolio imperialista yanqui de la General Motors, que controla de esta manera el 41.2 por ciento de los automóviles que circulan en Cuba!

4

En dominio del mercado, a la General Motors sigue en Cuba la Chrysler, cuyos cuatro tipos de automóvil —Plymouth, Dodge, Chrysler y De Soto— se corresponden en distintas cantidades con el 22.5 por ciento de autos existentes en nuestro país.

Luego tenemos el monopolio Ford. Un 15 por ciento de los autos que se ven en las calles y carreteras cubanas son Ford. Esta empresa también produce el llamado Ford inglés, el Lincoln y el Mercury. Juntos, los cuatro tipos representan el 18.9 por ciento de los autos circulantes en Cuba.

Para resumir, tres grandes monopolios imperialistas norteamericanos —la General Motors, la Chrysler y la Ford— controlan nada menos que el 83.2 por ciento del mercado cubano del automóvil.

Y esos monopolios son, precisamente, los reales y grandes beneficiados, los que verdaderamente han devengado ganancias, con el alza para muchos impresionante del número de automóviles vendidos en nuestro país durante los últimos seis años.

May, mayo 24/53

DEL AUTOMOVIL GRANDEZA Y MISERIA

El automóvil: instrumento de trabajo de insuperable utilidad al **ABRADOR RUIZ**
almacenes de piezas de repuesto a bajo precio. La vanidad, además de satisfacer la vanidad personal. D

Desde su aparición como medio de locomoción en la última mitad del Siglo XIX hasta hoy, el automóvil ha experimentado progresos extraordinarios. Este maravilloso invento del hombre que en sus primeros días podía alcanzar una velocidad máxima de sólo veinte kilómetros por hora llega hoy fácilmente a los 200. En cada uno de los años transcurridos ha ido dejando un poco de la presencia estrafalaria con que le vistieron sus progenitores para presentárnoslo en pleno 1953 transformado no sólo en un instrumento de trabajo de incomparable utilidad, sino en un vehículo de transporte con el que sus fabricantes han llenado los apetitos de los más exigentes en materia automovilística: fortaleza, durabilidad, belleza de líneas y confort.

Como instrumento de trabajo de primerísima necesidad, el automóvil no es más que un medio de transporte en el que podemos trasladarnos de un lugar a otro. El auto de alquiler, el ómnibus urbano o el rural, el camión, etc., son medios de transporte sin los cuales la vida moderna sería absolutamente imposible.

Pero el automóvil de hoy, tomando genéricamente el vocablo, no es solo un instrumento de trabajo, cuya utilidad nadie

Felipe, y no se vea de otro modo por qué su campesino rumia mucha desazón, de vana incomodidad, se atraganta de disgustos, no encuentra la fórmula para salir de sus tornas y vueltas. Si es chistoso, si maneja él



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DEL AUTOMOVIL GRANDEZA Y MISERIA

El automóvil: instrumento de trabajo de insuperable utilidad al hombre. Los cementerios de automóviles son almacenes de piezas de repuesto a bajo precio. La variedad de los modelos determina su aplicación y utilidad, además de satisfacer la vanidad personal. Dime como luce tu automóvil y te diré quién eres

Desde su aparición como medio de locomoción en la última mitad del Siglo XIX hasta hoy, el automóvil ha experimentado progresos extraordinarios. Este maravilloso invento del hombre que en sus primeros días podía alcanzar una velocidad máxima de sólo veinte kilómetros por hora llega hoy fácilmente a los 200. En cada uno de los años transcurridos ha ido dejando un poco de la presencia estratálarica con que le vistieron sus progenitores para presentárnoslo en pleno 1953 transformado no sólo en un instrumento de trabajo de incomparable utilidad, sino en un vehículo de transporte con el que sus fabricantes han llenado los apetitos de los más exigentes en materia automovilística: fortaleza, durabilidad, belleza de líneas y confort.

Como instrumento de trabajo de primerísima necesidad, el automóvil no es más que un medio de transporte en el que podemos trasladarnos de un lugar a otro. El auto de alquiler, el ómnibus urbano o el rural, el camión, etc., son medios de transporte sin los cuales la vida moderna sería absolutamente imposible.

Pero el automóvil de hoy, tomando genéricamente el vocablo, no es solo un instrumento de trabajo, cuya utilidad nadie

**Texto de: Armando Rabiero
(Fotos de "Bebo" Guerrero)**

sería capaz de negar. Es, además, un medio de ensanchar la vanidad personal, de jerarquizar la figura de unos frente a otros, un medio de dar rienda suelta a la afición. Basta solo con pasar la vista por una exhibición para comprender que el automóvil es más que un instrumento de trabajo. La variedad de modelos en cada marca va diciéndonos que se le aplica a multitud de actividades. De ahí el auto de cuatro puertas, propio para el alquiler; el de dos, de cinco o dos asientos, para el matrimonio corto o el viajante; el convertible, para el deportista, etc.

Alguien ha dicho con mucha razón que el automóvil retrata a su dueño. No sabemos si lo dijo por aquello de que no hay cosa que más se parezca a su amo que el sombrero, pese a que por lo poco que se usa ya son pocos los sombreros que se parecen a sus amos. Frente al automóvil imaculadamente limpio, lustroso, nos imaginamos inmediatamente al hombre cuidadoso, práctico; ante uno descuidado, sucio, pensamos en seguida en un dueño de iguales características. Si nos detenemos frente a un auto destartado a fuerza de choques y golpes, lo primero que se nos ocurre, si vamos al timón del nuestro, es alejarnos de él como se aleja el gato del agua fría.

Así, llegamos a establecer tres categorías de automovilistas: el que utiliza su auto como instrumento de trabajo; el que le destruye hasta hacerlo trizas y el que le mima hasta adornarle con ribetes de humanidad.

El hombre práctico cuida su automóvil como cuida todas las cosas que le son útiles; lo retiene hasta notar su posible inutilidad; el descuidado lo trajina hasta



3

3

que por abuso se resiste a seguir andando; el que dota al automóvil de vida propia, de alma si cabe la expresión, llora cuando tiene que deshacerse de él, traspasando los umbrales de la idiotez.

En este reportaje hemos sacado a relucir en síntesis apretada qué cosa es el automóvil. En los pies de los grabados que ilustran esta página seguiremos al automóvil desde que sale de la casa distribuidora guiado por el hombre hasta que termina, aparentemente inservible, en uno de los tantos cementerios de vehículos de los alrededores de nuestra capital.

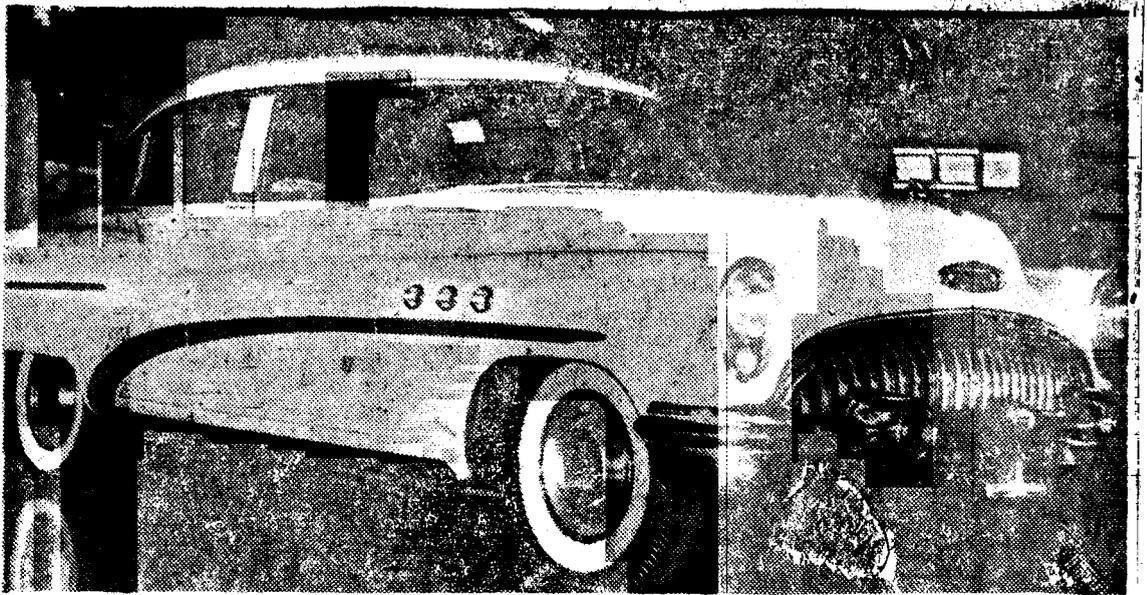
Acosta, Nov 9/53



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

3



¿Buick, Cadillac, Oldsmobile, Chrysler? ¿Qué más da? Es un automóvil de 1953. Flamante, impoluto. Sus líneas maravillosas, su presencia de seguridad, de fortaleza, hace que el hombre clave con avidez en él sus ojos. Apenas si se puede resistir la tentación de coger el volante en las manos y conducirlo por las hermosas averrepartos. O echarse a correr por nuestra carretera central

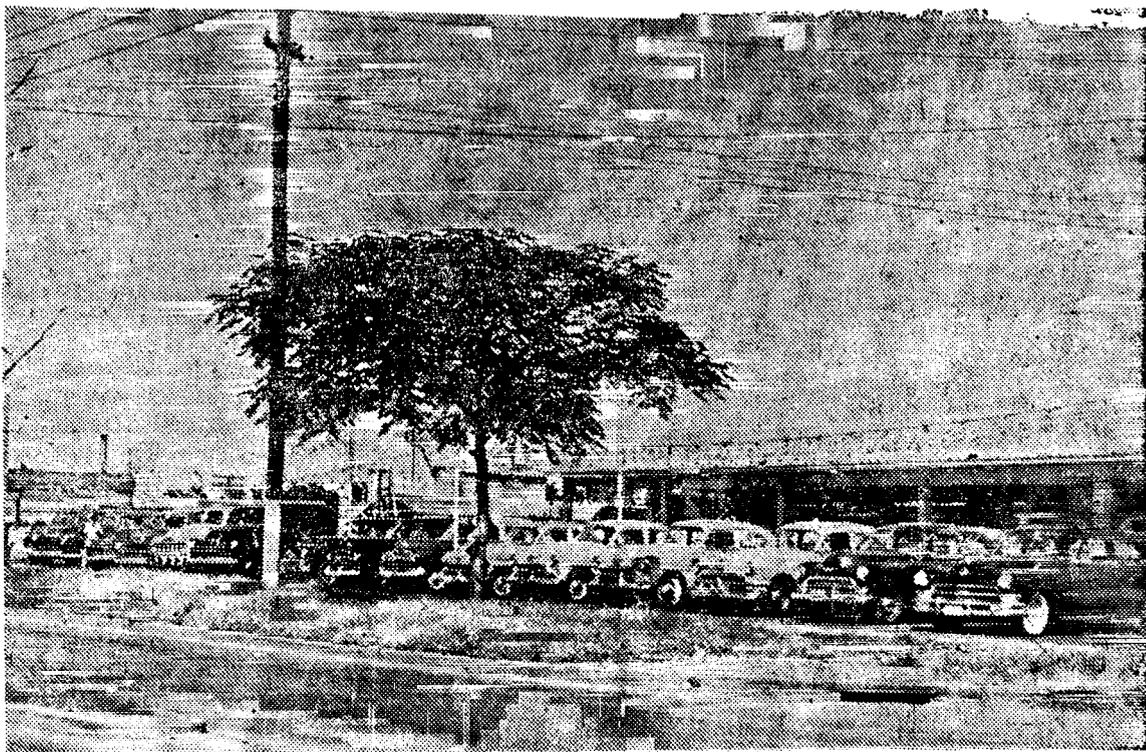
y disfrutar de la belleza de la campiña cubana. Es un auto nuevo, flamante. La utilidad que preste a su dueño estará condicionada a sus propias características personales. Si le nidas de nuestra ciudad o las anchas carreteras de nuestros cae en suerte un hombre práctico, durará mucho tiempo, años. Si le toca un descuidado, a lo mejor muere prematuramente como mueren todas

las criaturas insuficientemente cuidadas. O le lanza contra otro auto en un momento de negligencia o se vuelve contra un árbol o una casa o contra cualquier obstáculo que a tiempo no ha sabido evitar. De todos modos, es un automóvil nuevo, un automóvil que comienza a vivir, recién salido de la fábrica. Su vida estará determinada por el dueño que le quepa en suerte.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Delante, una hilera de autos de uso; detrás, una exhibición de carros nuevos que no se dibuja plenamente en la fotografía. Autos para todas las fortunas, para todas las aplicaciones. Desde el suntuoso "cola de pato" de medio uso en pri-

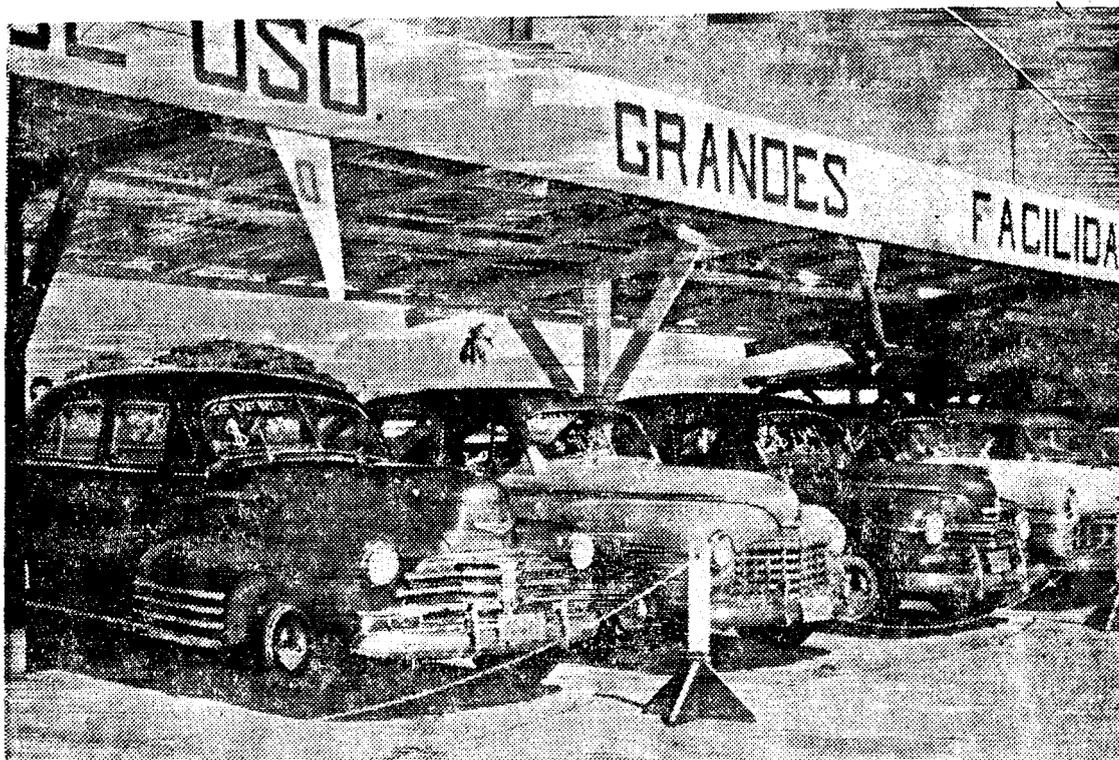
mera línea, hasta el modesto camión de reparto; desde el sencillo automóvil de alquiler secular de cuatro puertas hasta el pisi-corre de músicos y excursionistas. Detrás, nuevos, para los que prefieran emplear más dinero y tener la seguri-

dad de haber sido los únicos que han puesto la mano en el timón a sus autos. Los primeros han pasado por otras manos, pero se resisten todavía a morir; los últimos, esperan a quienes les cuiden, les destruyan o les mimen.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



He aquí una hilera de autos de uso cuyos dueños sintieron la necesidad de cambiarlos por otros que les prestan mejor servicio. En sus parabrisas se distinguen claramente las cantidades que el posible comprador debe abonar mensualmente

para llegar a ser dueños de ellos. Los precios se ajustan prácticamente a todos los bolsillos pese a que hay muchos bolsillos que no pueden detenerse siquiera en estos precios. Son autos que han recorrido la mitad de su vida. Muchos de ellos, han corrido millares y

millares de kilómetros: todavía se encuentran con fuerzas suficientes para andar otros millares más y ser útiles a sus nuevos dueños. Son automóviles de uso, para los que todavía el cementerio está muy distante aunque no les quede lejos.



Están discutiendo el precio de una simple hoja de muelle sacada a cualquiera de los automóviles retirados de la circulación pública. El comprador comprueba su rigidez, discute su precio con el vendedor. Es una simple hoja de muelle pero pa-

ra él, el comprador, tiene un gran valor: su automóvil, todavía útil, carece de ella. Nunca le valdría mucho dinero y ésta, usada, le resuelve el problema. Esta es una de las tantas razones para afirmar que el automóvil hasta que no ha

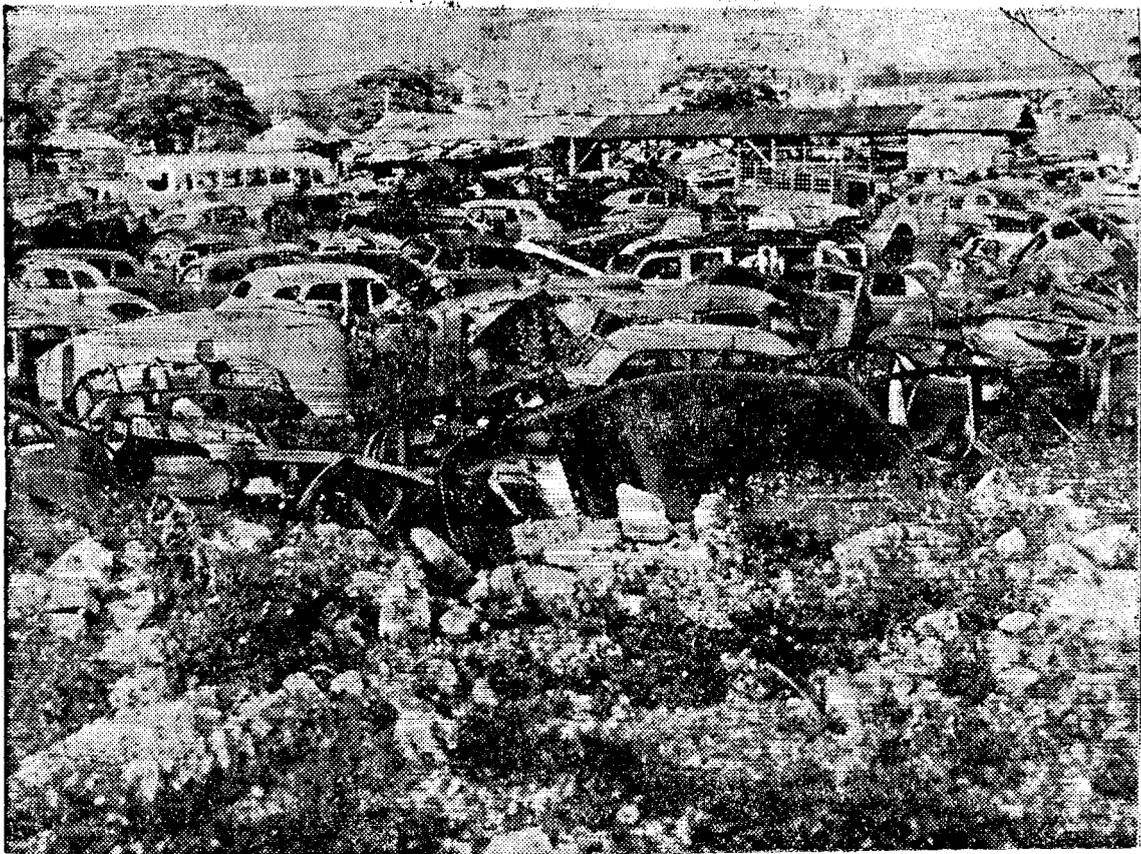
desaparecido totalmente, pieza a pieza, sigue siendo útil. No sabemos el resultado de la transacción, pero es casi seguro que de no haber comprado esta hoja de muelle, la fué a buscar a mejor precio a otro cementerio de autos.



Helo aquí, destrozado. Su conductor, cegado momentáneamente, quizá si perdiendo la vida él mismo, llevó a este automóvil a la muerte violenta. Era un automóvil en plena vida como denotan las porciones de su vestidura no tocada por el terrible impacto. Ha muerto prematuramente, como mueren las

criaturas a las que no se ha cuidado suficientemente. Apenas si se puede discernir una pieza completa que lleve a los rastreadores a remolcarlo hasta el cementerio. Ha quedado tan destruido que a lo mejor lo dejan ahí mismo sin otra preocupación que dejar al tiempo y los elementos que dispongan de él. Ha sido una vida

corta, inútil. Seguramente su conductor pertenece a uno de los tres tipos de automovilistas que hemos descrito en este reportaje, probablemente a aquel con quien no quisiéramos cruzarnos un día de congestión de tránsito en La Habana vieja, de quien huímos como huye el gato del agua fría.



Este es un cementerio de automóviles en uno de los alrededores de nuestra capital. Pero nos hemos equivocado: no es un cementerio en realidad. Es un depósito de autos aparentemente inservibles. Decimos aparentemente porque no han muerto definitivamente. A sim-

ple vista, observamos puertas sin golpes, cristales completos, chasis sin torceduras, manivelas intactas. ¿Sabe usted que muchos, una enorme cantidad de los autos de uso en venta, van remendados con piezas de estos automóviles que a primera vista usted no compraría por ningún dinero? Por eso es-

to no es un cementerio de autos: es un depósito de autos que han perdido su calidad de moverse por sí mismos, pero que continúan prestando cierta utilidad. A lo mejor el auto de uso adquirido por usted tiene algo de estos automóviles útiles todavía.

IMPORTACION Y VENTA DE AUTOMOVILES EN CUBA

“Hay importadores de automóviles que no han logrado vender los modelos del 52 y tienen almacenados los del 53”.- E. Lamas

“Antes de la Primera Guerra Mundial, en Cuba, circulaban más carros europeos que norteamericanos”.- G. Milián

“Los automóviles franceses pagan más de un 30% de derechos de aduanas que los demás carros importados”.- E. Lippai

Por **FERNANDO ALLOZA**

(De la redacción de INFORMACION. Fotos Aldo Díaz)

ETIENNE LIPPAI

EL gerente de “Motores y maquinaria franco-cubana, S. A.”, señor Etienne Lippai, coincide con los demás importadores de automóviles europeos que en el gusto del público cubano va inclinándose hacia los tipos europeos de máquinas, particularmente por sus características de economía y duración.

—Los modelos de automóviles en Europa —nos informa— no cambian frecuentemente, por el contrario, se mantienen con el mismo modelo durante seis u ocho años, introduciendo única-

mente las innovaciones y rectificaciones que impone la experiencia, pero nunca supone esto un cambio radical en el modelo. Están hechos para una larga duración y para escaso consumo en combustible. En síntesis —resume el señor Etienne Lippai— la economía de los automóviles europeos puede resumirse en dos ventajas sustanciales: Depreciación mínima del capital invertido y ahorro en los gastos diarios de tracción.

Se refiere a continuación nuestro entrevistado a las condiciones de importación de los carros franceses señalando que, en concepto de derechos de aduanas, están pagando más de un 30 por ciento que los demás automóviles.

—Y este exceso en los aranceles para la importación de máquinas —agrega— no afecta por igual a todos los países europeos, puesto que los automóviles ingleses, e incluso los alemanes, en virtud de un tratado comercial reciente, están equiparados a los

aranceles vigentes para la importación americana. Creo que Francia, país también consumidor del azúcar cubano, debiera recibir el mismo trato que Alemania e Inglaterra en los derechos de aduana para la importación de máquinas.

Nos explica el señor Lippai, que su agencia tiene establecido un servicio para turistas cubanos en Europa que consiste en la venta de automóviles puesto en la ciudad europea que convenga al comprador.

—Es decir, —aclara— cualquier cubano que vaya a Europa puede adquirir un automóvil en Cuba y la casa productora lo pone a su disposición en cualquier país del viejo continente, obteniendo las siguientes ventajas: No ha de pagar el flete de su máquina a Europa, tiene su propio automóvil para viajar por los países que le interese y hace una gran economía puesto que las tarifas ferroviarias son elevadas en Europa, viaja cómodo y en definitiva, puede vender su máquina al regresar a Cuba o puede traérsela, después de haber economizado en viajes, una cantidad casi equivalente a su precio.

Por último nos habla de la situación general del comercio de automóviles, señalando que en la actualidad, está pasando por una situación difícil.

—El exceso de importaciones —termina— y, acaso de producción, hace que esté sobresaturado el mercado y veamos que muchas marcas anuncien sus máquinas de años anteriores a precio de costo y como dicen sus propios anuncios, al precio que las quiera pagar el cliente.

EMILIO LAMAS

-EL exceso de existencias en automóviles —nos dice el señor Emilio Lamas— gerente de la "Agencia Principal de Autos, S. A.", que tiene cada uno y la totalidad de los importadores, hace que el mercado esté pasando por una situación penosa porque obliga a salir de las existencias a muy bajos precios. Hay importadores que no han logrado vender los modelos de 1952, tienen almacenados los del 53 y están a punto de recibir los del 54. Esto les obliga a vender modelos nuevos como carros de uso, aunque tampoco logran resolver la situación porque también hay grandes existencias de carros de uso que no tienen salida.

Según la apreciación del señor Lamas, los importadores de máquinas europeas no tienen este problema, porque en Europa los fabricantes no cambian el modelo de sus automóviles con la frecuencia que lo hacen los fabricantes americanos.

—El carro inglés, por ejemplo, está construido para una larga duración y los modelos no cambian en cuatro o cinco años. Sus características no son, esencialmente la línea o el modelo, sino la calidad, economía, comodidad, rendimiento y duración. En estas condiciones —continúa— el descenso en el mercado nos afecta naturalmente, pero no se produce entre los importadores de carros europeos, esa acumulación de modelos atrasados por la que atraviesan los importadores de máquinas americanas.

A juzgar por los datos que nos facilita nuestro entrevistado la venta de automóviles en Cuba ha descendido en los dos últimos años en un 40%.

—Sin embargo —agrega— la estabilidad en el mercado de carros es de esperar que se produzca con la estabilidad económica del país que todo hace prever días de normalidad. No obstante existe otro factor en este giro que habrá de tenerse muy en cuenta y es que los importadores tendrán que suspender importaciones o reducirlas a las demandas normales del mercado cubano.

Según nos informa el señor Lamas, el automóvil europeo ha ido introduciéndose en el mercado cubano y en pocos años ha logrado aceptación por parte de los automovilistas.

Hoy —añade— puede calcularse en un 10% el número de máquinas europeas que se venden en Cuba y esta cifra tiende a aumentar, especialmente en marcas inglesas que se importan de acuerdo con las mismas tarifas

de aduanas que las norteamericanas. También rige un trato parecido para los automóviles alemanes, pero éstos no han conseguido ganar nuestro mercado. En cuanto a las marcas francesas se refiere, no gozan de las mismas tarifas aduanales y su venta en Cuba está en una fase incipiente.

Volviendo sobre el problema principal del mercado de automóviles, el señor Lamas, termina afirmando:

—Es urgente suspender la importación de automóviles y desde luego, para llegar a una estabilización del mercado, reducir las cuotas de importación para el futuro.

GONZALO MILIAN

-ANTES de la Primera Guerra Mundial o sea, antes de 1914, en Cuba circulaban más carros europeos que americanos —afirma el gerente de "Autos Ingleses, S. A.", señor Gonzalo Milian.

—A raíz de aquella guerra se perdió el mercado para los carros europeos, pero en 1947 empezaron a verse de nuevo máquinas europeas en Cuba. En seis años ha ido en línea ascendente la venta de ellas y esperamos que Cuba sea un buen mercado para las marcas de automóviles del viejo continente.

Considera el señor Milian que las posibilidades de nuestro mercado para los automóviles europeos, se cifran en la economía, rendimiento, comodidad y duración.

—La lucha de los importadores de carros europeos —continúa— para ganar el mercado es dura, pero las características que diferencian al automóvil americano del europeo son tan radicales que llegaremos a tener un buen número de clientes. El cubano va comprendiendo las ventajas de una máquina fácilmente parqueable, de mínimo consumo y larga duración. Además, el problema de los servicios y repuestos, que era lo que tenía estancada la venta de carros europeos, hoy ha dejado de ser un problema, porque las agencias disponemos de repuestos en cantidades muy superiores a las necesidades de los carros de nuestras respectivas marcas. La construcción y solidez del carro europeo, hace que el desgaste de sus piezas no sea, ni mucho menos, como el desgaste de las piezas del carro americano. Una y otra circunstancia han hecho que desaparezca el

temor a no encontrar las piezas de repuesto que paralizaba la venta y hoy, en Cuba, el servicio de los carros europeos está rodeado de las mismas o mejores garantías que los americanos.

Al examinar las condiciones generales del mercado de automóviles en nuestro país, el señor Milian, nos dice que han descendido las ventas muy considerablemente, debido a las grandes existencias que tienen los importadores.

—No creo, sin embargo —agrega— que Cuba sea un mal mercado, lo que ocurre es que ateniéndose a las ventas de años anteriores, mantuvieron las mismas cifras de importación las marcas americanas y ahora se encuentran con modelos de años atrasados que han de ponerlos a la venta como máquinas de uso.

Al volver sobre los carros europeos, nuestro entrevistado, alude a los modelos deportivos ingleses de gran aceptación entre automovilistas.

—Pero —agrega— el automóvil como deporte en Cuba está en plena decadencia, a pesar de que en otras épocas gozó de gran auge. A mi juicio debieran organizarse clubs automovilísticos, que fomentaran este deporte ofreciendo una nueva atracción y organizando las relaciones que entre todos los países del mundo hay establecidas entre automovilistas, para organizar competencias y servir de orientación y fomento de excursiones y turismo.

1954

Automovilismo

Por José A. de la Viesca

81.638,418 vehículos de motor, el censo mundial de 1954

EL espacio de esta sección lo vamos a dedicar hoy, por completo, a reproducir el censo mundial de automóviles que publica "El Automóvil Americano", importante revista editada en los Estados Unidos por la Mc Graw Hill International. Obtener el número de vehículos motorizados más aproximado a la realidad que circulan en cada país del Globo, no es tarea fácil. La referida publicación mantiene a muchos de sus autores especializados tra-

bajando todo el año, en contacto con importantes fuentes de comunicación del mundo entero, solicitando y recibiendo informes, computando cifras y glosando, finalmente, todo ese trabajo hasta lograr el cuadro que hoy ofrecemos a nuestros lectores. Hasta de Rusia y de los países tras la Cortina de Hierro nos ofrecen datos, que es mucho decir dado el hermetismo de esos territorios con el Occidente.

En los totales que contempla el lector, no están incluidos los vehículos militares, cuya información se mantiene en secreto por la mayor parte de los Gobiernos, ni las bicicletas con motor, motocicletas, etc., que en número inapreciable ruedan por el mundo entero. Ambas adiciones elevarían en varios millones más el total general mundial de vehículos motorizados.

En cada clasificación, al lado de

la columna que nos ofrece los totales de 1954, observamos los del pasado año 1953, como interesante dato comparativo. Normalmente se nota un aumento este año con respecto al anterior en casi todos los países. En Cuba, es curioso notar que ha disminuido el gran total. La baja, como puede observar el lector no corresponde a los automóviles —estos han aumentado— sino a los camiones y ómnibus. No sabemos, ciertamente, a qué se debe esa anomalía.

AMERICA

Países	Totales de Coches Camiones y Omnibus		*Coches		*Camiones		*Omnibus		Motocicletas		Tractores Agrícolas	
	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953
Alaska	81,380	44,700	85,851	29,000	15,529	15,200	*	500	309	300	150	150
Antigua	872	755	745	635	107	102	20	18	63	62	60	43
Argentina	416,128	367,246	256,806	221,976	143,935	131,940	15,385	13,330	21,000	18,000	33,150	36,000
Bahamas	3,753	2,570	2,857	1,870	888	70	3	**	238	90		
Barbados	5,362	5,362	4,161	4,161	1,045	1,045	156	156	356	336	71	71
Bermuda	3,946 (1)	4,225	3,139	3,475	643	710	62	40	4,173	3,700	4	4
Bolivia	21,242	13,550	5,871	3,850	14,617	9,200	754	500	536	120		
Brasil	649,966	564,381	337,539	229,625	289,261	244,941	23,166	19,815	29,310	25,344	25,283	20,508
Guayana Inglesa	5,208	5,208	4,188	4,188	944	944	76	76	751	751	493	493
Honduras Británica	597	597	335	335	260	260	2	2	120	120	84	84
Canadá	3,390,000	3,115,090	2,525,000	2,324,790	850,000	775,800	15,000	14,500	45,000	43,000	425,000	430,000
Chile	86,858	86,751	46,453	48,535	36,083	33,316	4,320	4,900	1,585	1,550	17,000	14,500
Colombia	100,550	83,800	47,700	40,600	42,450	34,200	10,400	9,000	1,280	920	3,400	3,399
Costa Rica	8,660	8,763	5,400	5,143	3,400	2,764	860	856	475	450		
CUBA	146,458	150,086	103,772	100,663	37,916	44,296	4,770	5,127	10,312	10,273	11,600	11,550
Dominica	338 (1)	203	138	136	160	67	0	0	78	35		
República Dominicana	11,925	10,382	6,250	5,578	5,075	4,230	600	574	850	817		
Guayana Holandesa	2,560	2,397	1,600	1,470	925	797	135	130	450	450	240	240
Ecuador	17,800	17,550	5,500	5,400	10,000	10,000	2,300	2,150	200	150	900	800
Islas Faroes	162	131	91	83	71	48	0	0	69	71	28	24
Guayana Francesa	481	481	303	303	163	163	15	15	39	39	6	85
Islas Gran Caimán	126	126	102	102	24	24	0	0	2	2		
Groenlandia	101	101	1	1	99	99	1	1	0	0		
Gran Bretaña	1,115	1,115	829	829	162	162	124	124	149	149	15	15
Guatemala	6,800	3,915	3,900	2,098	1,900	1,108	1,000	708	375	566	75	60
Guatemala	17,875 (1)	16,845 (1)	10,900	10,397	5,275	4,748	**	**	1,800	1,773	1,150	1,100
Haití	7,492	7,112	5,220	3,580	1,923	2,468	349	1,064	327	319	175	165
Honduras	4,782	3,970	1,679	2,150	3,022	1,750	81	70	130	121		
Jamaica	18,371	18,371	12,900	12,900	4,609	4,609	862	862	380	360	600	600
Martinica	9,140	7,955	5,176	4,501	3,610	3,141	360	313	658	576	240	240
México	438,250 (1)	368,941	244,250	214,589	163,209	136,352	20,444	17,990	8,500	6,200	68,000	50,000
Monserrat	134	114	78	78	13	14	7	12	8	9	8	4
Antillas Holandesas	13,160	12,581	9,625	9,177	3,050	2,921	485	483	300	289	50	45
Nicaragua	4,785	4,973	2,776	3,061	1,738	1,667	271	245	228	223	4,000	4,000
Panamá	15,007	23,500	9,991	16,280	5,016 (3)	7,220	**	**	450	440	325	325
Zona del Canal	13,915	14,500	13,813	13,780	167	767	125	165	385	204		0
Paraguay	5,160	4,500	2,270	2,000	2,440 (4)	2,075	450	425	105	77	84	25
Perú	77,150	72,000	42,700	40,000	31,300	29,000	3,150	3,000	500	500	3,100	3,100
Puerto Rico	84,340 (1)	79,823 (1)	58,382	52,000	23,269	22,000	806	1,000	2,410	2,800	1,000	1,000
St. Kitts-Nevis	291	291	198	198	93	93	0	0	0	0		
Santa Lucía	601	597	371	381	144	126	86	90	56	53	11	10
San Pedro-Miguelón	121	115	58	58	63	57	0	0	6	6	3	3
San Vicente	320	320	250	250	70	70	0	0	0	0		
El Salvador	12,380	11,143	7,150	6,458	4,400	3,862	830	823	400	400		
Trinidad-Tobago	20,665	19,066	15,471	14,108	4,976	4,602	218	356	672	638	260	210
EE. UU. de América	54,942,888 (2)	52,446,150	45,451,671	43,323,355	9,359,511	8,988,560	131,906	134,237	425,000	410,839	4,100,000	4,029,873
Uruguay	89,700	85,800	48,093	47,300	39,630	36,550	1,970	3,000	3,000	2,900	3,100	3,000
Venezuela	172,718	153,706 (1)	109,093	85,300	59,035	54,132	4,590	4,424	3,395	4,163	4,500	4,500
Islas Virgenes	2,492	2,427	1,722	1,680	755	733	15	14	37	27	30	64
Totales	60,885,124	57,844,363	49,451,207*	46,968,534*	11,164,675*	10,619,609*	246,153*	240,046*	658,801	540,049	4,704,142	4,616,267
Totales (Excluyendo E. U. A. y Canadá)	2,552,236	2,283,121	1,443,536*	1,320,439*	955,364*	855,249*	99,253*	91,309*	98,801	86,210	179,142	156,394

* No hay detalles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no es siempre igual que el "Total".
 ** Incluido con Camiones. (1) El total comprende ciertos vehículos sin clasificar y, por lo tanto, es mayor que la suma de Coches, Camiones y Omnibus para el año indicado.
 (2) Cifras del Bureau of Public Roads, incluyendo 650.000 vehículos de propiedad pública no inscriptos necesariamente en los Estados y son: 45.035.000 Coches; 9.674.000 Camiones y Omnibus. (3) Comprende taxímetros. (4) Comprende vehículos combinados.

5

2

EUROPA

Países	Totales de Coches Camiones y Omnibus		*Coches		*Camiones		*Omnibus		Motociclistas		Tractores Agrícolas	
	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953
Albania (a)	2,00	2,000	600	600	1,400	1,400	**	**				
Austria	130,942	116,041	74,221	65,533	53,031	46,882	3,690	3,626	208,819	164,102	35,418	28,421
Azores	1,927	1,868	1,509	1,468	418	400	**	**	240	228		
Bélgica	348,450	495,875	388,000	1,468	157,000	151,000	3,450	3,175	180,000	172,000	21,000	18,000
Bulgaria (a)	14,500	14,500	4,500	341,700	9,000	9,000	1,000	1,000			4,900	4,900
Checoslovaquia (a)	168,300	168,300	105,000	4,500	61,500	61,500	1,800	1,800	150,000	150,000	22,000	22,000
Dinamarca	246,549	209,420	158,349	105,000	84,789	75,500	3,366	2,800	66,563	47,800	48,896	33,407
España	462	500	157	131,120	293		12		108			
Islas Feroes	117,100	101,252	62,000		50,800	44,508	4,300	3,933	46,700	28,853	31,000	23,200
Finlandia	3,010,000	2,583,130	2,100,000	52,619	887,000	945,400	23,000	25,730	825,000	825,000	150,000	150,000
Francia	1,492,900	1,318,300	1,043,300	1,612,000	429,800	437,400	19,800	18,200	1,738,700	1,527,000	290,096	259,100
Alemania Occidental	2,808	2,808	2,288	862,700	449	448	73	73	172	172	0	0
Gibraltar	3,794,820	3,475,379	3,759,348	2,286	957,471	932,433	78,001	78,000	948,000	804,600	387,000	385,500
Gran Bretaña	33,555	35,659	10,467	2,466,946	17,967	19,420	5,121	5,002	5,700	5,960	6,431	4,860
Grecia	296,100	269,200	194,000	11,237	95,800	92,900	6,300	6,300	119,000	115,500	30,000	23,000
Holanda	18,000	16,000	5,500	170,000	9,000	9,000	1,500	1,500	5,200	5,200	6,000	6,000
Hungría (a)	11,161	10,774	4,746	5,500	6,113	3,934	302	281	290	290	2,200	2,185
Islandia	149,191	140,866	114,493	6,559	33,474	27,930	1,224	1,230	11,275	7,955	18,546	16,222
Irlandia	919,500	791,700	814,000	111,706	280,000	267,000	15,500	7,700	1,230,000	1,318,500	100,000	81,168
Italia	19,875	17,795	14,200	517,000	5,450	4,750	225	195	6,000	5,700	2,900	2,400
Luxemburgo	12,000	12,686(1)	6,668	12,850	3,500	2,468	**	557	1,302	1,302	39	39
Malta	1,900	1,900		7,161								
Mónaco	90,089	83,116	64,579		23,994	23,299	1,516	1,494	15,527	11,661	20,758	19,472
Irlanda del Norte	166,200	133,829	89,600	58,323	72,300	58,792	4,300	5,643	35,000	29,832	22,000	3,200
Noruega	76,000	76,000	29,000	69,494	46,000	46,000	1,000	1,000	28,000	28,000	38,000	38,000
Polonia (a)	130,923(1)	124,877(1)	86,653	29,000	35,270	33,627	**	**	9,150	5,800	3,757	3,760
Portugal	26,000	26,000	14,000	82,250	10,000	10,000	2,000	2,000	3,300	5,300	6,000	6,000
Rumania (a)	178,646	175,807	88,839	14,000	81,350	85,919	8,457	8,025	23,289	15,177	18,500	16,000
Suecia	542,000	474,289	428,000	81,863	105,600	100,774	8,400	8,700	300,000	270,000	90,000	80,000
Suiza	265,495	238,640	221,500	364,815	41,675	44,440	2,320	2,200	173,700	144,300	22,500	20,500
Unión Soviética	2,600,000	1,800,000	225,000	192,000	350,000	1,600,000	25,000	20,000			560,000	560,000
Yugoslavia	27,517	26,400	8,411	8,100	17,770	17,000	1,336	1,300	11,500	11,400	9,600	9,500
Totales	15,092,910	12,944,911	8,918,971*	7,568,330*	5,938,224*	5,153,125*	222,993*	209,464*	6,136,516	5,701,635	1,948,442	1,818,834

* No hay detalles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no es siempre igual que el "Total".
 (a) País de la Cortina de Hierro; cifra calculada o repetida.
 (1) El total comprende ciertos vehículos sin clasificar y, por lo tanto es mayor que la suma de Coches, Camiones y Omnibus para el año indicado



ASIA

Países	Totales de Coches Camiones y Omnibus		*Coches		*Camiones		*Omnibus		Motocicletas		Tractores Agrícolas	
	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953
Afganistán.	4,300	5,015	300	790	3,900	4,000	100	225	5	...	25	15
Arabia.	28,935	22,238	1,030	9,206	17,905	13,032	**	**	100	100	...	...
Bahrein, Islas de	1,190	905	600	450	550	415	40	40	...	...	...	...
Borneo Brit. del Norte	80	800	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Burma.	24,328	30,500	10,026	...	8,945	...	3,357	...	871	2,500	...	...
Ceylán.	69,859	63,820	50,541	46,000	15,226	14,000	4,092	3,820	9,753	9,200	650	454
China (2).	80,000	53,000	5,000	3,000	69,000	46,000	6,000	4,000	...	...	...	...
Corea	10,687	9,079	6,433	5,396	4,254	3,683	**	**	3,412	2,937	1,163	867
Formosa (Taiwan).	20,350	20,052	5,500	5,454	12,800	12,604	2,050	1,994	1,600	1,600	325	322
Indochina Francesa (2)	43,000	40,000	30,500	29,000	12,500	11,000	**	**	...	...	...	...
Hong Kong.	17,349	15,700	13,533	12,200	3,476	3,100	520	400	1,300	1,100	...	...
India.	281,138	248,737	157,798	159,426	87,762	89,743	35,578	35,568	27,500	27,500	22,000	20,000
Indonesia, Rep. de.	112,750	105,400	57,000	52,300	44,700	42,900	11,050	10,200	22,700	15,500	750	500
Irán.	41,650	43,082	14,850	22,629	23,600	15,243	3,200	5,210	2,300	2,717	2,400	1,750
Iraq.	20,050	19,370	12,750	12,150	7,000	7,000	300	220	500	60	900	750
Israel.	32,980	31,225	15,000	13,800	16,250	15,757	1,740	1,700	9,900	9,250	4,000	4,000
Japón.	613,937	513,838	103,760 (3)	87,010	482,909 (3)	402,042	26,968	24,786	38,178	28,779	9,000	8,500
Jordán.	28,900	4,900	11,300	2,500	11,600	2,000	6,000	400	3,000	100	300	150
Corea, Rep. de.	14,509	14,700	1,500	4,000	13,030	8,700	**	1,000	...	...	...	...
Lebanón.	20,801	18,321	16,615	14,142	3,306	3,421	880	758	950	950	450	450
Macao.	315	315	265	265	50	50	**	**	...	...	...	...
Malaya, Fed. de.	73,340	64,727	50,325	44,651	21,015	17,933	2,000	1,943	17,737	16,149	...	...
Pakistán.	38,168	55,063	24,837	36,822	8,223	11,415	5,108	6,826	5,923 (4)	6,445	800	778
Filipinas, Rep. de.	112,665	106,194	50,455	51,391	54,026	46,709	8,184	8,084	1,681	1,700	3,327	4,350
Sarawak.	470	470	220	220	125	125	125	125	85	85	15	15
Singapore.	43,324	38,847	33,161	29,547	9,259	8,807	904	493	6,970	6,534	47	...
Siria.	12,390	13,611	6,000	5,444	5,200	4,557	1,190	1,126	1,100	1,036	1,850	1,842
Thailandia.	30,210	27,057	15,800	15,424	13,600	11,883	810	750	1,500	1,424	800	550
Turquía.	49,567 (1)	32,564	22,851	13,405	17,982	15,404	5,934	3,755	4,000	3,464	42,000	23,439
Totales.	1.827.963	1.635.530	717.770*	676.822*	968.163*	812.491*	128.130*	113.433*	161.165	139.570	92.002	68.732

* No hay detalles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no es siempre igual que el "Total".

** Incluido con Camiones.

(1) El total comprende ciertos vehículos sin clasificar y, por lo tanto, es mayor que la suma de Coches, Camiones y Omnibus para el año indicado.

(2) Región en guerra o país de la Cortina de Hierro; las cifras son calculadas o repetidas.

(3) Comprende 1922 Coches de 3 ruedas usados como Taxímetros y 258.982 coches pesados de 3 ruedas usados como Camiones.

(4) Incluye 500 Rickshaws motorizados.

AFRICA

Países	Totales de Coches Camiones y Omnibus		*Coches		*Camiones		*Omnibus		Motocicletas		Tractores Agrícolas	
	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953
Argelia	101,550 (1)	114,830	57,100	69,800	35,684	43,500	1,226	1,500	7,000	17,100	15,000	14,475
Angora	12,853	14,500	8,331	3,750	4,522	10,750	**	**	2,190	1,215	85	65
Belga	36,631	37,170	16,602	15,262	19,739	21,629	290	279	2,508	2,250		
Británica Oriental	70,771	61,164	35,177	28,157	33,079	32,722	2,515	285	4,755	1,500	2,699	1,050
Británica	900	880	100	75	800	800	**	5				
Africa Occ. Británica	56,500	48,800	20,500	17,900	36,000	30,900	**	**			50	50
Islas Canarias	9,050	8,985	5,100	5,075	3,400	3,385	550	525	300	275		
Islas Cabo Verde	140	125	93	84	47	41	**	**	23	16		
Cuenaica	425	1,100										
Egipto	89,957	87,760	89,889	67,850	15,659	15,150	4,429	4,760	10,740	10,510	12,300	11,000
Eritrea	1,600	1,600										
Etiopia	9,505	9,115	5,400	5,265	4,000	3,750	105	100	800	475	4	4
Cameroon Fr.	11,800		3,200		8,600							
Africa Equatorial Fr.	13,413	21,075	4,431	7,125	8,917	13,950	65	**	684		238	
Somallandia Fr.	693	600	521	350	172	250	**	**	60	60		
Africa Occ. Fr.	38,650	46,410	14,100	18,700	23,350	27,100	1,200	610	1,450	800	360	50
Somallandia Italiana	3,910	3,874	950	924	2,925	2,916	33	34	310	306		
Liberia	2,460	2,110	1,350	1,200	1,100	900	10	10	15	11		
Libia	4,380	2,250	3,762	1,125	618	1,125	**	**	739	550	18	215
Madagascar	24,749	14,144	11,057	5,850	13,446	8,006	246	288	1,298 (3)	2,250	162 (3)	517
Madeira	2,102	2,040	1,640	1,589	462	451	**	**	92	80		
Mauricio	7,118	6,456	5,069	4,700	1,827	1,553	222	203	387	316	80	80
Marruecos	108,700	96,050	70,200	57,100	36,500	38,950	2,000	**	10,402	8,300	4,500	4,500
Mozambique	16,310	15,644	12,009	11,633	4,301	4,011	**	**	1,128	1,088	135	135
Nyasalandia	5,233	4,854	2,915	2,664	2,241	2,106	77	84	632	541	253	222
Isla Reunión	5,600	4,150										
Rodesia	87,000	80,425	57,900	52,650	28,430	27,450	610	550	4,800	6,800	3,000	7,450
Santo Tomás, Príncipe	469	436	258	237	211	199	**	**	79	72		
Islas Seychelles	250	250	196	196	54	54	**	**	25	25		
Africa Sud-Occ.	13,000	12,980	7,000	6,980	6,000	6,000	**	**	250	248		
Sudán	12,900	11,682	12,650	11,447			250	235	350	339	70	66
Tánger	6,725	4,050	5,800	3,100	850	900	75	50	275	275		
Togolandia	1,839		246		1,085							
Tunisia	42,028 (1)	36,457	27,986	24,366	12,692	11,473	650	618	6,420	5,797	6,000	6,400
Unión de Sud Africa	666,700	640,800	521,000	479,000	141,500	139,000	4,200	4,800	26,270	26,000	70,000	45,000
Totales	1,465,420	1,392,62	982,512*	922,154*	450,271*	499,021*	18,795*	14,966*	84,704	86,999	120,134	91,279

* No se dispone de detalles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no es siempre igual al "Total".

** Comprendido con Camiones.

(1) El total comprende ciertos vehículos sin clasificar y, por eso es mayor que algunos de Coches, Camiones y Omnibus en el año indicado.

(2) Comprendido en Coches.

(3) Contes parcial solamente.

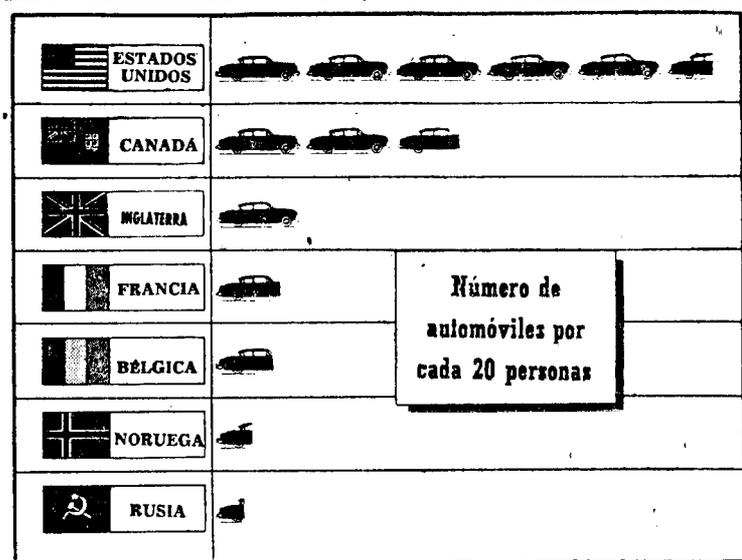
OCEANIA

Países	Totales de Coches Camiones y Omnibus		*Coches		*Camiones		*Omnibus		Motocicletas		Tractores	Agrícolas
	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953	1954	1953
Australia	1.727,000	1.636,900	1.141,000	1.118,400	578,200	532,200	7,800	6,300	1440,000	155,600	158,382	143,497
Islas Cook	184	156	77	64	107	92	0	0	76	48	5	4
Islas Fiji	3,400	3,340	1,875	1,850	1,175	1,150	350	340	150	150	10	10
Guam	8,200	8,867	7,725	7,710	1,150	1,140	25	17	172	172	...	...
Hawaii	167,384	161,735	139,814	134,402	26,860	25,581	710	752	2,531	2,514	...	...
Nueva Caledonia	4,255	3,873	2,580	2,332	1,875	1,541	...	...	230	230	...	...
Nueva Guinea-Papúa	3,940	3,300	2,085	1,100	1,820	2,200	25	...	319	50	87	...
Nueva Zelanda	444,276	410,537	321,301	297,377	120,352	110,879	2,623	2,331	24,094	23,752	50,258	50,114
Islas Ryukyu	2,650	2,627	700	660	1,670	1,668	280	279	568	568	...	...
Samoa	235	228	135	132	90	86	10	10	...	...	...	...
Islas Sociedad	1,800	1,750	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Isla Timor	264	271	166	100	178	171	...	...	69	64	...	...
Territorio Trust	191	189	110	109	80	79	1	1	1	1	...	...
Otros de Oceanía	2,500	2,500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Totales	2.356.933	2.256.323	1.817.508*	1.554.256*	733.357*	677.787*	11.934*	10.030*	172.790	183.229	298.731	193.634

* No se dispone de detalles para todos los territorios, por lo tanto, la suma de Coches, Camiones y Omnibus no es siempre igual al "Total".
 ** Comprendido con Camiones.

RESUMEN DEL CURSO

	1954	1953
AFRICA	1.465.421	1.392.762
AMERICA, EXC. E. U. A. Y CANADA	2.552.236	2.283.121
CANADA	3.390.000	3.115.090
E. U. A.	54.942.888	52.446.152
EUROPA	15.093.710	12.944.911
ASIA	1.827.963	1.635.530
OCEANIA	2.366.993	2.256.323



El gráfico es elocuente: Estados Unidos, la nación más motorizada del mundo, tiene más de cinco automóviles—no vehículos motorizados en general—por cada 20 personas. Quiere esto decir que a razón de cuatro personas por automóvil—caben seis desahogadamente—toda la población norteamericana podría movilizarse rápida y eficazmente en caso de emergencia... y sobrarían autos, además de sobrar camiones, ómnibus y otros vehículos especiales. En Rusia sin embargo, apelando a todos los medios de transporte disponibles, sobraría gente... ¡pero mucha gente! Cuba, aunque no aparece en el gráfico, tiene un magnífico índice de motorización en relación con su población y superficie territorial y en comparación con otros países latinoamericanos y de otros continentes.

Handwritten signature or note

1 9 5 7



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Circulan en el Territorio Nacional 199 mil Vehículos de Todas Clases

**Corresponden 111,000 vehículos a particulares
y 19,803 a automóviles de alquiler. Detalles**

El director de Impuestos de la Ley de Obras Públicas, contador público Manuel Vieites Brey, manifestó que hasta el día 22 del pasado mes de febrero, se encontraban circulando en el territorio nacional, con las nuevas chapas del segundo semestre del ejer-

cicio fiscal 1957-57, 199,283 vehículos de todas clases, distribuidos en la siguiente forma: automóviles particulares, 111,586; autos de alquiler, 19,803; ómnibus, 4,396; camiones, 45,045; motocicletas, 8,610; vehículos de línea 638; autos de demostración, 555; taller, 101; beneficencia, 370; servicio especial, 488 y ómnibus de colegios, 36.

También manifestó el señor Vieites, que el total de vehículos no motorizados, tales como bicicletas, carretones, carretillas, etc., que se encontraban circulando hasta la antes mencionada fecha, se eleva a 6,755.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CON EL TANQUE LLENO

Por Octavio Jordán

—Censo de Automóviles en 1956

Del último número de "El Automóvil de Cuba", la decana de nuestras revistas de automovilismo, tomo algunos datos de verdadero interés sobre el último censo de vehículos motorizados en circulación, en el cual pueden apreciarse detalles sobre porcentaje de marcas más favorecidas, lo que puede darle una idea muy completa sobre la preferencia de nuestro mercado.

Hasta 31 de diciembre de 1956 el número de vehículos en circulación llegaba a 196,902, con un promedio de importación muy cerca de los 1,500 carros mensuales. La provincia donde circula un mayor número de vehículos es La Habana, con 123,094 lo que equivale al 62.51 por ciento del total. La que posee menos es Pinar del Río con 5,753, un 4.78 por ciento del total.

Pero mejor es que compare usted mismo las cifras que siguen a continuación en la seguridad de que hallará datos de sumo interés:

La Circulación por Provincias

	Automóviles		Camiones y Omnibus		Total	
		%		%		%
Pinar del Río	5,753	4.03	3,661	6.76	9,414	4.78
Habana	123,094	62.27	28,499	52.62	123,094	62.51
Matanzas	5,767	4.04	3,077	5.68	8,844	4.49
Las Villas	10,691	4.49	5,968	11.02	16,659	8.46
Camagüey	10,249	7.18	4,674	8.63	14,923	7.58
Oriente	15,687	10.99	8,281	15.29	23,968	12.18
Total	142,742	100.00	54,160	100.00	196,902	100.00

Existencia por Marcas

Automóviles	1956		TOTAL						
	Unidades	%	Unidades	%					
1.-Chevrolet	3,440	27.5	27,990	21.3	19.-Land Rover	78	0.1	550	0.4
2.-Ford	1,925	15.4	14,820	11.3	20.-Renault	62	0.5	498	0.4
3.-Willys	1,047	8.3	14,678	11.2	21.-Austin	42	0.3	420	0.3
4.-Buick	904	7.2	11,561	8.8	22.-Henry J	—	—	379	0.3
5.-Plymouth	704	5.6	11,119	8.4	23.-Hillman	125	1.0	357	0.3
6.-Dodge	786	6.2	10,489	8.0	24.-V.W.	128	1.0	334	0.3
7.-Oldsmobile	438	3.5	8,605	6.6	25.-Opel	165	1.3	301	0.2
8.-Pontiac	543	4.3	5,312	4.0	26.-Kaiser	—	—	283	0.2
9.-Chrysler	318	2.5	4,107	3.1	27.-Morris	20	0.2	205	0.2
10.-Cadillac	248	2.0	3,804	2.9	28.-Crosmobile	—	—	115	0.1
11.-Mercury	253	2.0	3,518	2.7	29.-MercedesBenz	44	0.4	106	0.1
12.-De Soto	282	2.2	2,981	2.3	30.-Jaguar	11	0.1	76	0.1
13.-Studebaker	212	1.7	2,917	2.2	31.-Vauxhall	7	0.0	71	0.1
14.-Ford (Inglés).	412	3.2	1,290	1.0	32.-Citroen	11	0.1	71	0.1
15.-Hudson	90	0.7	1,183	0.9	33.-M.G.	18	0.1	50	0.0
16.-Nash	116	0.9	1,131	0.9	34.-Fiat	27	0.2	40	0.0
17.-Lincoln	35	0.3	774	0.6	35.-Peugeot	4	0.0	29	0.0
18.-Packard	38	0.3	673	0.5	36.-Ford (Alemán)	19	0.2	24	0.0
					37.-Ford (Francés)	16	0.1	16	0.0
					Miscelánea	18	0.1	298	0.2
Total					Total	12,586	100.0	131,175	100.0

Cómo se Vendieron las Unidades Nuevas en 1956

Mes	Resumen Automóviles		Resumen Camiones		Resumen Omnibus		Resumen Total	
	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%
ENERO	1,710	13.6	235	7.4	24	58.5	1,969	12.6
FEBRERO	1,311	10.4	370	11.6	6	14.7	1,687	10.7
MARZO	1,126	9.0	412	13.0	2	4.9	1,540	9.7
ABRIL	1,027	8.2	282	8.9	9	21.9	1,318	8.3
MAYO	887	7.0	284	8.9	—	—	1,171	7.4
JUNIO	599	4.7	119	3.7	—	—	718	4.5
JULIO	1,427	11.3	285	8.9	—	—	1,712	10.8
AGOSTO	953	7.6	340	10.6	—	—	1,293	8.2
SEPTIEMBRE	789	6.3	227	7.2	—	—	1,016	6.4
OCTUBRE	781	6.2	219	6.9	—	—	1,000	6.3
NOVIEMBRE	1,096	8.7	249	7.8	—	—	1,345	8.5
DICIEMBRE	880	7.0	164	5.1	—	—	1,044	6.6
Total	12,586	100.0	3,186	100.0	41	100.0	15,813	100.0

45 Muertos, 430 Heridos y 238 Accidentes

EN estas escalofriantes cifras está escrita la historia de los accidentes del tránsito en el pasado mes de octubre, según estadística que envía el "Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes".

Como puede verse, cada dos días de octubre, TRES PERSONAS bajaron a la tumba a consecuencia de choques, arrollados, vuelcos, etc., en distintos accidentes, lo que debe hacernos pensar a todos muy seriamente.

Pero si esto fuera poco, CUATROCIENTAS TREINTA PERSONAS resultaron lesionadas, muchas de gravedad, para completar el trágico saldo del pasado mes.

Ahora bien, si trágico resulta la desaparición de una persona a causa de un accidente, también las que resultan heridas

sufren un penoso calvario que comienza con el dolor de las heridas o fracturas, la inmovilidad, el costo de la curación, la pérdida del trabajo a veces, amén de la incapacidad física que de tales heridas pueden derivarse, etc. Todo esto ocurre al herido, lo que a veces hace pensar en que si no es mejor desaparecer de una vez que soportar tanto dolor y sufrimiento.

Por tanto, le invito seriamente a echar una ojeada a la pormenorizada estadística que nos envía el Consejo Nacional de Accidentes, en la que podrá encontrar quizás un poco de temor a menajar tan descuidadamente como lo hace a veces.

Y ahora los números:

Resumen de Accidentes del Tránsito Correspondiente al Mes de Octubre de 1957
Accidentes 248. Muertos 45. Heridos 430

ZONAS URBANAS				CARRETERAS		
Arrollados	Accidente	Muertos	Heridos	Accidente	Muertos	Heridos
Por Autos	51	3	48	6	1	5
" Omnibus	16	2	14	1		1
" Camiones	15	2	13	3	1	2
" Ferrocarriles	4	1	3	1	1	
" Motocicletas	6		6			
" Bicicletas	2		2			
TOTAL	94	8	86	11	3	8
Vuelcos						
De Autos	1		1	18	3	35
" Omnibus				1		3
" Camiones	1		1	5	2	7
TOTAL	2		2	24	5	45
Caidas de Vehículos en Marcha						
De Autos	1					
" Omnibus	9	1	8	1		1
" Camiones	2		2	2		2
" Ferrocarriles	1		1			
" Motocicletas	3		3	2		2
" Bicicletas	2		3			
TOTAL	19	1	18	3		5
★ Choques de vehículos						
TOTAL	48	10	116	45	18	150
TOTAL GENERAL	163	19	222	85	26	208
★ (Vehículos que han intervenido en estos choques)						
Autos		39			35	
Omnibus		17			8	
Camiones		13			24	
Ferrocarriles		3			2	
Motocicletas		11			5	
Bicicletas		2			2	
Carr. Trac. Animal		1				
Cosa inanimada, árbol, poste, cerca		4			3	

LOS SUCESOS DEL TRANSITO

PERECIERON 55 PERSONAS EN 337 ACCIDENTES EN EL MES DE MARZO

Resultaron 457 heridas... 49 choques en carreteras y 74 en zonas urbanas... El Consejo de Prevención

Pecieron 55 personas y resultaron heridas 457 en 337 accidentes del tránsito ocurridos en el pasado mes de marzo en toda la República, según ha informado el Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes que preside el señor Gustavo Madrazo.

Asimismo informó que durante la semana del 23 al 29 del propio mes de marzo murieron 13 personas y resultaron heridas 102 en 86 accidentes.

Durante el mes de marzo ocurrieron 74 choques en zonas urbanas con 8 muertos y 132 heridos; y 49 choques, con 9 muertos y 94 heridos en carreteras.

Las estadísticas correspondientes revelan que los arrollados en zonas urbanas, son los siguientes: por autos en 55 accidentes, 7 muertos y 48 heridos; por ómnibus, en 18 accidentes, 2 muertos y 16 heridos; por camiones, en 15 accidentes, 2 muertos y 13 heridos; por trenes, en 9 accidentes, 6 muertos y 3 heridos; por motocicletas, en 5 accidentes, 5 heridos; por bicicletas, en 6 accidentes, un muerto y 5 heridos. Total: 108 accidentes, 18 muertos y 90 heridos.

Los arrollados en carreteras fueron: por autos, en 21 accidentes, 4 muertos y 17 heridos; por ómnibus, en 5 accidentes, 2 muertos y 3 heridos; por camiones, en 6 accidentes, 4 muertos y 2 heridos; por carros de tracción animal, en un accidente, un muerto; por tractor, en un accidente, un muerto. Total: 34 accidentes, con 12 muertos y 22 heridos.

En zonas urbanas sólo se produjo el vuelco de un tren, con un herido. Y en carreteras hubo los

siguientes vuelcos: de autos, en 29 accidentes, 6 muertos y 62 heridos; de ómnibus, en 2 accidentes, 6 heridos; de camiones, en 7 accidentes, un muerto y 18 heridos. Total: 38 vuelcos con 7 muertos y 86 heridos.

CAIDAS DE VEHICULOS EN MARCHA

Las caídas de vehículos en marcha fueron las siguientes en zonas urbanas: de autos, en 3 accidentes, 3 heridos; de ómnibus, en 10 accidentes, 10 heridos; de camiones, en 2 accidentes, 2 heridos; de trenes, en 2 accidentes, 2 heridos; de motocicletas, en 6 accidentes, 6 heridos; de bicicletas, en 4 accidentes, 4 heridos; de carros de tracción animal, en un accidente, un herido. Total: 28 caídas de vehículos en marcha, con 28 heridos.

En carreteras las caídas de vehículos en marcha fueron las siguientes: de ómnibus 2, con 2 heridos; de camiones 2, con 2 heridos; de motocicleta, una, con un muerto. Total: 5 caídas con un muerto y 4 heridos.

VEHICULOS EN CHOQUES

Los vehículos que intervinieron en los choques en zonas urbanas fueron los siguientes: 67 autos; 26 ómnibus; 15 camiones; 8 trenes; 10 motocicletas; 7 bicicletas; 2 carros de tracción animal y siete cosas inanimadas; y en carreteras: 48 autos; 8 ómnibus; 19 camiones; 5 trenes; 3 motocicletas; una bicicleta; un carro de tracción animal y 6 cosas inanimadas.

(Continúa en la pág. A-24. Col. 8.)

LAS CUESTIONES DEL TRANSITO

MUERTAS 40 PERSONAS Y HERIDAS 372 EN ACCIDENTES EN FEBRERO

Ocurrieron 230 en el país... 153 arrollados... 85 choques... Resumen del Consejo para la Prevención

En 23 accidentes de tránsito ocurridos en todo el país perecieron en el pasado mes de febrero 40 personas y 372 resultaron heridas, según ha dado a conocer el señor Demetrio Rizo, director general del Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes.

En las zonas urbanas se produjeron 144 accidentes con 20 muertos y 126 heridos.

Hubo en zonas urbanas 50 choques con 3 muertos y 120 heridos, y en carreteras, 35 choques con 8 muertos y 70 heridos.

Los vehículos que intervinieron en esos choques, en zonas urbanas, fueron: 80 autos, 16 ómnibus, 10 camiones, 2 trenes, 13 motocicletas, 5 bicicletas, 2 carros de tracción animal y 8 cosas inanimadas (postes, árboles, etcétera). En carreteras intervinieron 45 autos, 3 ómnibus, 7 camiones, 2 motocicletas, un carro de tracción animal y 10 cosas inanimadas.

Los arrollados en zonas urbanas fueron los siguientes: por autos: 46 accidentes con 13 muertos y 81 heridos; por ómnibus: 16 accidentes con 2 muertos y 14 heridos; por camiones: 7 accidentes con un muerto y 6 heridos; por trenes: 6 accidentes con un muerto y 5 heridos; por motocicletas: 3 accidentes con 3 heridos; por bicicletas: 2 accidentes con 2 heridos. Total: 80 accidentes, con 17 muertos y 111 heridos.

En carreteras los arrollados fueron los siguientes: por autos: 13 accidentes, con 3 muertos y 24 heridos; por ómnibus: un accidente con 4 heridos; por camiones: 5 accidentes con 2 muertos y 5 heri-

dos. Total: 21 accidentes con 7 muertos y 33 heridos.

VUELCOS

Los vuelcos en zonas urbanas fueron los siguientes: de autos, uno con un herido; de camiones uno con 2 heridos. Total, 2 vuelcos con 3 heridos. En carreteras: 13 vuelcos de autos con 3 muertos y 24 heridos; de ómnibus, un vuelco con 4 heridos; de camiones, 5 vuelcos con 2 muertos y 5 heridos. Total: 21 vuelcos con 7 muertos y 33 heridos.

CAIDAS DESDE VEHICULOS EN MARCHA

Las caídas de vehículos en marcha en zonas urbanas fueron las siguientes: de auto, una con un herido; de ómnibus, 2 con 2 heridos; de camiones, 3 con 3 heridos; de trenes, uno con un herido; de motocicletas, 3 con 3 heridos; de bicicletas, 2 con 2 heridos. Total: 12 caídas con 12 heridos. En carreteras: de auto, uno con un herido; de ómnibus, una con un herido; de camiones, 2 caídas con 2 heridos; de motocicletas, una con un herido. Total: 5 caídas con 5 heridos.



1 9 5 8



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

GUSTAVO VILLOLDO

EL señor Gustavo Villoldo, distribuidor en Cuba del "Pontiac", nos habla de la crisis que está sufriendo en Cuba el mercado de automóviles.

—Influyen en ella varios factores —agrega—, el alza de los precios en el mercado de origen, el impuesto sobre la chapa y otros tributos fiscales que encarecen el precio de cada unidad y el retiro del chofer. Pero el problema más importante en la crisis del mercado de automóviles es la competencia ilícita del importador libre, quien paga un cincuenta por ciento menos, en concepto de gastos de flete, que no tiene gastos de propaganda ni inversión alguna en piezas de recambio y garantía ni está sujeto a las obligaciones fiscales y laborales de los distribuidores normalmente establecidos.

do —sigue nuestro entrevistado— se ha constituido la ANIDAC, Asociación Nacional de Importadores de Automóviles y Camiones, en torno a la cual nos hemos unido estrechamente todos los distribuidores de marcas regularmente establecidos. Cabe decir que hemos sido escuchados en lo que son legítimas reclamaciones y se han adoptado ya algunas medidas eficaces en lo que respecta a la importación de automóviles de uso que, sin duda, serán ampliadas para darles mayor eficacia. En cuanto concierne al retiro del chofer, el presidente de la ANIDAC, está llevando a cabo gestiones que esperamos conducirán a una reglamentación adecuada de la ley que lo creó para evitar erróneas interpretaciones y en general, creo que todos los problemas que afectan al mercado de automóviles en Cuba, serán considerados y encauzados hacia una solución que salve de la crisis a este ne-



"Esperamos que la ley de retiro del chofer sea reglamentada adecuadamente".

A continuación el señor Villoldo nos informa que el comercio de automóviles en Cuba supone una inversión de cerca de cincuenta millones de pesos, de los que viven millares de familias cubanas.

—Para defender esta inversión y estas fuentes de trabajo de la crisis que están padecien-

gocio de tan considerable volumen en el movimiento comercial de nuestro país. Los importadores —concluye el señor Gustavo Villoldo— estamos unidos y trabajando activamente y hay que reconocer que hemos encontrado un ambiente de comprensión que nos permite alentar esperanzas.

JOSE RAMON HERNANDEZ

EL distribuidor para Cuba del automóvil "Nash", señor José Ramón Hernández, nos informa que en la crisis de venta que está padeciendo el carro americano, se salva, el de modelo pequeño.

—Esto es —aclara—, el que por la economía en el consumo y por su método en no cambiar el modelo frecuentemente se parece más al automóvil europeo, aún conservando la amplitud, comodidad y características del carro típico americano. Yo le decía que en medio de la crisis, este tipo de carro americano se salva de ella, pero para ser más exacto habría de decirle que precisamente la crisis le es beneficiosa y lo demuestra la predilección del público que en estos instantes se manifiesta por los carros que le representan una economía, particularmente en el consumo. Por ejemplo, en los

evidencian un aumento en las importaciones de carros, también americanos, pero de las características que le señalaba; es decir, de poco consumo y parecidos a los europeos.

A continuación el señor José Ramón Hernández nos habla de la importación y venta de automóviles europeos, reconociendo que en Cuba ha experimentado un aumento muy considerable.

—Aumento que, por lo demás —agrega— se debe a ese deseo de economía que el consumo que manifiesta el público y que sin duda influye en la crisis del carro americano. Ahora bien, la economía en un automóvil no es solamente por el ahorro en el consumo de gasolina; lo es también y muy importante, por el ahorro en la compra de piezas de recambio y reparaciones y en este aspecto el carro europeo es mucho más caro y ofrece mayores dificultades que el de fabricación americana. De ahí —termina nuestro entrevistado—



"Aumentan las importaciones de carros pequeños".

datos de importación de automóviles registrados en Cuba, en los seis primeros meses de 1958, se observa un descenso, con relación a años anteriores, que oscila entre un quince y un veintitantos por ciento en las marcas más corrientes de carros americanos, mientras

que a mi juicio, el automóvil de más aceptación en el público es el americano que, sin perder las grandes ventajas que le da el estar fabricado por esa gigantesca industria de los Estados Unidos, se parece más al europeo en tamaño y economía.

RAMON SANTE

EL señor Ramón Santé, distribuidor del "Mercedes Benz" en la provincia de La Habana, nos informa que la importación de automóviles europeos, en seis años, ha aumentado en una proporción de quince a uno.

—En parecida proporción —añade nuestro entrevistado— está aumentando la importación de carros europeos en los Estados Unidos, precisamente, donde la industria del automóvil es gigantesca. Hay varios factores que determinan este fenómeno de crecimiento del carro europeo en todos los mercados del mundo; entre ellos, el alto precio del automóvil americano que sube con cada nuevo modelo que como es sabido, cambia cada año. Este cambio anual en los modelos de los carros de fabricación americana es por sí otro factor que determina el aumento de ventas del europeo que ape-

del automóvil europeo, tanto en consumo como en reparaciones y cuidados. La solidez de la estructura y perfección del motor hacen de él una máquina de larga duración sin necesidad de reparaciones ni más cuidados que los normales en todo automóvil y el mantenimiento de una calidad y modelo, a través de años, dan al carro europeo un valor de escasa depreciación que se mantiene durante muchos años.

Ahora el señor Santé nos habla de otras peculiaridades de los automóviles de fabricación europea, como son el tamaño, la comodidad y el acabado, en todos sus detalles.

—E insistiendo sobre la economía en el consumo —continúa— hay que señalar todavía que en algunas máquinas alemanas se ha adaptado el motor "Diessel" que lleva la economía en el consumo a extremos inverosímiles. A mi juicio estos factores, señalados a grandes rasgos, son los que determinan que el carro europeo



"El público tiene en cuenta el carro como valor de inversión".

nas se deprecia, mientras el americano, en el primer año de uso, pierde aproximadamente un cincuenta por ciento de su valor. Por tanto el público aprecia que como inversión es mucho mejor la compra de un carro europeo. Por otra parte es bien conocida la economía

esté ganando cada día más el mercado cubano. Fenómeno que tiene caracteres mundiales, pues como le señalaba antes —termina el señor Santé— en los mismos Estados Unidos se está registrando en similares proporciones a como se produce en Cuba.

EL TRANSPORTE EN CUBA

PARQUEO

PARQUEADORES

PARQUIMETROS



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1951



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LAS REGULACIONES DEL TRANSITO

ESTUDIAN OFICIALES POLICIACOS, CREAR NUEVAS ZONAS DE PARQUEO

Para eliminar la congestión de las calles...
No lo consentirán en las dos aceras... Multas

Al objeto de trazar un plan para abrir nuevas zonas de parqueo de automóviles, en la capital y facilitar la descongestión del tránsito, una comisión integrada por el comandante José Valdés Machado y los jefes de la Sección de Tránsito, capitán Isidoro Caballero y de la Sección de Motocicletas de la Policía Nacional, capitán Raúl Rodríguez Santos, comenzó ayer a celebrar reuniones por sugerencia del Jefe de ese cuerpo, coronel Cecilio Pérez Alfonso.

En la primera reunión, la comisión convino en cambiar impresiones al respecto y obtener los consejos o pautas que pueda darles la Comisión de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas.

El capitán Rodríguez Santos, expresó que se proyecta convertir en zonas de parqueo distintos parques de la Capital que a juicio de la comisión, no son un verdadero lugar de esparcimiento, dado que sólo son frecuentados por elementos maleantes.

Entre esos parques figuran el de Villalón, en el Vedado, el de Dragones y Lealtad, frente a la Cuarta Estación, el de Habana y Empedrado y algún otro.

También se utilizarán espacios urbanos que servirían para ese fin, tales como zonas del Malecón, el Castillo de la Punta, Avenida de las Misiones y otras porciones que existen en barrios extramuros.

Cree el Jefe de la Sección de Motocicletas de la Policía Nacional,

que con esas zonas de parqueo se conjuraria, por el momento, lo que actualmente constituye una pesadilla para el chofer tanto particular como de alquiler: parquear sin infringir el Reglamento del Tránsito.

Espérase que el próximo martes, ya la comisión habrá madurado el plan que estudia.

RIGUROSAS MEDIDAS

Desde que el capitán Rodríguez Santos asumió la jefatura de la Sección de Motocicletas de la Policía Nacional, se pusieron en práctica rigurosas medidas contra los infractores del Reglamento del Tránsito.

Los vigilantes de servicio de motocicleta, acometieron con calor la persecución del parqueo en ambos lados de la calle en vías de una sola dirección y de todo parqueo en Avenidas y Calzadas, según lo dispone el Reglamento del Tránsito que se halla vigente.

“Por ello es —afirma el capitán Rodríguez Santos— que en la actualidad se advierte mayor descongestión en las céntricas calles de la Capital en las que hasta hace unos meses era prácticamente imposible, a todas horas, el tránsito de vehículos, por el estorbo que representaba el indebido parqueo en lugares no permitidos.

“Yo estimo que dentro de un mes el problema de la total descongestión del tránsito será una realidad”.

Añadió que no cuenta con personal suficiente para la regulación del tránsito y que por esa razón aún en distintas zonas se observa que el parqueo continúa siendo a capricho de los poseedores de automóviles, a quienes en verdad no culpa cabalmente, toda vez que no encuentran lugar apropiado para dejar sus vehículos, en tanto se hallen en diligencias personales.

LUGARES PROHIBIDOS PARA PARQUEAR

La acción puesta en práctica por las Secciones del Tránsito y Motocicletas de la Policía Nacional, para reprimir en lo que cabe las infracciones del tránsito, ha determinado que ahora no se permitirá el parqueo en la calle Calzada en el Vedado; San Lázaro, Monserrate, Egido, Acosta, Cuba, Habana, Fábrica, Avenida de Gancedo, Concha, Calzada de Luyanó, Calzada Real y Zanja.

Insistiendo sobre el particular, el capitán Rodríguez Santos, dijo: “Eso no quiere decir que podamos impedir el parqueo en todas esas vías de una sola vez y de manera permanente, ya que el personal con que contamos no es suficiente para dedicarlo a ese tipo de vigilancia y de ahí que, en la actualidad, en muchos de esos lugares aún haya muchos autos y otros vehículos parqueados. No obstante, rendiremos el máximo de esfuerzo para hacer cumplir el reglamento del tránsito”.

De ahora en adelante, serán multados aquellos choferes que parquean sus vehículos en la acera indebida, según sea día par o impar, en las calles en que habitualmente lo hacen y que son las de Amistad, Industria, San Miguel, Prado, San Nicolás y Zanja, desde Belascoain a Infanta. En estas calles se parqueaba a ambas aceras y ahora sólo podrá hacerse en una.

Progresivamente se aplicará la medida a las demás calles de una sola dirección, según lo vayan requiriendo las circunstancias.

INICIATIVA

La Sección de Motocicletas de la Policía Nacional, se propone imprimir unas tarjetas o volantes, que tendrán por su frente un consejo de precaución y en el dorso la reproducción de las más importantes disposiciones sobre el tránsito. Esas tarjetas o volantes, serán dejadas a los infractores en el limpia-parabrisas, conjuntamente con los boletos de multas, que serán numerados y en los que constará la infracción que se aplica.

Handwritten notes:
Vig.
1



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



CON EL TANQUE LLENO

Por
Octavio Jordán

Sesenta Automóviles sin Dueño Conocido

CON motivo de las recientes y celebradas medidas policíacas contra el estacionamiento indebido, (lo que ha puesto en movimiento a media Habana) han ocurrido cosas muy simpáticas y curiosas, algunas de las cuales, nos contaba ayer tarde el Capitán Rodríguez Santos, quien junto al no menos Capitán Caballero, han llevado el peso de la gran actividad que despliegan en estos momentos sus respectivos cuerpos.

Al suprimir el estacionamiento en la calle Zanja, de Galiano a Belascoain, por ejemplo, se encontraron nada menos que SESENTA automóviles cuyos dueños no aparecían por ninguna parte, y sin embargo, esos automóviles pertenecían a alguien y venían disfrutando de cómodo storage en medio de la vía pública.

También fué hallado un automóvil sin ruedas ni motor—la carrocería solamente—que estaba "tirado" allí desde el año 1942, sin que su dueño se hubiera preocupado nunca por llevarlo a un rastro, donde hubiéramos conseguido algunos pesos, o regalado a una persona determinada.

Fueron halladas no menos de 15 carretillas vendedoras de distintos artículos, la mayor parte de ellas sin licencia, naturalmente.

Cinco talleres de MECANICA GRUESA operaban en medio de la calle, donde lo mismo se "echaba abajo" un motor, que se cambiaba un eje, o se esmerilaba un auto. Estos "talleres al aire libre", no sólo operan en la calle Zanja sino en muchas otras calles de La Habana, obstruccionando, contraviniendo las ordenanzas y con gran molestia para el vecindario. Nosotros, ya lo hemos dicho en otras ocasiones, no nos oponemos a que cada cual se "defienda" como pueda, eso es humano y lógico, pero cuando esa "defensa" perjudica a un tercera persona, en este caso, "muchas terceras personas", no podemos justificarla en ningún modo.

También (esto no podía faltar en nuestro ambiente) apareció un automóvil en cuyo parabrisas había nada menos que SEIS NOTIFICACIONES

policíacas sin que su propietario, un "suficiente e influyente" miembro del GRAS, se hubiera preocupado en lo más mínimo. En este caso especial, el Capitán Rodríguez Santos—que tampoco anda creyendo en "santos"—remitió al influyente personaje al juzgado correspondiente por reiterada desobediencia a un superior.

Varias "piqueras revolucionarias", las que se establecieron allí sin el correspondiente permiso de la Comisión Nacional de Transportes, también fueron desalojadas. Y otras muchas cosas más que harían interminable la relación, todo lo cual fué hallado en SOLO NUEVE CUADRAS DE UNA SOLA CALLE, imagínese usted pues, si esa requisa se hace en toda la ciudad, ¿cuántas cosas fuera de la Ley, de las ordenanzas y de los reglamentos no se hallarían? Miles y miles, pero que, ante el grave problema de orden público que ello es capaz de provocar, no nos atrevemos a recomendar se haga de una sola vez. Poco a poco, así como se ha procedido en la calle Zanja, podríamos de vez en cuando realizar estas labores de "limpieza" en algunas calles determinadas, lo que mucho haría ganar a la Capital en el orden sanitario, del urbanismo y de la civilización, ¿qué mucha falta nos hace, amigo!



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CON EL TANQUE LLENO

Por
Octavio Jordán

Una Charla Informal con el Coronel Pérez Alfonso

EN la mañana de ayer, de modo casual, nos tropezamos con el coronel Pérez Alfonso, jefe de la Policía Nacional, con quien charlamos brevemente y de manera informal sobre cuestiones del tránsito.

Como en otras ocasiones en que nos hemos entrevistado con el máximo jefe policiaco, lo encontramos preocupado sinceramente por los graves problemas, a los que está prestando en estos momentos su mejor atención, como lo demuestran las recientes medidas adoptadas sobre estacionamientos indebidos que mucho han aliviado esos escandalosos y frecuentes tranques que se sucedían en cada esquina y en cada momento. En esto, justo es confesarlo, los capitanes Rodríguez Santos y Caballero, jefes de las Secciones de Motocicletas y Tránsito, respectivamente, han actuado de manera inteligente y firme cooperando decisivamente a la implantación de las medidas dispuestas por el coronel Pérez Alfonso.

Entre otras cosas nos dijo el jefe policiaco que mantendrá firmemente las regulaciones que, sobre estacionamientos, están contenidas en el Reglamento de Tránsito vigente, respaldando en todo momento la actuación de sus hombres que sabe actúan bajo la presión constante de las influencias y los intereses creados. Que ha unificado el mando de las Secciones de Tránsito y Motocicletas bajo un comandante que fungirá como jefe de la unidad para dar mayor impulso a las medidas que se dispone tomar.

También nos dijo el coronel Pérez Alfonso que obligará a los ómnibus a hacer sus paradas de modo **OFICIAL** en mitad de cuadra, prohibiendo las actuales paradas en las esquinas que tanto obstaculizan la visión. En esto, como hemos sido desde hace mucho tiempo, decidido partidario de su implantación, por prácticas y seguras, nos sentimos muy complacidos de que al fin se haya decidido así.

Esas paradas en la zona comercial serán cada **DOS CUADRAS**, lo que también aliviará de modo notable el tránsito de la ciudad. Estas son cosas de la que se encuentra muy urgida la capital, y ahora que hay una persona con la suficiente fuerza para imponerla, sería una lástima que se malograra.

Como al suprimirse un gran porcentaje del espacio que antes se destinaba libremente para estacionamiento, éste se ha agudizado, el jefe de Policía ha solicitado del gobierno municipal y Obras Públicas se habiliten nuevos espacios donde puedan estacionarse automóviles a determinadas horas, así como invitado a los inversionistas a fabricar edificios en el centro de la ciudad destinados a parqueo exclusivamente, como los encuentra usted en las más importantes ciudades de los Estados Unidos.

Algunas otras cosas nos dijo el coronel Pérez Alfonso, pero como no estábamos en plan de entrevistarlo sino que nuestra conversación fué de modo casual, no las recordamos todas en este momento; pero si podemos decir a ustedes, que se encuentra prestando su mejor atención al agudo problema planteado a la ciudad por los **SETENTA MIL** vehículos que ruedan en ella cada día, y que, lógicamente, producen los trastornos que todos palpamos en nuestro recorrido.

Sinceramente, nos alegra esa preocupación suya, y ojalá que no pierda el impulso y continúe batallando sobre algo de que está muy urgida la capital: **UN ADECUADO ORDENAMIENTO DE SU TRANSITO.**

“STAYON”



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Proporciona la iniciativa privada un espacio para el parqueo de seiscientos automóviles

El Centro Comercial de Infanta y 23 fué construído enteramente con capital cubano. Propició el Hotel Nacional su erección. ¡Ojalá el ejemplo sea imitado!

Desde hace dos semanas, que fué inaugurado con brillante ceremonia el "Centro Comercial de Infanta y 23", el público acude a observar las innovaciones urbanísticas que el mismo ha introducido en Cuba, tendientes a resolver los problemas del tránsito mediante la creación de espacios para "parquear" automóviles.

El señor Paul Mendoza, clubman distinguido, y con gran experiencia en asuntos de urbanización, leyó unas cuartillas en dicho acto, de las cuales ofrecemos el siguiente extracto: "Este edificio, construido en 16 meses, ha sido costado totalmente con capitales privados, por una compañía cubana que tengo el honor de presidir. Propició el Hotel Nacional su construcción como una manera de fomentar el turismo y para contrarrestar el reproche de los turistas respecto a que el mejor hotel de La Habana estaba muy lejos de las tiendas.

"En este punto donde hasta agosto del año pasado había sólo furnias de antiguas canteras, se alza hoy la valiosa casa de cristal, mármoles y aluminio que ustedes ven, cuyos locales han sido arrendados por tiendas de modas de señoras y de caballeros, de perfumes, galería de arte, salón de belleza, restaurant y fuente de soda, bombas de agua, gabinetes de cocina, artículos de sport, lencería, efectos de escritorio, artículos para regalos, agencias de automóviles, barbería y oficinas de una gran empresa aérea. Los turistas encontrarán vidrieras en que recrear su vista a las mismas puertas del hotel y los habaneros un centro comercial más accesible a sus hogares.

"En el edificio hay dos pisos destinados al parqueo de suficiente número de automóviles de los inquilinos y de su clientela y para los de los edificios de oficinas y de apartamentos de las cercanías, produciendo beneficio apreciable a la ciudad al eliminar esta causante de tranques y congestión de tránsito. La iniciativa privada rindiendo un servicio público. ¡Ojalá el ejemplo sea imitado!

"Con este edificio empieza una nueva era: la de La Habana del porvenir. Así como el centro de tiendas en tiempos de nuestros abuelos se hallaba en "La Habana vieja" y hoy en las calles Galiano, Neptuno y San Rafael, desde hoy aquí se trasladará. Varias son las fuerzas que lo están empujando: la tendencia de las tiendas a acercarse a los barrios residenciales y la descentralización del comercio a virtud del automóvil.

"Mientras algunos estudiosos de urbanismo opinan que Infanta será la heredera de Galiano porque es una amplia avenida que cruza la ciudad y, además, enlaza con los extensos y populosos sectores de la Vibora, en que se calcula que reside el 30 por ciento de la población habanera, otros señalan a 23 como la avenida del futuro exponiendo que ya ha adquirido un aspecto eminentemente comercial, y que sirve al Vedado y a los repartos de Marinao en que se encuentra si no la mayor población, si la de mayor capacidad adquisitiva.

"Da la casualidad de que ambas avenidas, Infanta y 23, se cruzan en el punto en que nos encontramos esta tarde, de forma que, ya sea una o la otra la llamada a convertirse en

la calle comercial del porvenir, habremos de ocupar un punto preeminente en ella

"¿Qué adelantos verá La Habana del futuro? El centro de tiendas probablemente se habrá movido aún más hacia el oeste, cual hoy lo hace a este sector de magnificas avenidas y donde halla esa facilidad tan necesaria de la vida moderna de contar con el parqueo contiguo, cómodo y económico, que este gran edificio ofrece"

El doctor Eugenio Cantero, competente letrado consultor del Ministerio de O. P., explicó en su hermoso discurso el status legal del terreno y del edificio que se inauguraba, todo lo cual es propiedad de la República de Cuba, que entrará en posesión de los mismos al expirar el contrato-concesión del Hotel Nacional.

Por su parte nuestro compañero Armando Maribona dijo en su discurso:

"Hay ciudades, barrios, calles y edificios que nos inspiran simpatías, otros que nos resultan antipáticos y otros que ninguna emoción nos causan, favorable o adversa. Cuando comenzaron a fundarse las asociaciones de calles comerciales varias de aquéllas tuvieron el propósito de añadirles atractivos a la suya. Se pensó en toldos, en iluminación nocturna, en pintar las fachadas, asuntos de ornato público, que es un aspecto menor del urbanismo. Fueron desoídos mis consejos de crear "portales artificiales" para estrechar o suprimir las aceras y proveer espacios para el estacionamiento de automóviles en Obispo y en Neptuno, lo que hubiera mitigado los inconvenientes de la lluvia y del sol y también los de las congestiones del tránsito y la escasez de espacio para parqueo!



21

Prónostiqué hace ya muchos años la decadencia de las calles y barrios comerciales que presentan dificultades de la circulación de su savia, que son los vehículos y el público, y advertí que ofreciendo facilidades a unos y otros surgirían nuevos barrios y calles comerciales. Aquí lo tenemos realizado en esta zona donde coinciden Infanta y 23.

Pero mientras La Habana carezca de su Plano Regulador y no esté controlada por una Comisión de Urbanismo técnica y apolítica, continuará ocurriendo: a) que unos propietarios de edificios, como el de Ambar Motors y el de éste que hoy se inaugura, tienen el certero criterio urbanístico de retirar su respectiva alineación lo cual les permitirá "parqueo" privado en sus frentes a la vez que dejar amplia acera para el público y además poseen enormes sótanos dedicados también a "parque", y b) otros propietarios, cuyos edificios todo el mundo puede ver, los llevaron al borde de la acera —¡ni una pulgada de concesión!— y carecen de espacio subterráneo o elevado para el estacionamiento de automóviles. Con ello se imposibilita en esta zona de Infanta y 23 la más fluida circulación de toda clase de vehículos y el estacionamiento de los automóviles que atrae la gran cantidad de oficinas, de tiendas, de bares, cabarets y otros activos negocios instalados en tan atractiva parte de La Habana.

Resulta necesaria una equitativa disposición ordenando que cada inquilino pueda ejercer el derecho de autorizar frente a su casa el parqueo del o de los automóviles que le interesen, y no los que son ajenos a su negocio, a su profesión o a su amistad. Y por necesidades del tránsito ha de llegarse también a establecer que el pavimento de calles y avenidas sea para la circulación de los vehículos, no para su "parqueo".

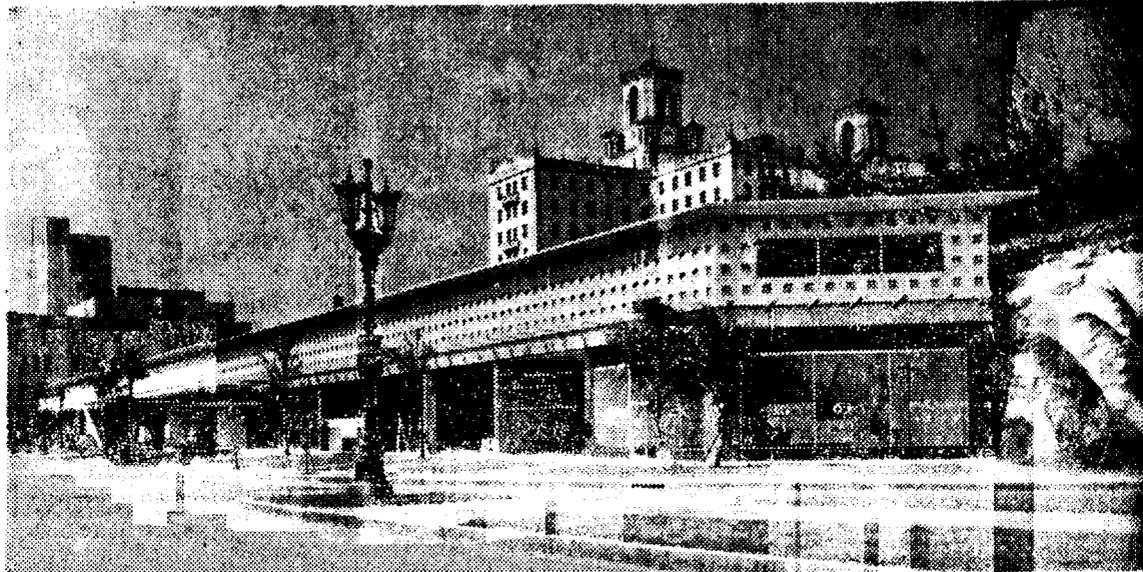
Me produce enorme regocijo el asistir hoy a la inauguración de este "Centro Comercial Infanta y 23", porque en su sótano y en su planta alta ofrece espacio para estacionar 600 automóviles, magnífico elemento de comodidad y de ahorro de tiempo para el público que venga a hacer sus compras. Con realizaciones como ésta La Habana podría ir dejando de ser aldea enorme para convertirse en una ciudad sin sectores ni calles intransitables y antipáticas".

Am, dice 2/51

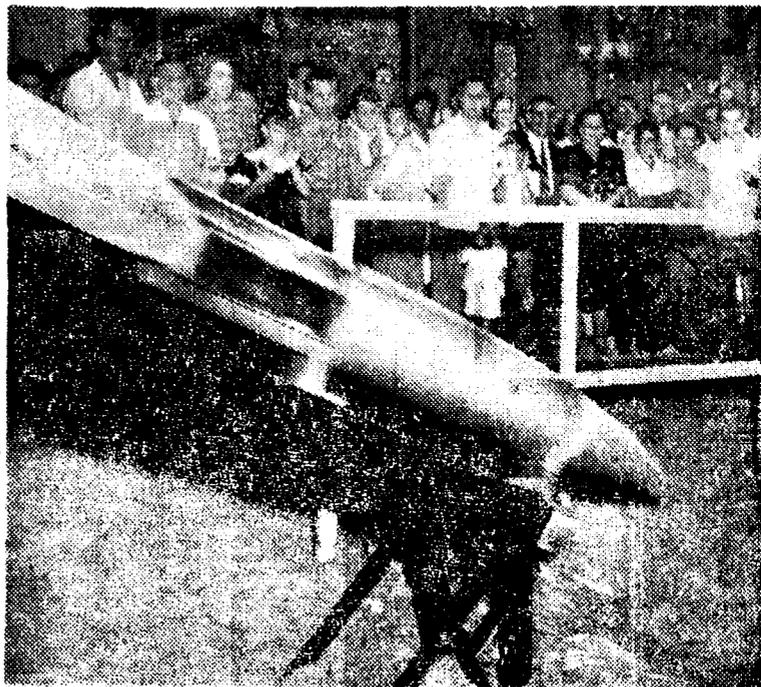


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

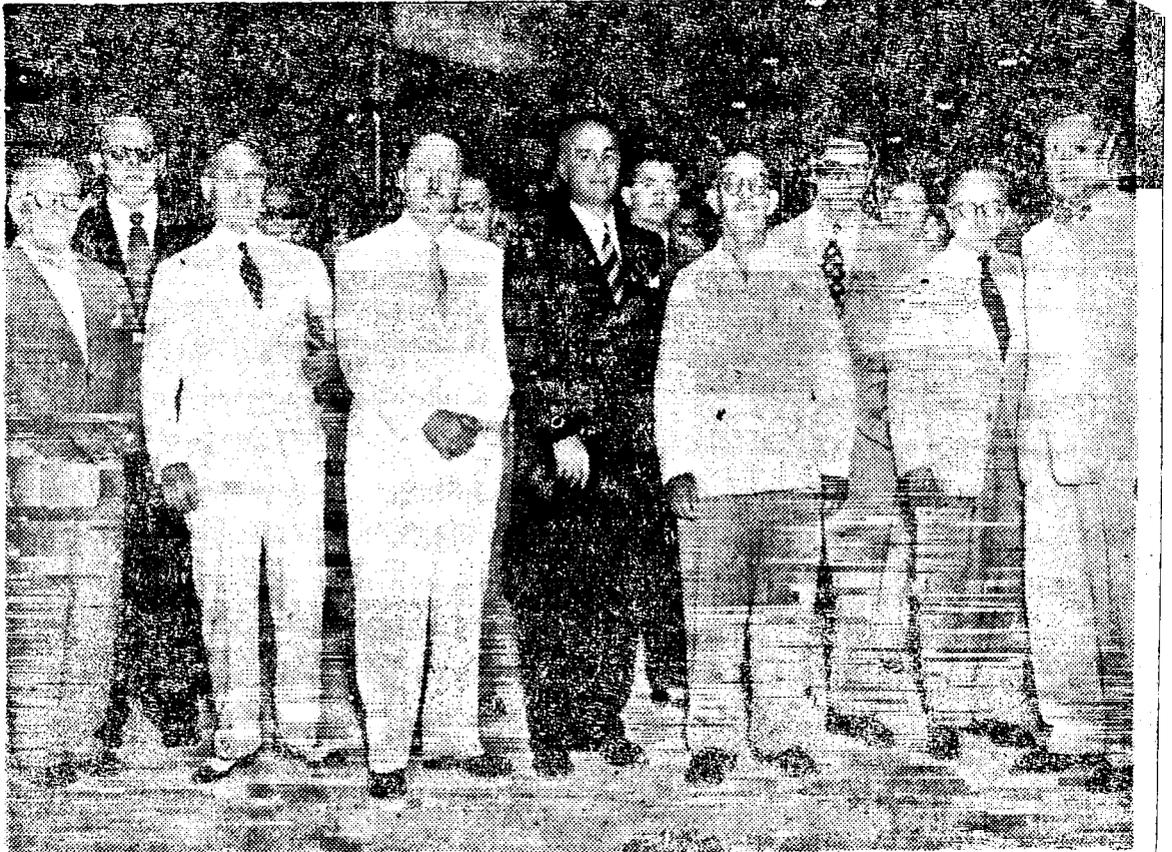
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Vista de conjunto del "Centro Comercial Infanta y 23", cuyo sótano está destinado al parqueo de 300 automóviles y su planta alta, tiene capacidad para otros 300. Obsérvese el gran espacio dejado entre la calle y el edificio, que permitirá en cualquier momento ser convertido en parqueo privado, dejando el pavimento libre para la circulación de toda clase de vehículos. Al fondo, el Hotel Nacional. A la izquierda, el edificio que ocupa el Ministerio de Agricultura, cuya alineación es también de conveniencias urbanísticas.



En este modelo de cohete de propulsión a chorro fueron encerrados los periódicos del día, el acta de la inauguración del "Centro Comercial Infanta y 23", y otros documentos. El cohete penetró, como un bólido en la tierra, y fué después cubierto por una placa de concreto cuya inscripción recomienda no abrirlo hasta el año 2,151.



El acto inaugural del "Centro Comercial Infanta y 23" reunió a numerosas personalidades, habiendo esta foto captado a los señores arquitecto Emilio Soto, doctor Carlos Falla, Pablo Mendoza, doctor Eugenio Cantero, Paul Mendoza, ingeniero Lorenzo Betancourt (director técnico de la obra); Alejandro Suero, Armando Mari-bona y arquitecto Rafael de Cárdenas (proyectista de la obra).



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1 9 5 3



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Como esta improvisada "zona de parqueo" han florecido docenas en La Habana Vieja, con el consiguiente desalojo de los vecinos que vivían en estos antiguos solares y casas de vecindad.

Desalojan a centenares de familias para constituir 'zonas de parqueo'

Por León PILARES

Una profunda y justificada inquietud se manifiesta en la población de La Habana Vieja, por la ola de demoliciones de numerosos solares y casas antiguas de habitaciones de modestos precios.

El hecho es consecuencia de la obra destructora que realiza la piqueta destructora, y las penurias las están sufriendo ya, millares de familias pobres que han ido perdiendo su albergue que mantenían desde muchos años atrás, y que han tenido que peregrinar trasladándose a otros lugares, cayendo en la mayoría de las veces en vorágine de los altos precios de la vivienda por la que tienen que entregar hasta la mitad de sus recursos económicos mensuales.

VICTIMAS POR UN FLORECIENTE NEGOCIO
Un recorrido por la abigarrada

zona de la antigua ciudad intramuros evidencia cómo en cada lugar donde otrora existiera un humilde refugio bajo techo docenas de familias cubanas, han devenido ahora en solar demolido utilizado como "zona de parqueo para autos".

Según se ha podido saber, la mayoría de los dueños de esos antiguos solares o casas viejas, ha logrado el desalojo de los vecinos mediante argucias y maniobras apoyadas por el Ministerio de Salubridad y Asistencia Social. Otros, "acogiéndose" al Apartado Primero del Artículo 13 de la Ley-Decreto No. 449 de 9 de octubre del pasado año, denominada "Ley de Alquileres" han reclamado el derecho de demoler su propiedad para construir en el mismo espacio otra nueva; pero en vez de esto último, al igual que los anteriores, el terreno lo han adaptado para utilizarlo en garaje ocasional para toda clase de vehículos, porque ello le produce más jugosas ganancias.

Sin tratar de hacer una relación exacta de los sitios que ahora son utilizados en esos "parqueos" en detrimento de la población capitalina que residía en los propios antiguos locales, podemos enumerar los siguientes:

Teniente Rey entre Habana y Aguiar, Amargura entre San Ignacio y Mercaderes, San Ignacio entre Obrapia y Obispo, Cuba entre O'Reilly y Empedrado y O'Reilly entre Cuba y San Ignacio.

PAGA EL PUEBLO LAS CONSECUENCIAS

La Habana Vieja hace tiempo que dista mucho de ofrecer cómoda vivienda humana. La concentración oficial, la centralización económica y el abuso de las empresas de transporte, y de los nuevos y antiguos propietarios de vehículos, especialmente de autos, la han convertido en una zona de tranques, estentóreos conciertos, de claxons y humaredas insalubre. Pero pese a todo ello, los viejos solares y buhardillas eran deseados por centenares de inquilinos en la imposibilidad material de conseguir otro local en lugar mejor acondicionado. Ahora son precisamente los autos los que al proporcionar el jugoso negocio del storage, excitan la voracidad de usureros casatenientes a lanzar a la calle a sus inquilinos para llenar el espacio de "colas de pato" de los nuevos y viejos "favorecidos de la suerte".

at 1/1



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

PARQUEO AUTOMATICO

Los visitantes de Washington D. C. pueden ver, perfiladas en su firmamento, dos torres. Una es el Monumento a Washington. La otra es un garage vertical, que con el tiempo llegará a ser considerado algo así como un monumento, ya que, siendo el garage más alto y estrecho de la capital norteamericana, representa una nueva idea para la solución de un problema casi universal: el parqueo en las ciudades congestionadas de automóviles. El garage de que hablamos puede acomodar 72 automóviles en un espacio que, de otro modo, acomodaría solamente 9. No tiene rampas ni pasillos, y un solo empleado controla su manejo sin necesidad de tocar los automóviles, ya que el parqueo se hace automáticamente, por medio de botones.

La eficiente utilización de una construcción tan estrecha como la de este edificio —25 pies de ancho— ha sido posible mediante el empleo de un mecanismo llamado Park-O-Mat, que, accionado por botones, mueve automáticamente los automóviles desde la entrada del garage hasta los compartimientos individuales, situados uno encima de otro, a cada lado de un elevador central.

He aquí cómo funciona: el cliente deja su auto en la carrilera de entrada, con el freno de mano suelto. El empleado del garage aprieta el botón correspondiente en una pizarra de control, y una planchuela se desliza por debajo del auto. Desde ambos extremos de la planchuela, brazos de metal aprisionan las defensas del auto. La planchuela conduce el auto a un elevador. Cuando el elevador llega a la casilla que corresponde, automáticamente el automóvil se coloca en ella. Mediante el mismo mecanismo, los carros son devueltos a sus dueños en menos de un minuto.

Al autorizar la construcción de este garage Park-O-Mat, que rivalizaría en altura con el Monumento a Washington, las autoridades tomaron en cuenta lo que significa de beneficioso este proyecto, ya

que ofrecía una verdadera solución al problema del parqueo en la parte baja de la ciudad. A ese efecto, se enmendaron 22 regulaciones de construcción y zonas.

En Diciembre de 1951, después de inaugurado el garage, el Bureau of Public Roads llevó a cabo un "survey" entre los automovilistas. Los resultados fueron extraordinariamente favorables al nuevo sistema de parqueo, habiendo demostrado dicha investigación que al público le gusta, por dos razones: no tiene que esperar por sus automóviles, y las casillas individuales, a prueba de fuego, protegen a los vehículos de golpes y rasguños, así como de robo.

Sin embargo, el interés por este garage no está limitado a las autoridades y automovilistas de Washington solamente. A juzgar por las cartas y llamadas telefónicas recibidas, las perspectivas que el Park-O-Mat parece ofrecer, para la solución de este problema, son prácticamente universales. Desde lugares tan remotos como China, Africa del Sur, Alaska, México y Noruega, se han recibido cartas pidiendo información con vista a la construcción de garages similares en esos países.

Indudablemente, una de las razones para tal interés en todas partes del mundo es que los garages Park-O-Mat pueden ser edificados en terrenos que resultarían muy estrechos para cualquier otro tipo de edificio comercial.

Los propietarios de este garage en Washington planean producir garages similares, pre-fabricados, a un costo estimado de \$125,000, cuando el acero sea más asequible. Mirando hacia el futuro, visualizan una era ideal para el automovilista de las ciudades, en que los edificios de oficinas, tiendas y teatros tendrán sus Park-O-Mat.

Durante la II Guerra Mundial, Arthur G. Dezendorf, quien fuera

empleado de la Esso y actualmente es Distribuidor Esso en Washington, se encontraba convaleciendo en un Hospital del Ejército Americano, cuando casualmente vió en una revista una fotografía del Monumento a Washington. A pesar de haber estado viendo este monumento toda su vida, ya que residía en dicha ciudad, fué la fotografía la que hizo brotar en su mente la idea de que un edificio de estructura similar era lo necesario para solucionar el problema del parqueo en ciudades congestionadas por el exceso de automóviles. Se puso a trabajar en su idea y, concebido ya el diseño, sólo le faltaba el equipo mecánico que condujera los autos desde la calle hasta las casillas acomodadoras.

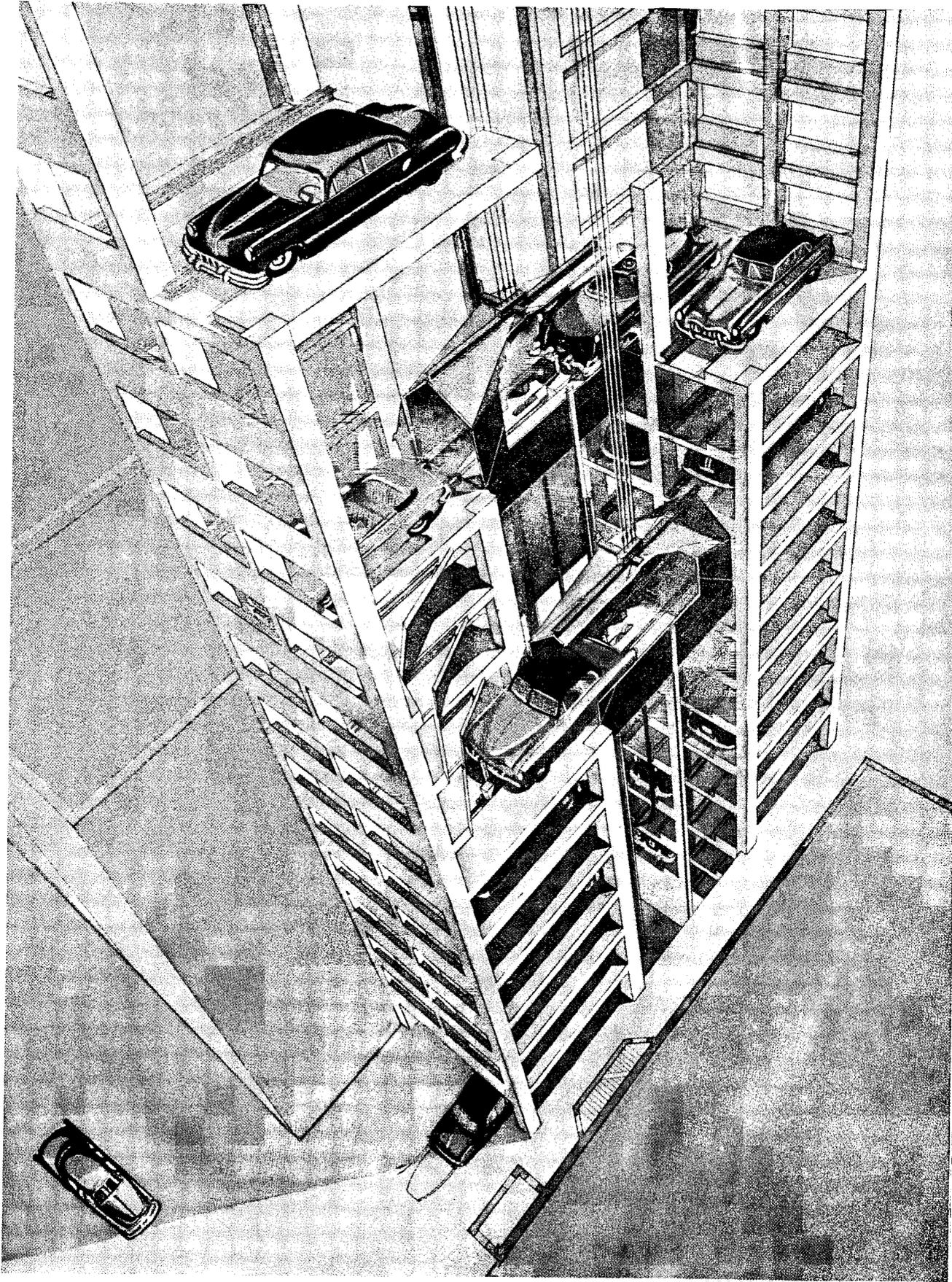
A su regreso a Washington, después de la guerra, Dezendorf revisó los archivos de la Oficina de Patentes en busca del mecanismo necesario. Allí encontró registrados infinidad de nuevos diseños de grúas, rodaderas y otros, pero ninguno resultaba adecuado para la edificación alta y estrecha que tenía en proyecto.

Al mismo tiempo, Richard Sinclair, un joven inventor de San Diego, California, trabajaba por su parte en un proyecto similar. En cierta ocasión, Sinclair acompañaba a su esposa en la compra de zapatos y llamó su atención la varilla con un marcador móvil, que el dependiente empleaba para tomar la medida del pie de su esposa. Tomando como base el mismo principio del pequeño artefacto, inmediatamente la idea del mecanismo para el Park-O-Mat, con su planchuela deslizante y brazos móviles, tomó forma en su mente.

Con noticias de la invención de Sinclair, Dezendorf le propuso trabajar juntos en el proyecto, y poco después cristalizaba lo que en un futuro pudiera ser la solución a este problema universal del parqueo.

Traducido de la Revista "The Lamp"

PATRIMONIO
DOCUMENTAL
LA FAMILIA ESSO
OFICINA DISTRIBUIDOR
DE LA HABANA



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

Declaró 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 campesinamente 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 vitalidad 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—inmediato—, y el Plano Regulador—mediato—indican el mejor modo de invertir el dinero.

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

—Una avenida soía resulta contra-productiva. Hay que estudiar la red viaria 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. (Calle 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 (creches).
- 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. G. 30/63



1 9 5 4



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Editorial

El Parqueo en La Habana

ENTRE las numerosas dificultades que entorpecen el tránsito en nuestra ciudad, se encuentra el anárquico régimen de parqueo. Como que el Estado no ha adoptado medidas para resolver este problema, el parqueo se realiza de acuerdo con el capricho o la conveniencia de cada cual. Hay avenidas de intenso tránsito que soportan un doble parqueo, y calles por las cuales apenas se puede circular en virtud del estacionamiento de vehículos.

A todos estos males ha venido a agregarse la existencia de esos nuevos funcionarios del tránsito que son los parqueadores, los cuales distribuyen el espacio de parqueo a su antojo y cobran por el servicio. El automovilista se ve sometido, en tal forma, a la voluntad de estos dueños de la calle, que rara vez responden a una verdadera necesidad. Son individuos que, ante el desempleo existente en el país, se ganan la vida pretextando que rinden alguna utilidad a los automovilistas.

En todas las grandes ciudades modernas, hay sistemas científicos de parqueo. El Estado y el Municipio se ocupan de construir

áreas subterráneas de estacionamiento y parques destinados a tal función. Además, se instalan parquímetros en lugares apropiados, para que el automovilista, por una cantidad pequeña, pueda dejar su carro durante cierto tiempo. De tal modo, no se interrumpe el tránsito ni se contempla el espectáculo, tan frecuente en La Habana, de que céntricas avenidas y calles estén sometidas a un doble parqueo, que ocasiona tranques y graves molestias.

Dada la gran cantidad de vehículos que actualmente circulan por nuestra ciudad, es indispensable que las autoridades presten atención a este engorroso problema y que lo resuelvan en forma eficaz. Para ello es indispensable un plan bien estudiado, con la cooperación de los técnicos, cuya realización se ponga en práctica cuanto antes. Este no es un asunto que pueda dejarse a la buena de Dios. Hay que aplicar la inteligencia y la previsión, además de los recursos financieros, para hacer que el parqueo en La Habana, como en todas las grandes ciudades, obedezca a una organización que no entorpezca el tránsito ni ocasione constantes dificultades a los automovilistas.

M. C. Mayo 2/04



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

LAS CALLES NO SON PROPIEDADES HORIZONTALES DE ESTACIONAMIENTO

Por el Arq. Jaime Sallés Buigas.

Para decir algo sobre el problema del tránsito, hay que arriesgarse a caer en el remolino de lo tantas veces hablado y escrito queriendo expresar lo que tan a menudo nos molesta. Y, dado el caso, el papel aguanta casi todo. Además, se supone que sea el cuarto poder...

¡¡Si es tan sabido que la calle no es para estacionarse, sino para transitar!! Es tolerable que por aliviar el conflicto debido al enorme incremento de vehículos, en la actualidad, se organice el estacionamiento o "parqueo" en ciertas horas y en determinadas calles para descongestionar otras. PERO ESTO NO ES SOLUCION, SI POR SOLUCION SE ENTIENDE LO DEFINITIVO. Las calles no se construyen para que las utilicen los autos o camiones ocupando un espacio fijo casi permanentemente, como si los pavimentos se vendieran por pedazos a cada propietario de un vehículo. Decididamente NO.

Los edificios de estacionamiento son patrimonio de las ciudades "actuales". No son sinónimos de lujo, sino de edificios de primera necesidad, como los hospitales, escuelas y residencias de una urbe. Resuelven el enorme problema de descongestionar las calles; evitan la pérdida de tiempo en buscar "¿dónde habrá un hueco?"; proporcionan tranquilidad al propietario del auto, teniendo éste la certidumbre que sus gomas no habrán pasado por arriba de alguna pun-

tilla; y atraen hacia las tiendas y comercios de las áreas donde se encuentran, gran aumento de clientes, al tener éstos un sitio fijo donde situar el auto.

Dichos edificios de estacionamiento no deben ser productos aislados, sino constituir un sistema circulatorio con ellos como terminales equidistantes y proporcionadas en capacidad al área o zona donde van a pertenecer y prestar servicio.

Desde los buenos días dados por el primitivo edificio de estacionamiento con rampas, todo cerrado al exterior, pasamos por la época de tumbar la cortina que aislaba los interiores de esos edificios, con la calle, con el aire y la luz; obteniendo resultados más higiénicos y sanitarios a la par con una estética superior. De esto se dieron cuenta en Boston, E. U. A. en 1933, y creo que todavía no se han tenido que lamentar de su idea. Más recientemente; si por reciente se toma el año de 1937; nacieron los edificios de parqueo con elevadores cuya primordial ventaja la pregonaron a voz en cuello; ahorro de espacio al eliminar las rampas, que con su 10% de pendiente consumían una superficie de cierta consideración.

Es de esperar, sin necesidad de grandes dosis de optimismo, que aquí no suceda lo que en EE. UU. donde en los primeros tiempos, algunos individuos consideraban estos edificios como de categoría inferior, indignos de acomodarse en ciertas zonas "elegantes"; retardando los beneficios de su funcionalismo y práctica, por la estrechez de la frente de dichos señores.

No entraremos a detallar todas las variedades en cuanto a tipos de edificios de estacionamiento se refiere, pues dentro de la generalidad de los de rampa y los de elevador, hay muchas espe-

cialidadés. Nos auto-limitamos a rozar el tema de su necesidad, bien sean como edificios dedicados exclusivamente a parqueo, bien en combinación con tiendas, teatros, oficinas y hospitales. Así, ¿por qué no dejar como en otros países, cuatro metros cuadrados de superficie para estacionamiento, por cada metro cuadrados de venta en las tiendas de departamentos, con lo cual estaría asegurada la comodidad del cliente? Eso es factible, pero aquí luce improductiva y antieconómica esta afirmación a los oídos de quien pone el dinero para fabricar. Ojalá que con el calor del verano próximo, consigamos que se guarden las orejeras...

Todos y cada uno de los edificios que por razón de sus funciones o destinos específico, atraigan, acomoden o mantengan una cantidad razonable de personas, empleados o clientes; deberían poseer espacio para acomodar esa porción del individuo que es su auto. (recuérdese que vivimos en la era maquinista). 26 automóviles pueden parquear; como máximo; a lo largo de una cuadra de 100 metros; 13 en cada acera. Pero estos 26 autos a menudo obstucionan el pase de 150 vehículos en una hora, disminuyendo el flujo de tránsito de 500 a 350 vehículos por hora. Hasta el presente el número de edificios de estacionamiento que prestan sus servicios en esta ciudad de San Cristóbal, se pueden contar con los dedos de una sola mano y su por ciento mayor está situado en la Habana Vieja; cosa muy lógica y natural. Pero a la hora de situar alguno importante en la zona comercial y de incalculable movimiento como es la de Galiano, San Rafael, Reina y Néptuno; poseedora de un sin número de restaurants, tiendas de todos tipos, teatros y oficinas; me viene a la mente la man-

zana; ocupada en la actualidad por billeteiros, por tenduchos, por suciedad y por mosquitos; denominada: "La Plaza del Vapor". Después de tantas idas y venidas sobre su destino futuro y sobre la construcción en ella de tal o cual edificio, parece que en definitiva no hay una mira o destino fijo para ella. Se podría pensar en utilizarla como área verde, más encontrándose prácticamente al lado de los Parques Central de La Fraternidad y de los jardines del Capitolio, la necesidad de utilizarlas como pulmón de la ciudad, no es tan perentoria; luciendo muchísimo más útil para edificar en ella un gran local de estacionamiento, cómodo y céntrico que supla la carencia actual de construcciones de ese tipo en la zona y obvие las dificultades existentes.

Si llamamos; edificios con parqueo integral, a todos aquellos que han proporcionado algún espacio; para estacionar los autos de sus clientes o del gran personal que a ellos concurre; dentro de la propia estructura de la construcción, y no en parqueos o lotes anexos; entonces nos damos cuenta que vuelven a sobrnarnos los dedos de una sola mano para contarlos en nuestra ciudad. ¿Habrá, por suerte, algún día, cines o teatros con un piso o planta inferior destinada a parqueo? ¿Veremos alguna tienda con parqueo integral, a más de la existente en "La Rampa" que constituye la honrosa excepción que confirme la regla? ¿Y habrá algún otro edificio de oficinas con un piso destinado a estacionamiento, como el caso del "Retiro Odontológico"?... Todos ustedes y yo creemos que así será. Sólo hay que tener un poco de paciencia.

Arquitectura, La Habana, julio de 1954.



1 9 5 6



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DISPAROS AL AIRE

Otro Abuso

Por Rafael Arturo Carbonell

ALGUNOS parqueadores que se encuentran en el centro de la ciudad han emprendido un nuevo negocio en el que todo es ganancia; alquilar lo sautomóviles que les son confiados por sus obligados clientes.

Esa nueva actividad—o vieja—fué descubierta por la familia del propietario del vehiculo.

Veamos cómo sucedió.

Un comerciante trató de estacionar su máquina cerca del establecimiento de un colega a quien tenía necesidad de visitar. Después de dar varias vueltas a la manzana, comprobó que no había espacio libre y obligado por las circunstancias, le entregó su automóvil a un parqueador que le aseguró que dentro de unos minutos se iba a marchar un señor que también había dejado su carro en ese lugar.



El comerciante se alejó y el parqueador quedó en posesión de un magnifico modelo de 1956.

Parece que el señor a que se refirió el parqueador se demoró, o por otra razón, el mencionado individuo comenzó a pasear en el flamante vehiculo por las calles cercanas, y al pasar por frente a una tienda elegante, una señora con dos niños le hizo señal a un chofer de alquiler.

El parqueador, que también vió la señal de la dama, detuvo la marcha y abriendo una de las puertas del automóvil le dijo a la señora:

—Si va cerca, la puedo llevar.

La dama y los dos pequeños penetraron en la máquina, y después de comunicarle al chofer la dirección del lugar a que iban, comenzaron a hacer comentarios sobre lo que habían comprado.

Los niños, que a veces se fijan en lo que no ven los mayores, le dijeron a su mamita que el automóvil en que iban se parecía al que recientemente había adquirido el jefe de la familia.

La señora comprobó lo que decían sus hijos y, al bajarse, apuntó el número de la chapa.

Cuando por la noche el comerciante regresó a su hogar, su esposa le preguntó que dónde había estado a una hora determinada —la misma en que ella y los pequeños habían alquilado el automóvil—. Nuestro buen hombre le contó sobre su entrevista con el amigo.

Al comprobarse que era su automóvil el que habían utilizado, el comerciante tuvo intenciones de ir a pedirle cuentas al parqueador.

Al día siguiente, tomando la vida por el lado filosófico, decidió no actuar contra semejante tipo que pudo haber llevado la discordia a su hogar.

Atención, pues, a este nuevo abuso.

Handwritten scribbles and numbers, possibly '111' and '700'.

Cambios Para el Parqueo de Autos

El próximo martes se
aprobarán los mismos

El próximo martes, quedará aprobado y firmado por los miembros de la Comisión del Tránsito que preside el Ministro de Transporte Mario Cobas Reyes, el general Eulogio Cantillo y como secretario actual el letrado doctor Napolén Leyte Vidal, el acuerdo por el cual se prohíbe el parqueo en el Cerro, Monte, Cristina, Infanta, Belascoain, 10 de Octubre, San Lázaro, Prado y todas las avenidas principales, al igual que ocurre en la Calzada de Galiano y la Calzada de Reina. Dicho día, se reunirá en pleno la Comisión del Tránsito para hacer vigente dicho acuerdo que ya se contempla en la nueva reglamentación. El Fiscal doctor Jesús Núñez Coll que ha actuado enérgicamente en todo lo relacionado al tránsito, asistirá por figurar como miembro de la misma, así como otros que la integran.

fac. al 20/06



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CON EL TANQUE LLENO

Por Octavio Jordán

-Sobre Parquímetros y Parqueadores

Por decreto presidencial acaba de ser designada la Comisión que tendrá a su cargo todo lo relacionado con el establecimiento e instalación de parquímetros en el territorio nacional, nombrándose presidente de la misma al señor José Fraga Gamba, con otros comisionados hasta un total de cinco.

Una breve charla ocasional con el señor Fraga Gamba, me permitió conocer en síntesis los propósitos que anima la Junta de Gobierno de la mencionada Comisión, la que se apresta a trabajar intensamente para dotar la ciudad de La Habana, y algunas otras del interior, de parquímetros.

Quiere el señor Fraga, y hacia ello piensa encaminar sus pasos, interesar al comercio de la Capital para que coopere al establecimiento de tan útiles y valiosísimos auxiliares del tránsito, los que harán una distribución justa y equitativa del espacio público que hoy disponemos para el parqueo, evitando de paso ese perjudicial y privilegiado automovilista de parqueo perpetuo, el que tanto perjudica al comercio y al normal desarrollo de la ciudad.

Al establecerse el parquímetro, señalando tiempo mínimo de estacionamiento para todo el que lo utilice, todos encontraremos espacio para realizar una diligencia rápida o efectuar una compra cualquiera, lo que no es posible hoy a causa de ese parqueo perpetuo que tiene bloqueada de mala manera la zona comercial de la ciudad.

Asimismo, espera sólo el señor Fraga que el ministro encargado del Transporte, señor Cobas Reyes, dé posesión a la comisión designada por el

Ejecutivo, para comenzar a trabajar inmediatamente, esperando tener instalados los primeros parquímetros antes de tres meses.

-Un Caso Insólito que Merece Investigarse

Ayer, mientras me dirigía a esta redacción de EL MUNDO, fui abordado por tres inspectores municipales que me informaron de lo siguiente, todo lo cual pongo en conocimiento del señor Alcalde Justo Luis Pozo, por si quiere investigarlo.

Dicen los informantes que un nuevo Jefe de Inspectores, señor Finilla, los quiere obligar a COBRARLE IMPUESTO a todos los cuidadores y parqueadores de la ciudad, pues si como dice él "esos señores cobran al automovilista una cantidad, bien pueden a su vez pagar ellos al municipio que les tolera el trabajo dentro de sus límites".

¿Quiere usted nada más absurdo que ese "simplista" razonamiento del mencionado Jefe de Inspectores?

Es algo tan realmente insólito y contraproducente, que no me explico cómo ha podido idearlo tan diligente funcionario. ¡Calcule usted lo que esto significaría!

Si estos señores de "la gamuza y el pantalón de tubo" resultan oficializados y organizados por el Municipio, ¡pobre de los automovilistas! Es necesario que el señor Alcalde atempere rápidamente el espíritu recaudador de su activo funcionario, antes que tal cosa siga adelante y se llegue a convertir el asunto en una gabela más que caerá sobre el sufrido automovilista del país.

Y no creo que sea necesario hacer un nuevo comentario sobre este asunto. Esperamos la pronta y justa acción del Mayor Pozo.



VIDAS CUBANAS

Por Fermin Peraza

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Creada la Entidad Que Regulará Los Parquímetros Empleará la Primera Dama los Ingresos en Obras Benéficas

Ante el Ministro de Transportes, señor Mario Cobas Reyes, quedó constituida la Organización Nacional de Estacionamientos Públicos, creada por la Ley Decreto 2068 de 1955, y que tendrá a su cargo la regulación, en toda la República, de los estacionamientos de vehículos mediante el sistema de parquímetros.

En ese acto tomaron posesión los integrantes de su Junta de Gobierno, señores José P. Fraga Camba, presidente; José R. Romero Batista, vicepresidente-tesorero, en representación de la Organización de Comedores Escolares y Populares; comandante del Ejército doctor Fernando Neugart Alonso, secretario; señora Josefina Torres de Navarra, vocal, en representación de la ONDI; Antonio Barrera Lorenzo, vocal, en representación de la Corporación Nacional de Transportes y el jefe de Tránsito de la Policía Nacional, teniente coronel Juan Ledón Iglesias, director técnico.

Tan pronto se firmaron las actas de rigor, habló el presidente del nuevo organismo, señor Fraga Camba. Tras expresar su gratitud al Presidente Batista por haberlos designado, señaló que esa Organización ayudará a la regulación del tránsito, cooperando a la labor que en ese sentido realiza el ministro Cobas Reyes y por la que ha logrado el aplauso y reconocimiento de todas las instituciones sociales y económicas del país. Las recaudaciones que se obtengan —dijo— serán dedicadas en su mayor parte a las instituciones creadas por la Primera Dama.

Seguidamente hizo uso de la palabra el Ministro Cobas Reyes. Prometió que tanto la Corporación Nacional de Transportes como la Comisión Nacional de Tránsito, presididas por él, brindarán la mayor cooperación al nuevo organismo, facilitándoles empleados, salón de reuniones, informes, estadísticas y cuanto más sea necesario, para que pueda cumplir a cabalidad sus funciones.

Se mostró satisfecho de que los ingresos de esa Organización sean destinados, en su mayor parte, a los centros hospitalarios creados a iniciativas de la Primera Dama, señora Martha Fernández Miranda de Batista, debido a la noble y humanitaria función social que los mismos verifican.

M. Julio 29/56



ESPEREMOS EL MILAGRO

A medida que va aumentando el número de los vehículos motorizados en circulación (40% en 5 años), se van dictando prohibiciones de estacionamiento dentro de la ciudad y aun en los Repartos y se siguen aplazando, en proyecciones y discusiones estériles, los planes para la construcción de parques soterrados o de superficie.

Extendemos La Habana con más de 50 nuevos Repartos distantes de los centros de ocupaciones, construimos avenidas, calles y autopistas, importamos un mayor número de automóviles al año que país alguno de nuestro tipo, concedemos facilidades para adquirir uno de esos vehículos, hoy imprescindibles para adultos y hasta para menores, fundamos escuelas automovilistas para enseñar a conducir hasta el gato y convertimos el automóvil en artefacto de primerísima necesidad por la displicencia, deficiencia e insuficiencia de las "guaguas".

Y mientras La Habana se ve cada día más invadida por millares y millares de automóviles, se van reduciendo más y más las posibilidades de parqueo hasta que se realice ese milagro que las autoridades esperan: que circulen cien mil automóviles dentro de la población, pero sin estacionarse.

Tal vez a Cuba le esté reservado realizar ese descubrimiento sobrenatural que pudiera ser entre el movimiento continuo y el automovilismo aéreo, aprovechando los principios científicos del helicóptero.

Cuba Económica y Financiera, La Habana, septiembre, 1956.

Póngale el cuño

—Por Agustín TAMARGO—

El lector nos disculpará por haber publicado en esta sección, en los últimos días, tantas cartas. Pero existe una realidad: tanto derecho a opinar tiene el lector, como el redactor. Y muchas veces hay más sustancia en la carta de un corresponsal voluntario que en el artículo que la motiva.

Esta columna publicó hace algunos días un alegato en defensa de los parqueadores, el más reciente grupo laboral cubano, que no tienen quien los defienda porque no son sindicalizados y ellos no cuentan para la CTC. Pero como aquella defensa parece que llegaba a extremos polémicos, en apreciaciones sobre los procedimientos y las actitudes de los parqueadores, le damos paso hoy a esta respuesta enviada por el Vicepresidente de la prestigiosa firma publicitaria Fergo y Asociados, Sr. Francisco L. Gutiérrez, que recoge los puntos de vista de los automovilistas.

Leído lo que se escribió aquí y lo que dice ahora el señor Gutiérrez, dejamos al lector las conclusiones:

La Habana, 17 de Noviembre de 1956.

Sr. Agustín Tamargo,
Periódico AVANCE,
Consulado y Animas,
Ciudad.

Estimado Tamargo:

Prescindo de preámbulos y elogios a su persona, porque estas líneas van de un lector de 30 años a un periodista de la misma edad, y ambos enfocamos nuestras cosas a través del mismo prisma, juvenil, idealista y moderno.

Mucho me sorprendió su comentario sobre el asunto de los parquímetros, que parece que el Gobierno va a acometer. Y digo que me sorprendió, porque ha estado Ud. a un paso de la demagogia al expresar sus puntos de vista... Eso no lo espero de Ud. nunca!

No creo que merezca consideración una clase, que usufructuando el pavimento público cual propiedad privada, tarifa el metro cuadrado de calle en beneficio propio. A diario vemos en la prensa carros chocados por parqueadores que se fueron a dar su paseito; robos de bocinas, encendedores y objetos olvidados por los dueños en el portaguantes... Si Ud. entrega su carro a un parqueador de los que operan cercanos a cines, verá como lo encuentra al final de la función; pero no se le ocurra ir a su carro a la mitad del programa, porque entonces el parqueador brilla por su ausencia. Está presente a la llegada (córtele todo, dóctor) y a la salida (si le da menos de una peseta, no le da las gracias).

Opino, amigo Tamargo, que el parqueador constituye una lacra y no una clase digna de defensa por plumas de prestigio, más necesarias a tantos problemas que sufrimos, que a una legión de hombres que, con sus excepciones, parasita en las aceras y gana dos o tres pesos diarios sin hacer nada.

Conoce Ud., Tamargo, el 'racket' de muchos parqueadores. Pruebe Ud. a parquicar dos o tres veces su carro en una zona "controlada" y no dé propina al irse. Le apuesto algo a que en la cuarta ocasión se encontrará un guardafangos abollado, o una goma ponchada... Hay que pagar "protección", igual que en la era de Capone y Luciano.

No puedo ignorar que al advenir el parquímetro se les acabará su "modus operandi" a los parqueadores; mucho menos voy a alegrarme que pase hambre ningún cubano... Pero ese es un problema nacional de desempleo que no se soluciona defendiendo a una clase que constituye lacra, sino por otros medios. El parquímetro es sistema de parqueo en las grandes capitales del mundo, y en esas ciudades no hay parqueadores; y al desempleo se le busca solución por los gobiernos... Sería Ud. partidario de sindicalizar a los mendigos acaso? La eradicación de la mendicidad no podría Ud. considerarla como una agresión a una clase que se gana el sustento con la mano extendida por las calles.

No pretendo, amigo Tamargo, polemizar con Ud. en un tema que no es fundamental para Cuba y que sólo concierne a la solución del problema del tránsito, que es grave ya en La Habana. Sólo que me sorprendió un poco, desagradablemente, verle salir en defensa de quienes nada rinden en beneficio de Cuba, y ello, con argumentos de índole sentimental y no práctica. Ha pensado Ud. que la organización de parquímetros será una fuente de trabajo más para hombres que no son seducidos por la carrera de parqueador?

Aprovecho estas líneas para felicitarle por el éxito mayor a que puede aspirar un periodista: ser leído y discutido... Usted lo es, con su estilo llano y sencillo y por la valentía con que "le pone el cuño" a sus ideas.

De Ud., con la admiración del asiduo lector,

FERGO AND ASOCIADOS,

Francisco L. Gutiérrez,
Vicepresidente.

DRAMA,

COMEDIA O SAINETE

Por LINCOLN E. BRITO

(Colaboración exclusiva para
INFORMACION)

78

"PARQUEO Y PARQUEADORES"



La ciudad de La Habana es de tipo colonial aún. Las calles siguen siendo tan estrechas como cuando el transporte se hacía a caballo o en volantas.

De la Isla de Cuba en su totalidad es La Habana el lugar más importante por reunirse en ella la mayor parte de la banca y comercio y, además, por radicar en la misma el Congreso y el Ejecutivo de la nación. Sin que se hieran susceptibilidades de provincianismos, la mayor parte —por no decir todos— aspiran a avecindarse en la capital de la República, aun cuando a la hora de hablar, cada cual mantenga con fervor que su provincia o su ciudad natal es la mejor y más bella.

Pues bien, volviendo al tema de la actual situación del tránsito urbano, hay que admitir que día a día se hace más arriesgada la locomoción por esas calles tan dejadas a las manos del diablo, que se entretiene en sembrar el espanto y la muerte en cada vuelta de las esquinas.

El que maneja un vehículo motorizado, descontando su irresponsabilidad congénita —igual en todas partes del mundo— tropieza con algo que todos sabemos, porque a diario y por minutos lo contemplamos: la indisciplina del peatón, de los propios agentes del orden y de las autoridades, que llega a tanto y a tal grado que cada cual se siente por encima de la ley y obligado a violarla, porque para algo se es quien se es.

Dentro de ese gran mare magnum de desobediencias ciudadanas hay una que se puede aceptar como forzado elemento en todo instante para poder hacer uso de un automóvil: nos referimos al llamado "parqueo", que es el gran problema de la distribución de las vías o calles.

La Habana Vieja se caracteriza por sus calles angostas, que las mal llamadas avenidas no pasan de ser unos pies más anchas que lo corriente, y que cuando se han construido repartos nuevos, lo que menos ha preocupado a las autoridades, en cuyas manos está el conceder los permisos de urbanización, es hacer que las nuevas calles tengan amplitudes suficientes para conjurar en el futuro el creciente problema del tránsito.

Cada repartista tiende a su mejor y más productivo negocio, y, como es de elemental lógica, reserva la menor cantidad de terreno para calles y parques. Esa política de economía personal es plausible en supuestos concesivos, pero no tiene explicación en las autoridades el dejar que prospere. Quizá haya razones que no alcanzamos a comprender, y de entrada rechazamos los argumentos de la condición tropical de ese país, en evitación de que los rayos solares agote al viandante.

Si malo es el panorama de esas vías, peor es el negocio a que contribuyen en lo que se ha dado en llamar "parqueo".

Si se nos preguntara qué es un "parqueador", contestaríamos lo siguiente: un raquetero que vive a expensas de las pobres condiciones del tránsito y de la peor vigilancia policiaca de las propiedades de los automovilistas, los cuales parqueadores son los señores dueños de las calles de la ciudad, y en las que usted no puede estacionarse si no cuenta con el parqueador, quien bloquea todos los espacios disponibles y se los ofrece si le paga la gabela o contribución que ellos exigen. No debemos despreciar una información que nos diera un señor Fiscal en cuanto a que ha habido épocas en que los parqueadores tenían, a su vez, que pagar cada mes, diez pesos por ejercer el oficio de explotador de los chóferes".

Y mientras tanto ¿qué se hace para evitar todo esto y por qué se ataca a algún sistema que evite ese chantaje organizado y consentido?

La contestación es sencilla: nada.

Ya llegará el momento que se forme el gremio de los parqueadores y se proteste contra los parquímetros porque lanzan a la miseria "pobres obreros de la explotación colectiva".

IPD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

parqueo

EL PARQUEO EN LA HABANA

LA INTERVENCION DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS ES NECESARIA PARA RESOLVER EL GRAVE PROBLEMA

INFORMO ayer el Ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, que están muy adelantados los estudios hechos por los técnicos viales de ese Ministerio para la construcción de una amplia zona de parqueo soterrado en la Plaza de la Fraternidad de La Habana, donde podrían ser parqueados de ese modo mayor número de automóviles.

El proyecto, se dijo, incluye la permanencia, tal como está en estos momentos, de todos los árboles, parques, fuentes, estatuas y céspedes, dándose cuenta del mismo al Conjunto de Calles Comerciales.

Citamos esta noticia, porque consideramos que el problema del parqueo en La Habana se hace cada día más difícil por el natural aumento de la población y de su vida industrial y comercial y a él debemos dedicarle mayor atención.

Actualmente, como es fácil de comprobar, en muchas zonas de La Habana, especialmente en las zonas comerciales y en horas de trabajo, se hace menos que imposible acudir a oficinas, establecimientos y dependencias oficiales guiando su propio auto, porque no se encuentra a esas horas un lugar disponible para parquear.

Por ese motivo, los comerciantes de esas zonas han presentado a las autoridades diversos proyectos, entre ellos uno de parqueo soterrado en el Parque Central de La Habana, proponiéndose que puede llevarse a la realidad mediante el esfuerzo conjunto de tales comerciantes, resolviendo el tradicional problema en beneficio no sólo de sus intereses sino también de la comunidad.

Se ha alegado, con razón, que se dejan de efectuar muchas ventas en determinados establecimientos radicados en las citadas zonas, porque los compradores al observar que no encuentran un lugar apropiado o cercano para dejar su automóvil, desisten de visitar esos comercios.

Quiere decir que el problema del parqueo está afectando de modo muy directo el desarrollo comercial y toda clase de actividades que son necesarias realizar, a veces con carácter urgente o inaplazable.

Contemplamos en esta preocupación del Ministro de Obras Públicas al presentar el proyecto del Parqueo de la Fraternidad, el inicio de una acción oficial que ha de progresar si de verdad se quiere dar solución a un asunto importante y que afecta a tantas personas y tantos intereses.

Débase, pues, llevar adelante el proyecto anunciado y estudiarse también los demás proyectos presentados, escuchándose, desde luego, las opiniones de todos los afectados, pero nunca aplazar la realización de lo que es ya vital para el tránsito.

La capital demanda desde hace tiempo, muchas más zonas de parqueos de autos. En la amplia zona del Parque Central y la llamada Habana Vieja se dispone actualmente de un reducido número de parqueos particulares y de muy limitado espacio en la vía pública, quedando sin poder parquear diariamente muchísimos autos, que a veces recorren cuadras y manzanas con resultado negativo, congestionando aún más el intenso tránsito. Esto trae consigo, también, mayor número de accidentes y el ya dicho perjuicio a muchísimas casas comerciales que representa una barrera al progreso económico de la nación.



**PATRIMONIO
DOCUMENTAL**

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Handwritten mark or signature at the bottom of the page.

1 9 5 7



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Apoyan la Instalación de Parquímetros en La Habana

Por OCTAVIO JORDAN
Especial Para EL MUNDO

En una reunión celebrada entre representantes del Conjunto de Calles Comerciales de La Habana y representantes de la ONEP, los primeros ofrecieron su apoyo a los propósitos de instalar parquímetros en la zona comercial de la ciudad, como única solución al problema del estacionamiento perpetuo que se viene tolerando en tan importante área, lo que tanto perjudica al comercio.

El señor Gastón Bared, en su carácter de vicepresidente del Conjunto, expresó al señor José M. Fraga, presidente del organismo que regula los estacionamientos públicos, que su asociación apoya la idea por estimarla de gran utilidad y beneficio para el comercio, ya que promueve una renovación constante del público precisamente en las áreas donde se hace más necesario conseguir un espacio donde parquear el automóvil temporalmente.

El objeto de la reunión no fué otro que recabar de los comerciantes las necesarias sugerencias para la instalación de los parquímetros que comenzarán a instalarse antes de treinta días, cosa que cada uno de ellos ofrezca una información directa de sus necesidades para el parqueo de sus clientes, así como del tiempo de duración que se hará necesario fijar como estacionamiento medido.

Es propósito de la ONEP (Organización Nacional de Estacionamientos Públicos) instalar en La Habana todos los parquímetros que sean necesarios para una mejor y más equitativa distribución del espacio público que se dispone para estacionamiento, pues tal y como se viene tolerando hoy, con manifiesto perjuicio para el desarrollo y movimiento comercial de la ciudad, una gran área de esa zona dedicada al comercio y a la industria se encuentra prácticamente bloqueada durante todo el día a causa del estacionamiento perpetuo que impide al cliente llegar a su establecimiento favorito.

También los representantes de ambas instituciones discutieron en principio sobre la vigencia y nueva organización que se dará a las zonas de carga, cosa de armonizar los intereses del comercio con las necesidades del tránsito. Se acordó celebrar reuniones periódicas hasta tanto dejar completamente satisfechas las partes, reiterando el señor Bared su decidido apoyo a la medida que viene a solucionar un gravísimo problema que hoy confrontan los comercios de la zona más congestionada de la ciudad.

Además de los señores Bared y Fraga, participaron de la reunión los señores Manuel Morán, delegado del Conjunto de Calles Comerciales ante la ONEP, el doctor Aristides Fernández Mena, secretario de los comerciantes, el comandante Neugart, secretario de la ONEP.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Es Autónomo Organismo de Parquímetros

En relación con la instalación de parquímetros en el término municipal de La Habana, y como consecuencia de las llamadas recibidas en el Palacio Municipal, por distintas personas, interesándose en saber si el Municipio tenía que ver con esas instalaciones, los periodistas trataron de obtener noticias en los departamentos correspondientes siendo informados que la Municipalidad no tiene nada que ver en lo absoluto con la instalación de esos aparatos.

Al mismo tiempo, se dió a conocer que por medio de un decreto Ley, se creó el organismo denominado "Organización Nacional de Estacionamiento Público", organismo autónomo que es el que tiene que ver con este asunto y cuyas recaudaciones serán destinadas a obras benéficas.

Interrogado el alcalde señor Justo Luis Pozo, sobre este particular y si había alguna concepción por parte del Municipio, respondió que no había nada en lo absoluto y que todo depende del Organismo antes mencionado.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Rubén Ortiz-Lamadrid

Parquímetros

¿QUE va a pasar en La Habana, cuando empiecen a funcionar los parquímetros en todas las zonas que, divididas religiosamente, cuadra a cuadra, pretendiéndose acaso seguir un principio equitativo de una mayor distribución de la riqueza, constituyen hoy el "modus vivendi" de varios centenares de "parqueadores"?

Esta pregunta se la está haciendo prácticamente todo el mundo. Y pocos son los que no se dan, a sí mismos, inmediatamente, después de formularla, una respuesta. Ocurrirá, sin duda, que tendremos parquímetros y, por supuesto, "parqueadores", con la consecuencia de dos gravámenes, en abusiva simbiosis, para el automovilista.

Pronto verán los ilusos que insisten en confundir a la Capital de Cuba, que es una ciudad de trabajo, con Miami, que es un centro de turismo, cuán equivocados están al pedir que al automóvil se le imponga una gabela de estacionamiento, nada menos que con la pretensión de resolver los problemas del tránsito.



De más está decir que, a despecho de la implantación del nuevo método, las calles seguirán tan congestionadas como antes, porque el número de vehículos parqueados muy lejos de disminuir, habrá de aumentar cada año, y la única diferencia observable, en cuanto al tránsito motorizado, será el nuevo impuesto por hora que nos van a meter por la cabeza.

La proximidad de La Habana con La Florida, en Estados Unidos, es una verdadera desgracia para los habaneros, si no para toda Cuba. Ese ejemplo constante de Miami y sus inmediaciones, de Daytona y de Palm Beach, que se nos pone constantemente delante para tratar de justificar muchas medidas de exacción entre nosotros, es tan impropio, como lesivas sus consecuencias, para la moral y el bolsillo cubano.

Tanto Miami, como Daytona, como Palm Beach y otros "summer resorts" aledaños, son lugares de temporada y de recreo, donde el viajero, de tránsito, regularmente con la bolsa pródiga, asistido por un surplus, producto de rentas o ahorros, viene a gastar dinero.

En La Habana, el habanero está radicado permanentemente, dedicado a la difícil

tarea de ganar el sustento diario, y nadie tiene el derecho a complicarle aun más el déficit crónico del presupuesto, con parquímetros y peajes, propios de distinto ordenamiento económico, no de la vida dura de labor, nuestra.

¿Alguien ha visto, por citar un solo caso aleccionador, parquímetros en New York? ¿En Philadelphia? ¿En Chicago? ¿En Detroit, la cuna del automovilismo? Por supuesto: no. En esas urbes norteamericanas, dedicadas al empeño diario del trabajo, que tienen una vida propia y no turística, lo que existe son terminantes prohibiciones de estacionamiento en la vía pública, que es la única forma de salirle al paso a los problemas del tránsito, imposibles de resolver con la creación de nuevos impuestos que significan precisamente lo contrario, o sea permisos pagados de parqueo.

En fin, ¿para qué hablar? Se están instalando parquímetros hasta en la puerta de los colegios. Quienes están sembrando La Habana, no de arboledas frondosas que nos protejan de la canícula, sino de postes metálicos, quieren de veras sacarle provecho al reloj, a expensas del bolsillo del prójimo. Ahora, parquímetros y parqueadores habemus. Que Dios nos coja confesados.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TARIFAS DE PARQUIMETROS

- Se cobrará 5 y 10 centavos por hora, según la calle
- Zonas de carga, \$5... Chofer de piquera, \$3 al mes

La tarifa que regirá para el estacionamiento de autos en los lugares donde existan parquímetros, según ha dado a conocer la Organización Nacional de Estacionamientos Públicos (ONEP), será de diez centavos por hora, con un máximo de tres horas, en las calles de mayor afluencia de vehículos, y de cinco centavos en las de menos.

A los choferes de alquiler se les cobrará \$3.00 mensuales por derecho a piquera, y por las zonas de carga se tendrá que abonar la suma de \$5.00 al mes.

La organización, funcionamiento y facultades de la ONEP, según ha dado a conocer este organismo, son las siguientes:

“La Organización Nacional de Estacionamientos Públicos “ONEP”, creada por decreto-ley

2068 de 1955, inició oficialmente sus actividades el pasado primero de abril en todo el territorio nacional, de acuerdo con lo estatuido en el mencionado decreto-ley.

“Tendrá a su cargo la ONEP todo lo relacionado con el estacionamiento de vehículos en la vía pública, incluyendo piqueras de alquiler, zonas de carga, zonas de no autos y la instalación de parquímetros en la ciudad de La Habana y en otras ciudades del interior, previo estudio y aprobación de su Junta de Gobierno y Comisión de Técnica.

“Después de un estudio técnico realizado en La Habana y oído el parecer y sugerencias del “Conjunto de Calles y Asociaciones Comerciales de Cuba”, ya que la instalación de parquímetros en las áreas comerciales más congestionadas habrá de facilitarles la renovación de público en sus establecimientos, la ONEP ya se encuentra instalando los primeros parquímetros que verá La Habana, los que funcionarán de la siguiente manera:

“En las zonas de mayor afluencia de vehículos el precio del estacionamiento junto a los parquímetros será de 10 centavos la hora con un máximo de 3 horas. Es decir, el automovilista podrá depositar, si así lo desea, el importe de las tres horas de una sola vez, o ajustarse al mínimo de 10 centavos si su estacionamiento no ha de tener ese término de duración máxima.

“Pasado el tiempo permitido sin que el vehículo haya abandonado el estacionamiento medido por el parquímetro, su propietario será notificado como infractor y obligado a pagar una multa que no será menor de \$1.00. Dicho importe deberá ser abonado dentro de los siguientes cinco días hábiles en la propia oficina del organismo o mediante giro postal dirigido a la Junta de Gobierno de la ONEP, Almendares y Desagüe, Habana.

“En áreas menos congestionadas el precio será de 5 centavos la hora, también con un término de 3 horas. En otros lugares donde el estacionamiento de vehículos corresponde a personas que trabajan en oficinas, sesiones cuatro a cinco horas, el término máximo permitido será de ese tiempo, mediante el pago de 5 centavos la hora, cosa que no sea muy gravoso para quien tenga necesidad de utilizar el espacio diariamente.

“Las infracciones serán notificadas por el cuerpo de inspectores de la ONEP, los que recorrerán diariamente y a todas horas las zonas de parquímetros para notificar los infractores, así como los vigilantes de la Policía Nacional.

Las Piqueras

“A partir del día primero de abril de los corrientes según notificación que ya debe estar en poder de los interesados, cada piquera establecida en La Habana deberá abonar una cuota de \$3.00 mensuales por cada máquina con derecho a estacionarse en ella, pago que deberá efectuarse por cada chofer dentro de los primeros diez días del mes, so pena de perder el derecho y ser otorgada dicha piquera a nuevos solicitantes.

“Las zonas de carga concedidas y las que fueren autorizadas por la ONEP, tributarán \$5.00 mensuales estando sujetas a la aprobación de la Comisión Nacional de Tránsito de acuerdo con las dificultades que puedan causar éstas al movimiento de vehículos en la capital.

“La recaudación que obtenga la ONEP por estos conceptos será destinada en un 80 por ciento a diversas instituciones benéficas, tales como la ONDI, ONCEP y ONAHE, así como para engrosar los fondos del retiro a la Policía Nacional, a razón de un 20 por ciento para cada una. El resto, es decir, el otro 20 por ciento para el pago de empleados y atenciones del organismo y su Junta de Gobierno.

“La instalación de parquímetros en Cuba no es un experimento ni debe verse como una gabela más al automovilista, sino todo lo contrario. Como el tiempo permitido para estacionamiento frente al parquímetro es limitado, quedará resuelto para siempre el problema del estacionamiento perpetuo que bloquea el derecho de todos a estacionar su vehículo en la vía pública el tiempo necesario para efectuar una diligencia o hacer una compra.

“El estacionamiento de parquímetros en el área comercial de la ciudad beneficiará extraordinariamente el comercio y la industria habida cuenta que el público que afluye en máquina a esa zona, estará constantemente renovado por la limitación de tiempo en el estacionamiento que registrará el parquímetro”.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

PARQUIMETROS UN NUEVO MONOPOLIO

1925
Amil M. 1925
Como era lógico esperar, han comenzado a manifestarse las protestas —muy justificadas—, contra los parquímetros. Ya hace muchos años, en 1925, algo por el estilo se planeó; pero el proyecto fracasó entonces por su impopularidad. Ahora han tenido más suerte los promotores de tal monopolio.

Las protestas están más que justificadas, porque la medida constituye eso, un monopolio; porque los parquímetros lesionan los intereses legítimos de los propietarios de autos, choferes, parqueadores y la ciudadanía en general; porque constituye su instalación un atentado al derecho del propietario del auto a situar su vehículo ante su propio domicilio... y porque todo ello significa para el monopolio, un ingreso de más de un millón de pesos, formado por un impuesto más de diez centavos por la hora para los propietarios de autos, impuesto que viene a ser gravamen añadido a los que ya éste tiene como contribuyente al tributar por la chapa, la gasolina, las gomas, etc.

La medida aumenta su impopularidad e injusticia al querer extenderse a los repartos, donde no hay conflicto por el parqueo, para así hacer mayor el volumen de los ingresos del monopolio a beneficio de quien se instaura.



Bus.
LOS SISTEMAS DE ESTACIONAMIENTO
Funcionarán

los parquímetros en La Habana desde el jueves *Julio 30/57*
Los primeros serán los de San Nicolás a Monserrate y de Monte al mar. Sanciones a infractores "

Los parquímetros instalados en distintas calles de La Habana comenzarán a funcionar desde el jueves a las ocho de la mañana, según dió a conocer ayer la Organización Nacional de Estacionamiento Público (ONEP), institución que tiene bajo su control todo lo relacionado con el parqueo público en el territorio nacional.

Los primeros parquímetros que funcionarán son los instalados dentro de la zona comprendida entre las calles de San Nicolás y Monserrate, y desde la calzada de Monte hasta el mar.

Sobre los parquímetros la ONEP ofreció los siguientes pormenores:

Dichos parquímetros funcionarán desde las 8 a.m., hasta las 7 p.m., pudiendo el automovilista estacionarse frente a ellos, fuera de esas horas, todo el tiempo que desee, sin limitación alguna y sin incurrir en infracción de ningún tipo.

Dentro de las horas de vigencia al estacionarse frente a ellos será necesario depositar monedas de Cinco centavos, a razón de 10 centavos la hora con un máximo permisible de Tres horas.

Para facilitar el parqueo al automovilista que sólo necesita un corto espacio de tiempo —media hora o menos— depositará solamente Cinco centavos. Si el parqueo ha de durar mayor tiempo, con calcular éste a base de 10 centavos la hora, sabrá aproximadamente la suma que deberá depositar en el parquímetro.

LAS INFRACCIONES

Como el tiempo máximo de estacionamiento permitido frente a los parquímetros será de Tres horas, todo el que se exceda de ese tiempo incurrirá en una multa administrativa de Un Peso (\$1.00) que podrá hacer efectiva dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación, mediante giro postal dirigido a la ONEP o personándose en sus oficinas del Edificio Filmico, en Almendares y Desagüe, en La Habana. De no hacerlo así, dicha infracción será remitida al Juzgado corres-

pondiente siguiendo entonces el trámite judicial conocido.

La Policía Nacional quedará encargada de vigilar dichas infracciones, así como el cuerpo de inspectores de la ONEP. El importe de las recaudaciones irá a engrosar los fondos de distintas instituciones benéficas y la Caja de Retiro de la propia policía.

EL ESTACIONAMIENTO

Al estacionarse frente a un parquímetro deberá cuidar el automovilista de que el aparato que le corresponde, es decir, donde habrá de depositar el importe de su parqueo, quede junto a la defensa delantera de su auto, y de que el estacionamiento sea dentro de los límites marcados en el pavimento.

En cada esquina habrá una zona de 10 metros sin parquímetro, que no podrá ser utilizada En Ningún Momento por considerarse zona de distribución para los carros de reparto comerciales en los establecimientos de la cuadra, así también como espacios libres para facilitar la doblada en dichas esquinas. Quien se estacionare en ellas será objeto de notificación.

Tan pronto como sea depositada la moneda en el parquímetro, automáticamente éste comenzará a contar el tiempo de estacionamiento, no siendo necesario accionar manualmente ninguna palanca o dispositivo especial.

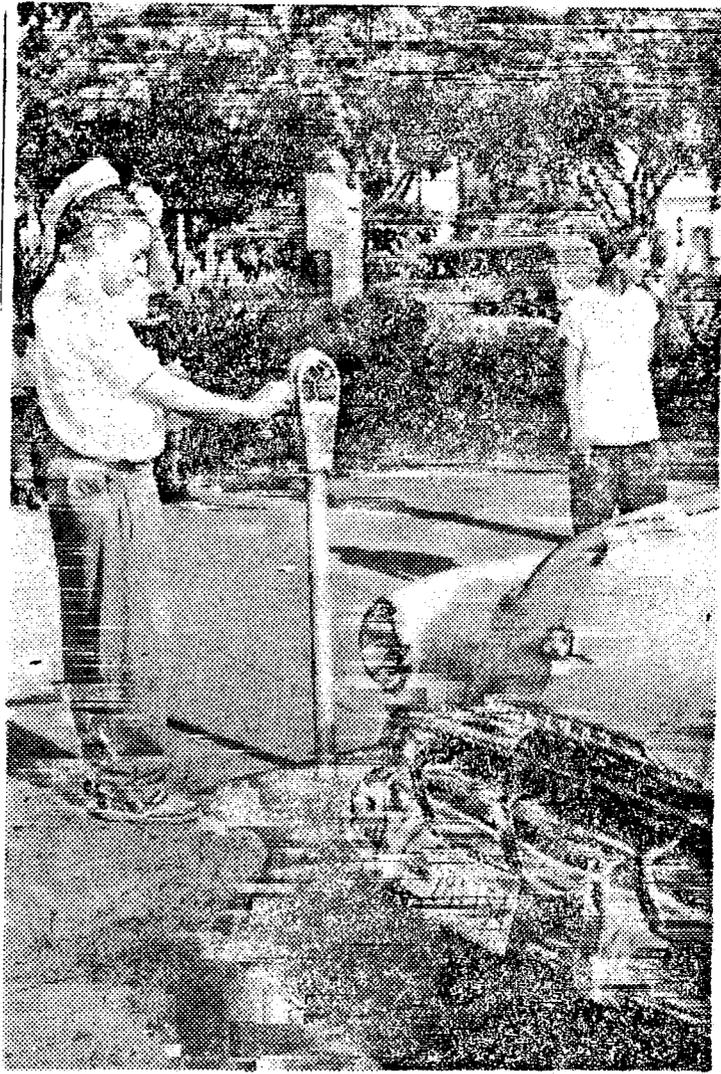
Cuando haya transcurrido el tiempo reglamentario sin que el dueño del vehículo, estacionado lo haya movido, la esfera Totalmente Roja del parquímetro avisará que se ha cometido infracción, lo que será notificado inmediatamente por los vigilantes de la sección motorizada de la Policía Nacional y por los inspectores de la ONEP o por cualquier agente de la autoridad.

INSTALARAN OTROS

Una vez que se haya cerrado el cuadro comprendido entre las calles mencionadas se procederá a instalar nuevos aparatos hasta llegar a la calle Belascoain y la Avenida del Puerto, que funcionarán en la misma forma que éstos.

Asimismo aclaró la ONEP que de acuerdo con el Código del Tránsito, queda prohibido estacionarse en las zonas de carga dentro de las horas comprendidas entre 8 y 11 a.m. y 2 a 5 p.m.

Mañana a las 6 p.m., en la esquina de Zulueta y San Rafael, tendrá lugar la inauguración simbólica del nuevo sistema de parquímetros instalados por la ONEP, quedando listo para comenzar a funcionar oficialmente al otro día, jueves primero de agosto, desde las 8 a.m.



¡YA FUNCIONAN LOS "PARQUIMETROS!"—Registra la cámara una escena típica del funcionamiento de los "parquímetros" en distintos lugares de la capital, instalado con la finalidad de regular el parqueo de automóviles. El aparato mecánico hace rascar la cabeza, significativamente, al chofer. Se espera que a la larga, sin embargo, que la medida brinde utilidad práctica, como en otros países.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La Hipoteca del Parquímetro

El parquímetro es igual que una hipoteca. Y el chofer que no le huya como al diablo, lo más probable es que tenga que vender el automóvil para pagar el parquímetro. Como se venden las cosas hipotecadas, para pagar la hipoteca.

Eso de media hora por un nicasio, parece cosa de poca monta. Pero cuando se hacen números, se da uno cuenta enseguida que sale a real la hora. Y como el día tiene ocho horas laborables, son nada menos que OCHENTA CENTAVOS DIARIOS los que nos traga el parquímetro.

Y eso por parquear en la vía pública, para lo cual pagamos una chapa, que también cuesta carita.

Si eso se multiplica por los 25 días laborables que tiene el mes el parquímetro nos cuesta alrededor de VEINTE PESOS MENSUALES.

Hoy el automóvil es una necesidad para todos los que lo usan. Si los parquímetros se colocaran en zonas turísticas, en las cuales parquear fuera un lujo, como son: playas, casinos, cabarets, espectáculos, etc., la cosa no tendría mayores consecuencias.

Pero como los están colocando precisamente en zonas residenciales y de oficinas, los afectados con la medida son

los trabajadores, empleados, oficinistas, hombres de modestos recursos, los cuales, tienen su presupuesto de tal manera balanceado, que como les caiga arriba el parquímetro, se los lleva en la goli-lla.

Hasta ahora los choferes se han replegado estratégicamente de las zonas con parquímetros, a las zonas que no lo tienen. Pero el parquímetro avanza insaciable para tragárselos con automóvil y todo. Dentro de poco no quedará otra alternativa que vender el automóvil y empezar a montar en guagua. Después de todo no es para lamentarlo. Después de todo las guaguas son mas baratas y además ¡sumamente entretenidas!

SE AUTORIZA EL parqueo en ambos lados, en varias calles habaneras.

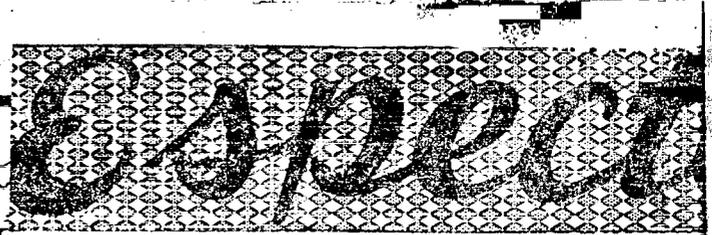
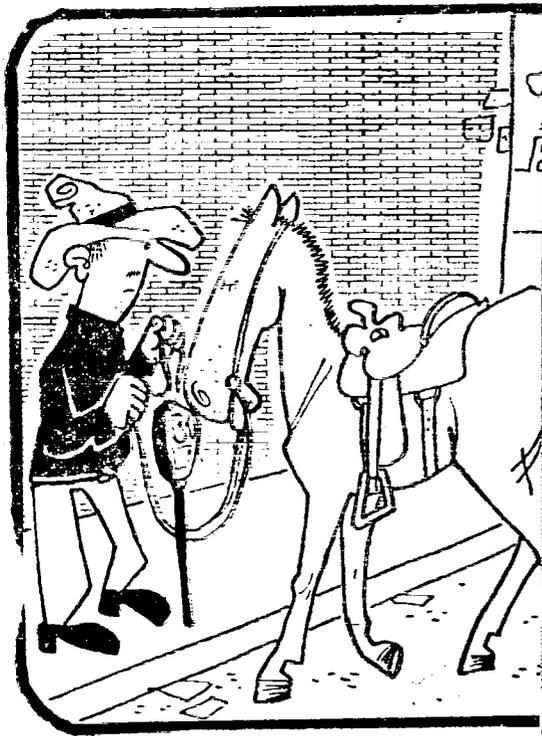
(Vaya, qué bueno! Porque en el Vedado que tiene calles en una sola dirección y bien anchas, nada más que se parquea a un solo lado. Pero no se aflijan, ya verán que cuando empujen los parquímetros, permitirán parquear hasta en la acera.)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ca 24/7



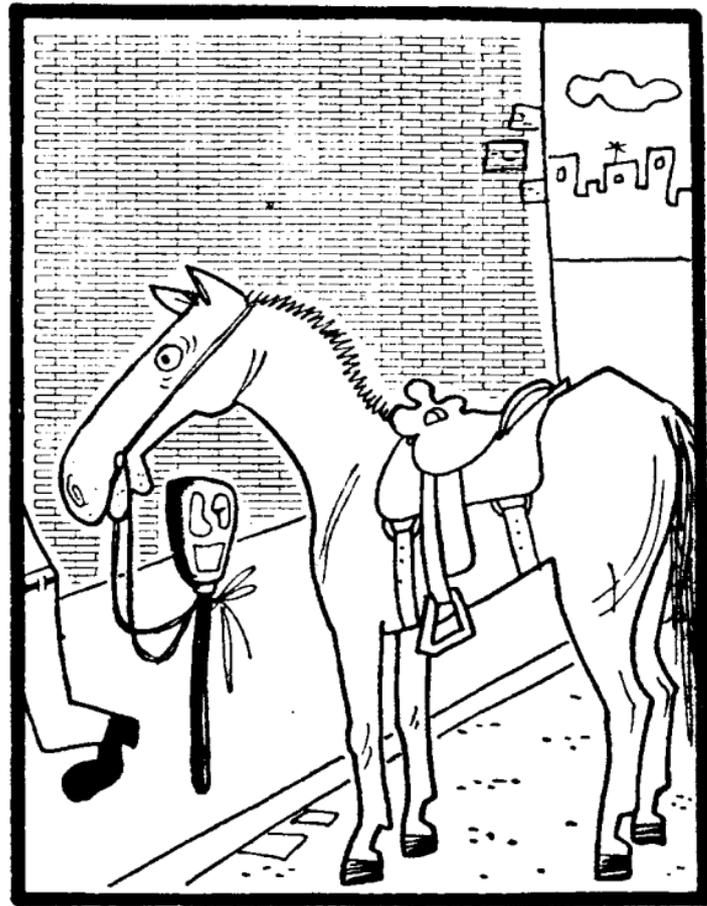
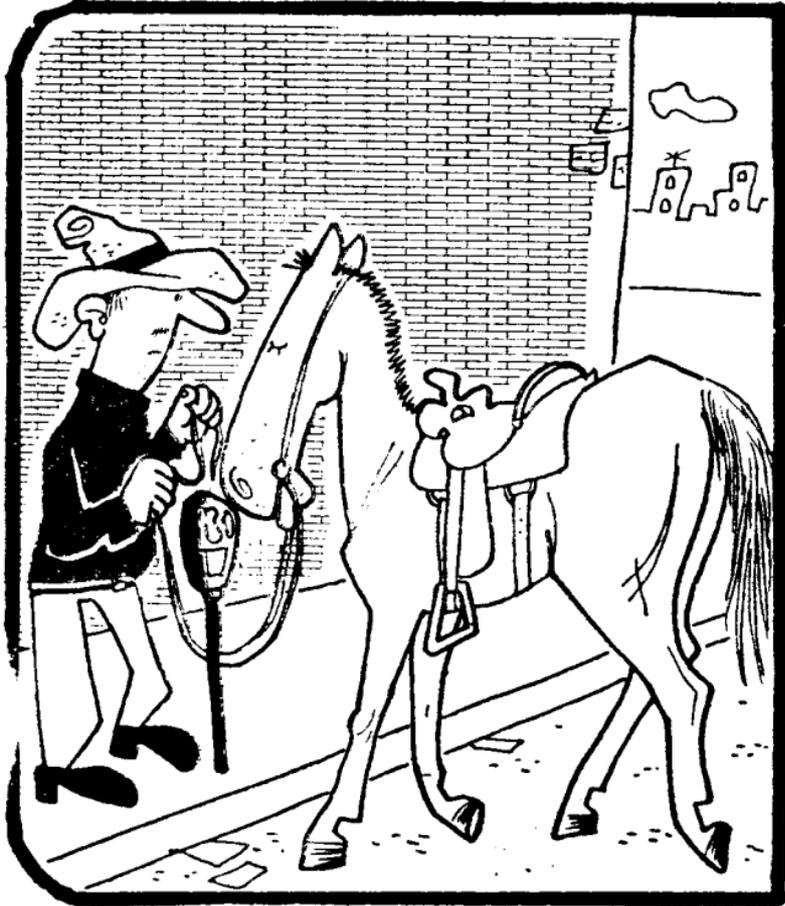
Presentamos a nuestros lectores uno de los mejores trombones



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

HISTORIETA MUDA



D. Nacional, 9705/57

Piden hagan parqueo en el Parque Central

Se dirigen al Presidente de la República numerosos comerciantes de toda esa zona.—Es de vital necesidad

La Asociación de Comerciantes y Banqueros de la calle Obispo ha remitido sendos telegramas al Honorable Señor Presidente de la República y al Señor Alcalde Municipal, en los siguientes términos:

"Agradeceremos acceder solicitud concesión Compañía Estacionamientos Urbanos S.A. construcción soterrado Parque Central importante servicio público vital a nuestras actividades atentamente: (Firmado) Asociación de Comerciantes y Banqueros de la calle Obispo. Sr. José Carreras, presidente Obispo No. 359.; Peletería La Bomba; Caribbean Travel; farmacia La Central; El Dandy; La Especial; Havana Sport; La Libertad; Lores y Hno.; Monsieur; Orbe; Peerless; Sucesores de Miranda; Savoy Photo Supply; Heriberto Cordero; El Sol; Manuel Diéguez; El Centro; J. García Rivero; Pacific Mercantil; Diamond Nacional; Distribuidores de Productos Elec.; Caribbean Photos; Casa Morris; Cia Inmobiliaria Pay

ret; Argiuelles; Flecha de Oro; Gray Line; King Salomon Store; Editorial Lex; El Pasaje; Cooperativa de Omnibus Unidos Cárdenas; Donnadiou Studio; Angel Santé; Ismael Corona; Andrés Cuevas; Felipe López; Carmen Ortega; Menéndez y Ventot; Mocré Photo Supply; Mario Lorie; Bermúdez y Cia; Agusti y Hno.; Eliseo López; Intramerco; Peninsular and Occidental; hotel Royal Palam; Teatro Nacional; Conjunto de Calles Comerciales; Centro Gallego; American Express; Reb Motor; Brooka Travel; Morocco; hotel Inglaterra; Hotel Telégrafos; Maryland Casualty Co; Fernando del Valle; La Concha de Venus; peletería El Pasaje; Unión de Comerciantes de la Manzana de Gómez; Club Cultural; Mieres y Cia.; Jaime Kellon; El Patio; Cinecito; Cuban American Drag; restaurante Miami; cine Rialto; Cruz y Cia.; International Sightssocing. Co.; Morro Castle; Sociedad Cubana de Ingenieros; restaurante Frascati; banco Pujol; Frederick Share Corporation; banco de la Construcción; Compañía Ron Bacardi; Edificio Bacardi, (oficinas); Previsora Latino Americana; ferreteria Monserrate; óptica Cartas; librería Minerva; Pan American Club; La Zaragozana; restaurante Floridita; hotel Monserrate; Palacio de Cristal; Casa Vassallo; billettería Nacional; Leschitzki Aran; Cia. Productora de Acidos; Productora de Superfosfatos; Saco Yute S.A.; Super Tour Travel; Dussaq y Cia.; Insular Transportation; billettería El Globo; La Moderna Poesía; El Castillo de Farnés; Caribbean Electric; Unión de Comerciantes e Industriales de la Calle O'Reilly.

Como se ha publicado, este parqueo se construirá sin costo alguno para el Estado o el Municipio y a los treinta años pasa a ser propiedad de éste.



 Colete y Charles Pemberton
 están muy contentos pues el
 Mayor habanero les aseguro
 que lo del parqueo en el Par-
 que Central iba de todas ma-
 neras. Bien.

1 9 5 8



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA SEMANA DEL SILENCIO Y EL CLAXON



avante
PEDRO FERNANDEZ,
...puede manejarse sin tocar el claxon.

LA SEMANA DEL SILENCIO DEL CLAXON

Choferes experimentados, con años de trabajo, opinan que el tocar el claxon innecesariamente, no evita los accidentes

7 de mayo 11/58
La Habana puede convertirse en una ciudad atractiva, sin perder ninguno de sus encantos naturales, con un poco de silencio. "Cuestión de Educación", dicen varios choferes

(Por José Anibal Maestri)

LA "Semana del Silencio del Claxon", iniciativa de la Cámara Junior de la Habana, que preside Ricardo Arregui Copello, para lograr mediante la comprensión de los chofe-

rar lo benéfico de esta campaña y lo útil de la iniciativa. Muchas grandes ciudades del mundo, como París, Londres, New York, México y Madrid se caracterizan por su tránsito de vehículos intenso y, sin embargo, su "enorme silen-

res, y de la ciudadanía en general evitar los ruidos innecesarios y, sobre todo, el uso indebido del claxon, culminará el próximo domingo 13 con el esfuerzo de todos para demos-



JOSE CALVO
...nadie respeta las preferenciales...



ROBERTO ABREU
...el 89% por gusto...

trarse a esas grandes ciudades y brindar a propios y extraños, además de sus atracciones naturales de gran ciudad, el sedante del silencio.

El análisis profundo y sereno realizado por la Cámara Junior de la Habana sobre la necesidad o no de tocar el claxon,

como medida preventiva o en evitación de accidentes, demuestra la inutilidad del uso del claxon que en realidad "NO EVITA ACCIDENTES...".

El hacer ruido con el claxon es una característica de la mala educación, tanto del peatón como del chofer. Del primero porque cree que transitar por la vía pública como tal, es decir, como peatón, le da derechos inalienables, tales como burlar las leyes de la seguridad personal bajando de las aceras o caminando por el medio de la calle sin hacer caso del vehículo que pasa por el lugar, lo cual provoca la irritación del chofer que para desahogarse pues... toca el claxon. El segundo, el del chofer, porque abusa de la "superioridad psicológica" que le brinda el terrible hacedor de ruidos que es el claxon; tocándolo a diestro y siniestro, sin importarle el daño innecesario que produce, desbocando sus instintos y su mala educación cuando lanza a toda velocidad su vehículo por calles colmadas de público o de mucho tránsito, sin importarle para nada las condiciones mecánicas del auto, es decir, si éste puede responder rápidamente a una acción de emergencia o no; pensando sólo que tanto la seguridad de él como la del peatón o la del otro vehículo, depende del toque del claxon. Por supuesto, las estadísticas de los accidentes del tránsito demuestran lo contrario de lo que ese chofer inconsciente y mal educado piensa.

Hay, sin embargo, otro factor importante en la cuestión: la autoridad policial que no ejerce plenamente su función; permitiendo que unos y otros, peatones y choferes, violen de continuo los reglamentos y disposiciones del tránsito sin siquiera amonestar a los infractores.

La Habana puede convertirse en una ciudad más atractiva, silenciosa, sin perder ninguno de sus encantos naturales de gran urbe, si un poco de comprensión por parte de todos sus integrantes, es decir de la ciudadanía toda, la ponemos a disposición de nuestros semejantes. Porque el ruido, ese terrible monstruo de la civilización, es causante o uno de los principales agentes de la psicosis moderna que provoca el vivir agitado, acosado por las preocupaciones, la prisa y la inseguridad.

PEDRO FERNANDEZ, CHOFER DE CAMION

Hemos querido conocer la opinión de quienes tienen en sus manos ese instrumento infernal que es el claxon. He aquí lo que nos dijo Pedro Fernández, chofer de un camión comercial:

—Desde el año 1916 soy chofer de "La Polar" y, día a día, tengo que andar por esas calles de La Habana sufriendo los rigores del tránsito, del calor, y de inconsciencia de compañeros y peatones. Creo que la campaña de la Cámara Junior es muy acertada. Sinceramente estimo que puede manejarse sin necesidad de tocar el claxon. Evitar accidente sólo se logra con la prudencia...

—¿Qué estima usted que debe hacerse para reforzar la campaña de la Cámara Junior?

—Deben tomarse medidas, o mejor hacer cumplir las leyes dictadas y, sobre todo, hay que educar al pueblo, a las gentes...

UN "LECHERO"

Roberto Abreu, es un hombre joven. Trabaja como chofer de un camión de repartir leche. Lleva 14 años manejando en La Habana:

—Más del 80 por ciento de las veces que se toca el claxon es innecesario —nos dice—. El tocar el claxon no evita el accidente; creo que es todo lo contrario: muchas veces un "pitazo" violento nos sobresalta y nos hace reaccionar contrariamente a lo que debimos hacer provocando el accidente que pudo evitarse si en vez de claxon hubiéramos usado la "prudencia"...

UN CHOFER DE ALQUILER

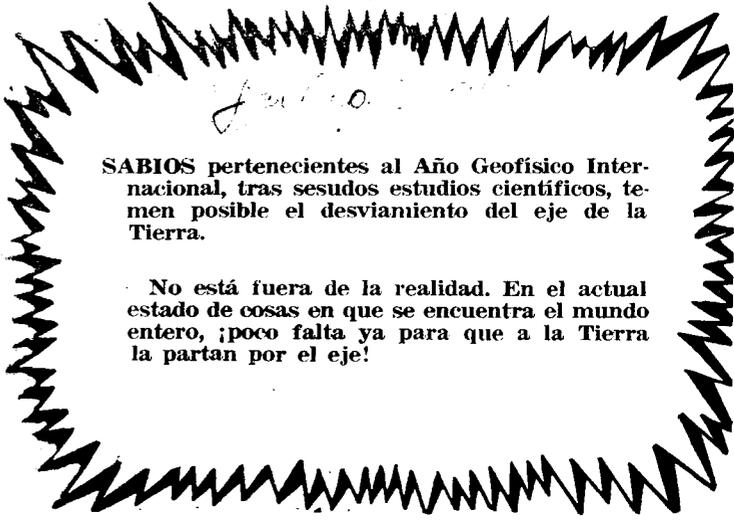
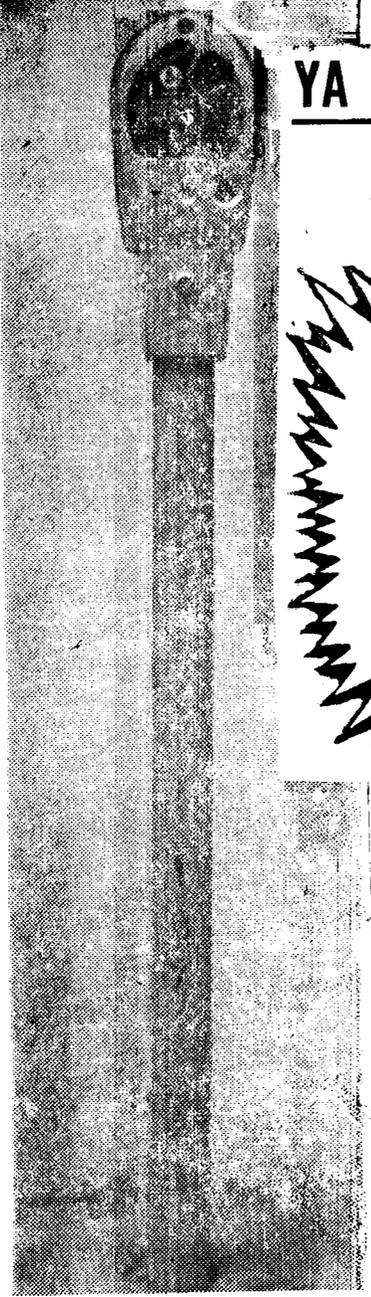
El otro entrevistado es José Calvo. Lleva 36 años manejando como chofer de alquiler. El Gobierno Provincial de La Habana le concedió la Medalla de Oro y Pergamino por "llevar 35 años manejando sin accidentes". El está orgulloso de este merecido honor.

—Creo necesario el tocar claxon, sobre todo en los barrios populosos, porque es mucha la imprudencia de choferes y peatones. Nadie respeta las calles preferenciales y sin no fuera por el claxon, sería mayor la suma de accidentes, pues el ruido del claxon hace que el chofer que viene por la otra vía aminore la velocidad y evite el choque. También los peatones nos obligan a tocar incesantemente el claxon, pues son tan imprudentes que bajan de las aceras sin mirar si viene un vehículo o no... Un pitazo a tiempo evita que pueda ser arrollado y a nosotros el lamentarlo y sufrir las consecuencias ante los tribunales...

—De verdad, amigo periodista, creo que el tocar el claxon sí evita accidentes...

YA VIENEN LOS PARQUIMETROS

(PAGINA TRES)



Julio
SABIOS pertenecientes al Año Geofísico Internacional, tras sesudos estudios científicos, temen posible el desviamiento del eje de la Tierra.

No está fuera de la realidad. En el actual estado de cosas en que se encuentra el mundo entero, ¡poco falta ya para que a la Tierra la partan por el eje!

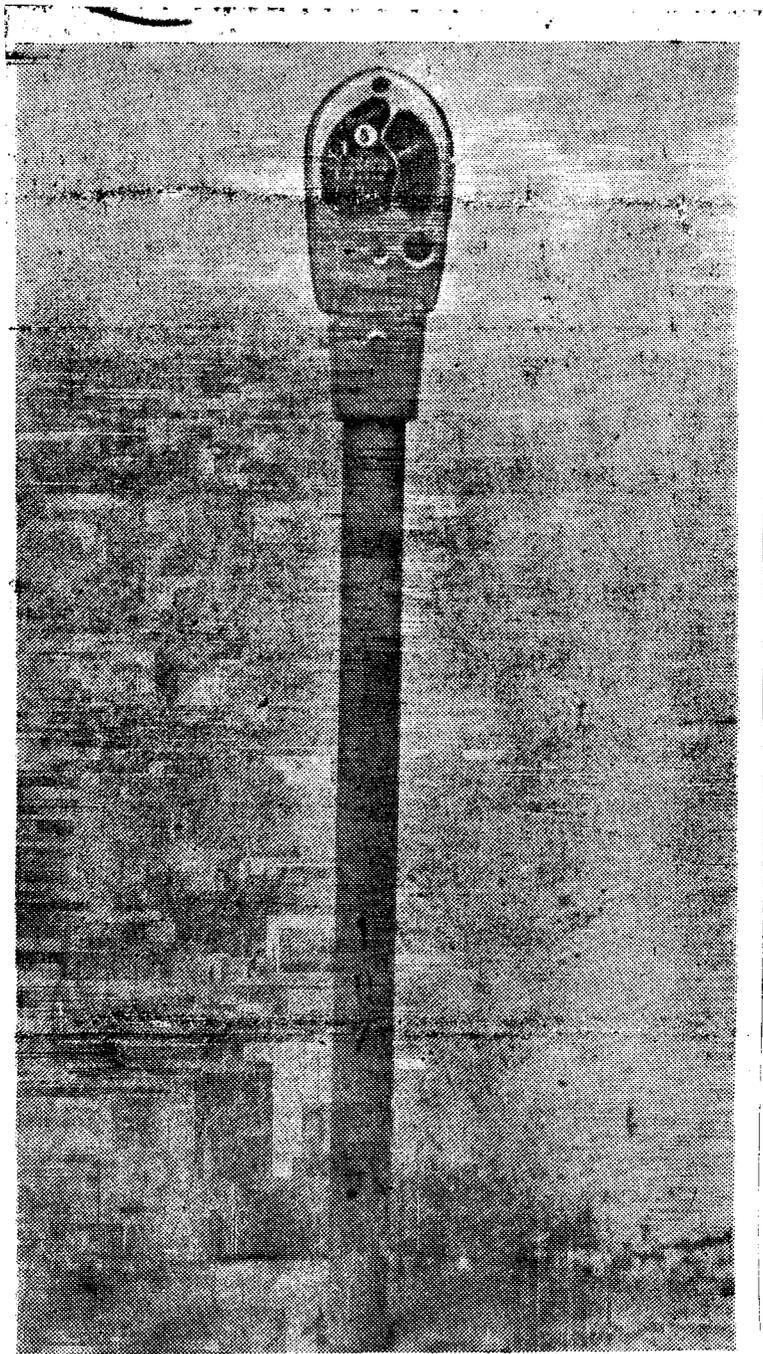
YA VIENEN...

En nuestra anterior edición dimos a conocer a todos los marianenses la noticia de que se estaba tramando, muy en secreto, la instalación de parquímetros en nuestra Ciudad. Pues bien, hoy podemos confirmar lo que sólo parecía un intento, señalando que ya han sido adquiridos más de tres mil de estos "ladrones sin brazos" para ser instalados fuera de la Capital, dándosele preferencia, claro está, a las zonas más transitadas de nuestra Ciudad que Progresá. Así pues, lo de la invasión de los parquímetros que pronosticamos será en breve una realidad en nuestro Marianao, sin que se haya tomado en cuenta para nada nuestra condición de ciudad preferentemente residencial. La cosa es de tragar, y para inventar o importar aparatos tragones, somos un pueblo de privilegio.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



AMENAZAN CON INVADIR A MARIANAO.-

El problema del parqueo en La Habana era algo trágico. Hasta que un día alguien elucubró la idea de instalar parquímetros en el centro capitalino, y entonces, a más de trágico, resultó costoso. Unos admiten que ha sido una utilísima innovación. Otros alegan que nada pudo haber sido más impopular, estéril y abusivo. Nosotros no vamos en esta ocasión a ser partes ni jueces. En primer término, porque ya el hecho está consumado y sus jugosos dividendos hacen más q. difícil, inútil, en estos momentos, toda campaña de carácter negativo. Sólo nos limitaremos aquí a dar la voz de alerta a todos los marianenses de lo que ya se está tramando muy en secreto: la instalación de parquímetros en algunas áreas de Marianao. Claro que esto le parecerá absurdo a no pocos marianenses, como le pareció igualmente impracticable a casi todos los habaneros. Pero si no estamos vigilantes y enérgicos, Marianao, a pesar de su condición de ciudad preferentemente residencial, se verá el día menos esperado sembrado de estos artefactos que se nos antojan primos hermanos de las maquinitas traganiqueles, con la única diferencia de que las denominadas "ladronas de un solo brazo" ofrecen de vez en cuando su "jack-pot", mientras los parquímetros o "ladrones mancos de los dos brazos" se lo tragan absolutamente todo. (Foto Llorente)

EL COSTO DEL
COMBUSTIBLE

Aumentarán desde hoy el precio de la gasolina

**A 32 centavos el galón en
la Gran Habana. Escalas.
Dicen que subió en el
mercado de origen**

Representativos de las compañías importadoras y refinadoras de petróleo concurren ayer al ministerio de Hacienda para considerar con el ministro, doctor Alejandro Herrera Arango, y con su colega de Comercio, señor José Pérez Magariños, el incremento en el costo en los mercados de origen de la gasolina regular que, argumentaron, se ha venido produciendo desde el mes de junio.

Sobre la reunión se dió a conocer una nota que dice textualmente:

"Dichas compañías habían presentado, al amparo del artículo 21 de la Ley de Refinerías, declaraciones juradas ante el Ministro de Comercio, justificando un incremento de más de un centavo en sus costos, con lo cual los precios al público consumidor deberían elevarse por encima de los niveles oficialmente establecidos.

"Después de estudiar y con-

siderar el problema ampliamente, los ministros de Hacienda y de Comercio convinieron con los representantes de las compañías dedicadas a la importación y producción de petróleo y sus derivados en autorizar el restablecimiento de los niveles de precios que regían antes de la vigencia del decreto presidencial 511, de 28 de febrero de 1958, mediante el cual el Gobierno, fiel a su política económica, transfirió en beneficio del público consumidor el medio centavo que podría haber rescatado para el Erario Público, si hubiera dejado sin efecto determinados beneficios fiscales.

"Como consecuencia de este acuerdo, a partir del día primero de agosto, el precio al público consumidor de la gasolina regular, por galón americano en La Habana, Marianao, Regla y Guanabacoa, será de 32 centavos.

"En las localidades comprendidas en las tres provincias occidentales y hasta el pueblo de Gaspar, en la provincia de Camagüey, regirán los precios establecidos por la resolución número 733 de 1946, tal como se encuentra redactada actualmente.

"En los términos municipales y localidades relacionados en el apartado tercero del decreto presidencial 511 de 1958, las compañías importadoras y productoras podrán aumentar los precios que en dicho precepto se señalan para la gasolina regular, en no más de medio centavo.

"Aclararon los ministros de Hacienda y Comercio que, conforme al régimen económico establecido por la ley decreto número 1758 de 1954, los precios de los derivados del petróleo no podrán ser condicionados ni limitados y se fijarán por las compañías dedicadas a la importación y producción de petróleo y demás combustibles, con arreglo al régimen económico de libre competencia en cuanto no excedan de los precios tope fijados por el ministerio de Comercio. De modo que el aumento del precio justificado por el incremento en el costo de importación de la gasolina regular, es un derecho de esas entidades; sin embargo, el Gobierno, consciente de los trastornos que representa el ajuste en el precio de ese combustible, y considerando la inestabilidad que se observa en el mercado del petróleo, ha logrado que las compañías, por el momento, limiten el ejercicio del derecho que les confiere la mencionada ley - decreto 1758, mediante el procedimiento establecido en el artículo 22, a fin de que el aumento no rebase los niveles establecidos oficialmente por el ministerio de Comercio".



Ofrecen facilidades a los infractores de la Ley que creó los parquímetros para liquidar los adeudos pendientes

Acuerdo-Ley aprobado en el reciente Cons. de Ministros. Multas pendientes en los Juzgados podrán ser liquidadas a razón de \$1.00 y sin celebrar juicio. Penas de \$5 a \$50

En su última reunión el Consejo de Ministro acordó introducir una serie de modificaciones a la Ley-decreto 2068, de 2068 de 27 de enero de 1955, que han sido recogidas en el Acuerdo-Ley 68.

De acuerdo con estas se establecen las sanciones que deberán imponer los jueces correccionales a los infractores; se obliga a los agentes de la autoridad a notificar personalmente a los infractores y se ofrecen facilidades a los infractores que tengan juicios pendientes en los Correccionales para liquidar las cuestiones pendientes a razón de \$1.00 y sin la previa celebración de juicio.

Dice el Acuerdo-Ley citado en su parte dispositiva:

Artículo primero: Se modifican los artículos y disposiciones de la Ley-decreto número 2068 d 27 de enero de 1955, que a continuación se expresan:

El Artículo octavo de la citada Ley-decreto quedará redactado en la forma siguiente:

"Artículo octavo: Las infracciones previstas en los incisos a, b, c, d, e, f, y g, del Artículo anterior, serán sancionadas con multa de cinco a diez cuotas de un peso moneda oficial.

"Las previstas en los incisos h, i, j y k, serán sancionadas con multa de treinta y una a cien cuotas de cincuenta centavos o cincuenta pesos moneda oficial o privación de libertad desde diez a cien ochenta días".

Será competente para conocer de las infracciones previstas y sancionadas en los artículos precedentes, el Juez Correccional del lugar en que se hubiere realizado la infracción aplicándose el procedimiento que establece la Orden Militar número 213 de 1900, con las modificaciones establecidas por la ley.

Artículo segundo: El párrafo segundo del artículo noveno de la Ley-decreto mencionada, quedará redactado en la forma siguiente:

"Artículo noveno: No obstante lo dispuesto anteriormente, cualquier persona natural o jurídica que hubiere cometido alguna de las infracciones señaladas en los apartados a) hasta g), ambos inclusive, del artículo séptimo, podrá hacer efectiva la sanción, dentro de los diez días siguientes a la notificación de la infracción cometida.

El pago de dichas sanciones se efectuará personalmente o por correo certificado, mediante giro postal o cheque intervenido, expedido a favor del Consejo de Gobierno de la estos casos, solamente la quin-

ta parte del límite mínimo establecido por el párrafo primero del artículo octavo, o sea, un peso moneda oficial. Una vez satisfecha la multa, se archivará de inmediato el expediente correspondiente.

Si decursados los diez días siguientes a la notificación de la infracción no se hubiere abonado la multa impuesta, se elevará por el Consejo de Gobierno de la ONEP el oportuno expediente de infracción al Juzgado Correccional del lugar en que reside el infractor. Aplicándose en estos casos el total de las sanciones que se determinan en los párrafos primero y segundo del artículo octavo, apreciándose por el juez las atenuantes o agravantes en relación con la infracción juzgada.

Se reputará como responsable de las infracciones señaladas en el artículo octavo, a la persona natural o jurídica que cometiere las mismas, quedando obligados los agentes de la Policía o los funcionarios, inspectores o empleados de la ONEP, con facultades para ejercer labores de cuidado o vigilancia, o nacer constar en el momento de la notificación de la infracción, lo siguiente: nombre y apellidos completos del infractor, número de la chapa del vehículo, número de la Cartera Dactilar y domicilio actual del mismo.

De todas las sanciones que impongan los jueces correccionales en relación con las infracciones de esta Ley-decreto, y que sean juzgadas por éstos, se deducirá un cincuenta por ciento (50%) de su importe total, para ingresar en los fondos de Jubilaciones y Pensiones del Poder Judicial.

DISPOSICION TRANSITORIA

Las personas naturales o jurídicas que tengan pendientes de ser juzgadas en los tribu-

nales correspondientes hasta la fecha del presente Acuerdo-Ley, infracciones de las previstas en los incisos a, b, c, d, e, f, y g, del Artículo séptimo de la Ley-decreto 2068 de 1955, podrán abonar en el Juzgado que conozca del asunto, la multa de un peso, sin necesidad de que se celebre el juicio correspondiente, siempre y cuando que lo hagan dentro del término de treinta días hábiles, contado desde la publicación de este Acuerdo-Ley en la Gaceta Oficial.

Verificado el pago, el Juzgado remitirá el importe y las actuaciones a la Organización Nacional de Estacionamientos

PRIMONIO DOCUMENTAL
DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Públicos (ONEP), para su archivo, como si la multa se hubiera abonado en la oportunidad señalada por el Artículo noveno de dicha Ley-decreto 2068 de 1955.

En este caso la ONEP quedará encargada de cumplir lo dispuesto en el inciso N del Artículo 29 de la Ley número 8 de 1957.

Se derogan todas las leyes, órdenes, decretos-leyes, acuerdos-leyes, decretos y demás disposiciones que total o parcialmente se opongan al presente Acuerdo-ley, que regirá desde su publicación en la Gaceta Oficial de la República.

Por tanto: Mando que se cumpla y ejecute en todas sus partes el presente Acuerdo-ley.

Dado en el Palacio de la Presidencia, en La Habana, a 5 de agosto de 1958.

Fulgencio Batista; Gonzalo Güell, Primer Ministro; Luis F. Ramos Ravella, Ministro Encargado del Transporte.

LAS INFRACCIONES

Las infracciones previstas en los incisos "a" hasta "g", cuya sanción ha sido modificada por el Acuerdo-ley anterior, son las siguientes:

a) El estacionamiento indebido de un vehículo en lugares destinados a ese objeto, sin depositar en el correspondiente registrador la suma indicada en el mismo, utilizando moneda legítima de curso legal.

b) Estacionar el vehículo en lugar no autorizado.

c) Desobedecer o vulnerar las disposiciones dictadas por la ONEP y las órdenes que, en su cumplimiento, transmitan los funcionarios o empleados de la institución.

d) Ejercer coacción en perjuicio de otro estacionamiento o cualquier persona en los lugares de estacionamiento público debidamente fijados.

e) Situarse en forma distinta a la establecida en cada estacionamiento.

f) Mantener estacionado un vehículo mayor tiempo del que fija el registrador sin renovar su pago, o excediéndose del tiempo autorizado para permanecer en él.

g) Utilizar una zona de estacionamiento permanente de vehículos de alquiler sin abonar, en la oportunidad designada, la cantidad que se halla obligado a pagar todo operador de auto de alquiler o que se dedique al mismo, por el disfrute de ese servicio.

Comete igual infracción quien, teniendo a su nombre la autorización del estacionamiento permanente, permite la utilización del mismo a un vehículo operado por persona que se encuentre comprendida en el párrafo anterior.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

De cinco a diez pesos las multas por parquímetros

Agosto 8/58
Si van al juzgado. Pagando
dentro de 10 días, \$1.00.
Otras desde \$15.50 a \$50.
Arresto hasta 180 días

Obligación de notificar al infractor personalmente

Las multas pendientes hasta
ahora en los juzgados
se podrán pagar a razón
de \$1, sin celebrar juicio

En la Gaceta Oficial, edición extraordinaria correspondiente al pasado día 6, fueron publicadas las modificaciones a la Ley-decreto 2068, de 27 de enero de 1955, que acordó el Consejo de Ministros, en su reunión del pasado martes, y que han sido recogidas en el Acuerdo-ley 68, que dice:

Fulgencio Batista y Zaldívar, Presidente de la República de Cuba.

Hago saber: Que el Consejo de Ministros ha acordado y yo he sancionado, lo siguiente:

Por cuanto: La Ley número 3 de 19 de junio de 1958, por la que se declaró el Estado de Emergencia, en el Artículo IV, inciso G, autorizó al Consejo de Ministros para: "Modificar el procedimiento judicial, administrativo y especial, acordar las figuras de delitos y sanciones, para los que atentaren contra el orden público, el libre desenvolvimiento del trabajo, la industria o cualquiera de los derechos establecidos en la Constitución o la Ley en favor de los residentes del país u otras modificaciones de las leyes penales, generales o especiales, inclusive las que regulan el funcionamiento de los órganos del Estado.

Por cuanto: Mediante la promulgación de la Ley-decreto número 2068 de 27 de enero de 1955, publicada en la Gaceta Oficial, edición extraordinaria de 7 de febrero del propio año y su reglamento, se ha propendido por el Gobierno al establecimiento de un servicio público de estacionamiento de vehículos en el territorio nacional que permita superar las dificultades que al respecto se confrontaban por procedimientos y regulaciones análogos a los de otros países; y de la práctica ejecución de dicha ley resulta la conveniencia de modificar parcialmente los artículos octavo y noveno así como facilitar a los ciudadanos la oportunidad de liquidar administrativamente las infracciones pendientes de ser juzgadas

ante los tribunales correspondientes.

Por tanto: En uso de las facultades que le están conferidas al Consejo de Ministros, resuelve dictar el siguiente Acuerdo-ley número 68:

Artículo primero: Se modifican los artículos y disposiciones de la Ley-decreto número 2068 de 27 de enero de 1955, que a continuación se expresan:

El Artículo octavo de la citada Ley-decreto quedará redactado en la forma siguiente:

"Artículo octavo: Las infracciones previstas en los incisos a, b, c, d, e, f y g, del Artículo anterior, serán sancionadas con multa de cinco a diez cuotas de un peso moneda oficial.

"Las previstas en los incisos h, i, j y k, serán sancionadas con multa de treinta y una a cien cuotas de cincuenta centavos o cincuenta pesos moneda oficial o privación de libertad desde diez a ciento ochenta días".

Será competente para conocer de las infracciones previstas y sancionadas en los artículos precedentes, el Juez Correccional del lugar en que se hubiere realizado la infracción, aplicándose el procedimiento que establece la Orden Militar número 213 de 1900, con las modificaciones establecidas por la ley.

Artículo segundo: El párrafo segundo del artículo noveno de la Ley-decreto mencionada, quedará redactado en la forma siguiente:

"Artículo noveno: No obstante lo dispuesto anteriormente, cualquier persona natural o jurídica que hubiere cometido alguna de las infracciones señaladas en los apartados a) hasta g), ambos inclusive, del artículo séptimo, podrá hacer efectiva la sanción, dentro de los diez días siguientes a la notificación de la infracción cometida.

El pago de dichas sanciones se efectuará personalmente o por correo certificado, mediante giro postal o cheque intervenido, expedido a favor del Consejo de Gobierno de la ONEP, debiendo abonarse, en estos casos, solamente la quinta parte del límite mínimo establecido por el párrafo primero del artículo octavo, o sea, un peso moneda oficial. Una vez satisfecha la multa, se archivará de inmediato el expediente correspondiente.

Si decursados los diez días siguientes a la notificación de la infracción no se hubiere abonado la multa impuesta, se elevará por el Consejo de Gobierno de la ONEP el oportuno expediente de infracción al Juzgado Correccional del lugar en que resida el infractor. Aplicándose en estos casos el total de las sanciones que se determinan en los párrafos primero y segundo del artículo octavo, apreciándose por el juez las atenuantes o agravantes en relación con la infracción juzgada.

Se reputará como responsable de las infracciones señaladas en el artículo octavo, a la

persona natural o jurídica que cometiere las mismas, quedando obligados los agentes de la Policía o los funcionarios, inspectores o empleados de la ONEP, con facultades para ejercer labores de cuidado o vigilancia, o hacer constar en el momento de la notificación de la infracción, lo siguiente: nombre y apellidos completos del infractor, número de la chapa del vehículo, número de la Cartera Dactilar y domicilio actual del mismo.

De todas las sanciones que impongan los jueces correccionales en relación con las infracciones de esta Ley-decreto, y que sean juzgadas por éstos, se deducirá un cincuenta por ciento (50%) de su importe total, para ingresar en los fondos de Jubilaciones y Pensiones del Poder Judicial.

DISPOSICION TRANSITORIA

Las personas naturales o jurídicas que tengan pendientes de ser juzgadas en los tribunales correspondientes hasta la fecha del presente Acuerdo-ley, infracciones de las previstas en los incisos a, b, c, d, e, f y g, del Artículo séptimo de la Ley-decreto 2068 de 1955, podrán abonar en el Juzgado que conozca del asunto, la multa de un peso, sin necesidad de que se celebre el juicio correspondiente, siempre y cuando que lo hagan dentro del término de treinta días hábiles, contados desde la publicación de este Acuerdo-ley en la Gaceta Oficial.

Verificado el pago, el Juzgado remitirá el importe y las actuaciones a la Organización Nacional de Estacionamientos Públicos (ONEP), para su archivo, como si la multa se hubiera abonado en la oportunidad señalada por el Artículo noveno de dicha Ley-decreto 2068 de 1955.

En este caso la ONEP quedará encargada de cumplir lo dispuesto en el inciso N del Artículo 29 de la Ley número 8 de 1957.

Se derogan todas las leyes, órdenes, decretos-leyes, acuerdos-leyes, decretos y demás disposiciones que total o parcialmente se opongan al presente Acuerdo-ley, que regirá desde su publicación en la Gaceta Oficial de la República.

Por tanto: Mando que se cumpla y ejecute en todas sus partes el presente Acuerdo-ley.

Dado en el Palacio de la Presidencia, en La Habana, a 5 de agosto de 1958.

Fulgencio Batista; Gonzalo Giiell, Primer Ministro; Luis F. Ramos Ravella, Ministro Encargado del Transporte.

LAS INFRACCIONES

Las infracciones previstas en los incisos "a" hasta "g", cuya sanción ha sido modificada por el Acuerdo-Ley anterior, son las siguientes:

a) El estacionamiento indebido de un vehículo en lugares destinados a ese objeto, sin depositar en el correspondiente registrador la suma indicada en el mismo, utilizando moneda legítima de curso legal.

b) Estacionar el vehículo en lugar no autorizado.

c) Desobedecer o vulnerar las disposiciones dictadas por la ONEP y las órdenes que, en su cumplimiento, trasmitan los funcionarios o empleados de la institución.

d) Ejercer coacción en perjuicio de otro estacionamiento o cualquier persona en los lugares de estacionamiento público debidamente fijados.

e) Situarse en forma distinta a la establecida en cada estacionamiento.

f) Mantener estacionado un vehículo mayor tiempo del que fija el registrador sin renovar su pago, o excediéndose del tiempo autorizado para permanecer en él.

g) Utilizar una zona de estacionamiento permanente de vehículos de alquiler sin abonar, en la oportunidad designada, la cantidad que se halla obligado a pagar todo operador de auto de alquiler o que se dedique al mismo, por el disfrute de ese servicio.

Comete igual infracción quien, teniendo a su nombre la autorización del estacionamiento permanente, permite la utilización del mismo a un vehículo operado por persona que se encuentre comprendida en el párrafo anterior.



Anuncio
Mensaje del alcalde Pozo para que se autorice por el Ayuntamiento un parqueo en la Plaza del Vapor

Agosto 8/58

La concesión fijada en el proyecto elevado es de 15 años, que puede prorrogarse otros 15. Fijación de la escala el cobro del servicio. Renta mensual del terreno es de \$700

LOS TERRENOS SERAN SUBASTADOS POR EL MAYOR. FUE PEDIDO POR COMERCIANTES DE ESE MERCADO.

En las últimas horas de la mañana de hoy, el alcalde de La Habana, señor Justo Luis Pozo, remitió al Ayuntamiento un mensaje interesando la aprobación del proyecto para la instalación de un parqueo en los terrenos del patio de la antigua Plaza del Vapor, conforme a la solicitud formulada por la entidad "Parqueo Reina, S.A.", de la cual es su presidente y representante legal el doctor Guillermo Cruz Ortega, cuyas oficinas radican en Paseo de Martí 108, en esta ciudad.

En el mensaje señala el Alcalde que el proyecto confeccionado para dicho parqueo, tendrá un mínimo de entrada y salida por dos calles colindantes al edificio, constando además, con ventas de gasolina, planta de engrase, fregadero automático, tienda

para venta de piezas y accesorios de autos así como otros comercios relacionados con el giro automovilístico. También se instalará una fuente de soda, para servicio de las personas que utilizarán los comercios que se instalen.

Se refiere igualmente el Alcalde Pozo a que la concesión de arrendamiento para la explotación de los mencionados terrenos, será por un término de 15 años prorrogable a 15 años más, estipulándose un alquiler mensual de 700 pesos, que se incrementará en un 20 por ciento cuando se prorrogue el contrato inicial. Los arrendatarios se comprometerán a realizar todas las obras necesarias para el acondicionamiento del parqueo, calculándose una inversión inicial de \$90.000 a \$120.000. El proyecto, que la entidad Parqueo Reina, S.A. ha sometido al ejecutivo municipal, ha sido aprobado por el Departamento de Arquitectura y Urbanismo.

Igualmente se solicita del Ayuntamiento autorización para sacar a pública subasta el arrendamiento del área del patio de la Antigua Plaza del Vapor y de acuerdo con los pliegos de condiciones que se confeccionará por la Administración Municipal.

Las especificaciones para la subasta son las siguientes: El arrendamiento será por 15 años prorrogable a otros 15; oferta mínima de los licitadores como precio mensual de arrendamiento, por \$600; el arrendatario tendrá la obligación de realizar las obras a su costa y ajustándose al proyecto aprobado por el Departamento de Urbanismo Municipal.

Se fijan las tarifas para el estacionamiento de autos en el Parqueo, con la siguiente escala: La primera hora de estacionamiento de vehículos 30 centavos; para las horas adicionales 15 centavos y para el servicio de storage, sin limitación de tiempo, tanto de día o de noche, el precio máximo será de 20 pesos mensuales por automóvil.

La adjudicación de la subasta será hecha por el Alcalde, de conformidad con las recomendaciones del Tribunal, que rendirá a ese efecto su ponencia.

Se supo que este proyecto de parqueo, tiene relación con la su gerencia que hace tiempo hiciera la Asociación de Comerciantes de la Plaza del Vapor al Alcalde Pozo, cuando lo visitaron para ofrecerle sus respetos.

Para aprobar este mensaje se convocará a la Comisión de Hacienda y Presupuesto, que deberá rendir su informe favorable a esta concesión.



Avance
Aprueban arrendar
la Plaza del Vapor
1. julio, 22/58
para parqueo público

Se reunió en la mañana de hoy la Comisión de Hacienda y Presupuesto del Ayuntamiento de La Habana, con la asistencia de 8 de los 12 miembros que la integran, aprobando la ponencia del concejal Manuel Gutiérrez Macián, favorable al Mensaje del Alcalde Sr. Justo Luis Pozo, en

que pedía autorización para arrendar mediante subasta pública los terrenos del Patio de la antigua Plaza del Vapor, que son propiedad del Municipio, donde se proyecta instalar un Parqueo de Automóviles y distintos comercios de ese giro.

El arrendamiento según se consigna en el Mensaje del Alcalde, será por 15 años, por la renta anual de 600 pesos, prorrogable a otros 15 años con renta anual de 700 pesos.

Hasta ahora solo existe la proposición presentada por el Dr. Guillermo Cruz Ortega, Presidente y Director Legal de la Compañía denominada Reina S. A. con domicilio en Paseo de Martí número 108, para la instalación del Parqueo de Autos y comercios en la Plaza del Vapor.



EL PARQUEO EN SAN RAFAEL

—Debe evitarse en favor del comercio de esa vía
—Pídesese acción contra actividades que la deslucen

Oct 16/58
El estacionamiento de vehículos en la calle San Rafael, en el tramo más importante de esta gran vía comercial, o sea, entre Galiano y Prado, continúa siendo un obstáculo para el normal desenvolvimiento del comercio de esta zona. No obstante las indicaciones precisas que prohíben el parqueo, hay vehículos estacionados en San Rafael horas seguidas sin que la notificación de la policía de tránsito sea eficaz para evitarlo. Esto sucede particularmente en el tramo de esta calle comprendido entre Prado y Consulado.

Los comerciantes de la calle San Rafael durante años se han esforzado por levantar y

mantener el prestigio de esta vital arteria comercial. Además del indebido estacionamiento de vehículos, ahora se ven perjudicados por los lamentables espectáculos que producen ciertos elementos indeseables que se dedican a frecuentarla y que terminarán, de no ser erradicados, con el prestigio de una de nuestras vías comerciales más importantes.

Representativos de su comercio se están dirigiendo a las autoridades para excitar su celo en una acción eficaz que evite los escándalos, infracciones de parqueo y otras irregularidades de orden público que en ella se producen, últimamente en algunas de sus esquinas. Numerosas familias que desfilaban como distracción para ver las vidrieras de los comercios allí establecidos, ahora se ven impedidas de esta expansión por los elementos maleantes que han sido mencionados; ya que, desde las primeras horas de la noche permanecen o se renuevan hasta altas horas de la madrugada en actitud soez y ofensiva para el decoro de los transeúntes.

Algunos comerciantes de la calle San Rafael, especialmente los comprendidos entre el referido tramo de Prado y Consulado, están ya considerando la conveniencia de abandonar los cuidados de vidrieras, fachadas e iluminación, porque como llevamos dicho, las infracciones del parqueo y los espectáculos que se producen hacen que las familias se alejen de San Rafael cuando antes hacían de sus paseos por esta calle un motivo de esparcimiento.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

ACTIVIDADES
DELICTIVAS

Denuncian

la sustracción de
42 parquímetros

**De distintos lugares... En
dos días... Tasados en
\$4,452, sin incluir la re-
caudación de ellos**

En representación de la Organización Nacional de Estacionamientos, el doctor Evelio González Hernández, abogado, presentó un escrito en el Juzgado de Instrucción de la Sección Segunda, denunciando que personas desconocidas sustrajeron 46 parquímetros de distintas calles de la ciudad.

En su escrito, el doctor González Hernández refirió que las sustracciones se realizaron durante los días 23 y 24, según el informe rendido a ese organismo por dos de sus inspectores; así como que el valor de los parquímetros, sin contar el dinero que tenían recaudados, asciende a \$4,452.

Con motivo de la denuncia, el juez, doctor Humberto Olivera Sendra, ordenó radicar causa, por delito de robo, en la secretaría de Armando Calero e interesó de la Policía las investigaciones, en vías de esclarecimiento.

DENUNCIA DE ROBO

Concepción Herrero Contreras, de 56 años, domiciliada en Reyes 155, dió cuenta a la Policía, que personas desconocidas penetraron en su domicilio y le sustrajeron prendas por valor de \$200.

Los autores dejaron huellas digitales que fueron captadas por técnicos del Gabinete Nacional de Identificación.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

RUIDOS EN LA HABANA



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1929



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DECRETO NUM. 294.

Teniendo en cuenta la cantidad de aparatos de radio instalados, que con su constante funcionamiento molestan a vecinos y transeuntes, vengo en disponer por el presente,

D E C R E T O :

PRIMERO :—Queda prohibido en los establecimientos comerciales o industriales abiertos al público y en las fachadas de toda clase de edificios durante las horas de 6 a. m. a 5 p. m. en días hábiles, hacer funcionar aparatos de radio, victrolas, ortofónicas u otros análogos. Se exceptúan los aparatos instalados o que se instalen en oficinas o dependencias del Estado, la Provincia o Municipio; así como también los establecimientos que se dediquen a la venta de los citados aparatos, siempre que lo hagan funcionar para realizar demostraciones de exhibición o prueba de los mismos, en lugares interiores de sus establecimientos y en forma que no causen molestias a los vecinos o transeuntes.

SEGUNDO :—En los permisos que se otorguen para hacer música previo pago de los arbitrios fijados en la Tarifa correspondiente, se señalarán las horas para hacer funcionar estos aparatos a partir de las 5 p. m. hasta las 12 de la noche. Y cuando el permiso sea solicitado para hacer música después de las 12 de la noche, no se otorgará sin antes verificarse la investigación vecinal correspondiente y obtener la venia de los vecinos colindantes.

TERCERO :—Este Decreto quedará en vigor a partir del 10. de Julio de 1929.

Córranse las órdenes que sean menester para su cumplimiento, comuníquese a la Secretaría de Gobernación, a la Jefatura de la Policía Nacional y publíquese en el Boletín Municipal para general conocimiento.

Habana, Junio 28 de 1928.

(F.) J. IZQUIERDO.

Alcalde Municipal.

Junio 29 y 1 y 2 de Julio.



DECRETO NO. 303.

POR CUANTO :-- Ha resultado insuficiente al fin que se propuso ésta Alcaldía, el suplicatorio que en 28 de Diciembre de 1928 dirigió a los vecinos de éste Término Municipal para que voluntariamente contribuyeran a restringir al mínimun indispensable la producción de ruidos molestos y suprimir los que fueran innecesarios.

POR CUANTO :--El considerable aumento de ruidos en ésta Capital, la está caracterizando en forma nada favorable a su civilidad, y ha dado ocasión a que se hayan formulado quejas ante mi Autoridad por instituciones, por la prensa y por numerosos turistas y vecinos, en las que exponen los perjuicios de órden general a que los ruidos inútiles contribuyen, solicitando a la vez, la adopción de medidas que tiendan a hacer menos ruidosas las actividades urbanas.

POR CUANTO :--Es de atenderse con toda urgencia a éste problema, cuya trascendencia e importancia no puede ocultarse, ya que es aceptado por autoridades científicas que la vida en un ambiente ruidoso perturba las actividades tranquilas de la comunidad, e impone un desgaste físico, que altera notablemente las condiciones nerviosas y psicológicas de cuantos integran ésta.

POR CUANTO :--El deber de toda Autoridad propender al bienestar general.

POR CUANTO :--La restricción de ruidos inútiles, entre otros beneficios, ha de anotar el de servir de poderoso estímulo para

la mayor estancia en ésta Capital de los millares de turistas que nos visitan durante la temporada invernal, y posiblemente para un aumento en el número de visitantes, lo que significa una eficiente cooperación a la labor que vienen desarrollando las instituciones nacionales para elevar una fuente de ingresos de incalculables beneficios a la Nación.

P O R T A N T O :

Para el mejor cumplimiento de los Artículos 55 y 172 de las Ordenanzas Municipales, vigentes y de acuerdo con la facultad que me confiere el inciso segundo del Artículo 165 de la Ley Orgánica de los Municipios, vengo en dictar instrucciones a que se contrae el presente.

D E C R E T O :

PRIMERO :—Se prohíbe toda clase de gritos y pregones en la vía pública, autorizándose solamente el pregón de los periódicos en forma moderada.

SEGUNDO :—Queda prohibido el uso en los vehículos de las señales advertidoras constituidas por cornetas, fotutos de viento y sirenas, autorizándose únicamente en los automóviles el "Claxon", y las campanillas en los tranvías, los que usarán sin estridencias y solo a los efectos del tránsito. Se establece la sanción de cinco pesos de multa por hacer uso del claxon y timbres, en las obstrucciones del tránsito público.

Tanto el claxon como las campanillas no podrán tocarse dentro de la población durante las horas comprendidas de 12 de la noche a cinco de la mañana.

TERCERO :—Se prohíbe la circulación de automóviles cuyos motores sean ruidosos. Toda máquina deberá estar provista para poder circular, de amortiguadores (moflers) que sean eficaces para silenciar el ruido del motor.

CUARTO :—Se prohíbe a los vendedores ambulantes anunciarse por medio de fotutos, pitos, cornetas o campanillas.

QUINTO :—Queda prohibido a los establecimientos anunciarse o realizar propagandas de viva voz por medio de pregones en las puertas de sus locales.

SEXTO :—Queda prohibido el uso de timbres en el exterior de los espectáculos públicos, para anunciarse.

SEPTIMO :—A las industrias que por acuerdos del Ayuntamiento hayan sido declaradas continuas de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Cierre, vigente, les será prohibido por los Agentes de la Autoridad todo ruido molesto e innecesario, especialmente durante las horas comprendidas de 10 de la noche a 5 de la mañana, exigiéndoseles la adopción de medidas a éste fin.

Asimismo, queda terminantemente prohibido a toda fábrica o industria de cualquier clase, el uso de sirenas o pitos para avisar las horas de entrada y salida a los trabajadores.

OCTAVO :—Queda prohibido en los establecimientos comerciales o industriales abiertos al público, hacer música con cualquier

clase de instrumentos o reproducirla por medio de aparatos receptores de transmisiones por radio, sin que previamente se expida permiso por ésta Alcaldía, el que se otorgará después de obtenerse la venia de los vecinos a quines pueda perjudicar, iniciando el expediente correspondiente á éste objeto.

NOVENO :—Los templos religiosos, solo podrán tocar sus campanas durante las horas del día comprendidas de 6 de la mañana a 8 de la noche, en forma moderada.

Por la falta de cumplimiento de éstas disposiciones se impondrá la sanción correspondiente, de acuerdo con la facultad que confiere a ésta Alcaldía el Artículo 166 de la Ley Orgánica de los Municipios.

Córranse las órdenes que sean menester para el cumplimiento del presente Decreto; remítanse copias del mismo a la Secretaría de Gobernación y Jefatura de la Policía Nacional, y al Jefe del Departamento de Gobernación Municipal, para su cumplimiento, y publíquese en la Gaceta Oficial y Boletín Municipal para general conocimiento.

(F.) Miguel M. Gómez.

ALCALDE MUNICIPAL

Habana, Julio 10 de 1929.

Julio 17, 18, y 19.

MUNICIPIO DE LA HABANA

DPTO. DE GOBERNACION.

DECRETO #305, publicado en el Boletín Municipal de fecha 24 de JULIO del año de 1929.-

D E C R E T O.-

Queda prohibido a toda persona que posea cualquier clase de aparato que emita sonidos musicales, ya que se encuentren estos instalados en lugares de fácil acceso al público o en casos particulares, imprimir a los mismos mayor potencia en la emisión de sonidos que la que naturalmente se requiera para ser oídos dentro del local en que se reproduzcan.-

Los aparatos de radio u otros analogos instalados en los establecimientos que previo el permiso correspondiente estén autorizados, regularan la potencia de sus sonidos, para el exacto cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior.-

Córranse las ordenes oportunas que sean menester para que se cumpla el presente Decreto, públíquese en el Boletín Municipal y remítase copias del mismo al Jefe de la Policia Nacional y Jefe del Departamento de Gobernacion.-

(F)Dr. Miguel Mariano Gomez.-
ALCALDE MUNICIPAL.-

- ✓ PRIMERO: Se prohíbe toda clase de gritos y pregones en la vía pública, autorizándose solamente el pregón de los repartidores de periódicos en forma moderada.
- ✓ SEGUNDO: queda prohibido el uso en los vehículos de las señales advertidoras por cornetas, fotutos de viento y sirenas, autorizándose únicamente en los automóviles el "Claxon" y las campanillas en los tranvías, los que usaran sin estridencias y sólo a los efectos del tránsito. Se establece la sanción de CINCO PESOS DE MULTA por hacer uso del "Claxon" y timbres, en las obstrucciones del tránsito público. Tanto el Claxon como las campanillas no podrán tocarse dentro de la población durante las horas comprendidas de 12 de la noche a 5 de la mañana.
- ✓ TERCERO: Se prohíbe la circulación de automóviles cuyos motores sean ruidosos. Toda máquina deberá estar provista para poder circular, de amortiguadores (Moflers) que sean eficaces para silenciar el ruido del motor.
- ✓ CUARTO: Se prohíbe a los vendedores ambulantes anunciarse por medios de fotutos, pitos, cornetas o campanillas.
- ✓ QUINTO: Queda prohibido a los establecimientos anunciarse o realizar propagandas de viva voz por medio de pregones en las puertas de sus locales.
- ✓ SEXTO queda prohibido el uso de timbres en el exterior de los espectáculos públicos, para anunciarse
- ✓ SEPTIMO/ A las industrias que por acuerdo del Ayuntamiento hayan sido declaradas continuas de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Cierre, vigente, les será prohibido por los agentes de la autoridad todo ruido molesto é innecesario especialmente durante las horas comprendidas de 10 de la noche a 5 de la mañana, exigiéndoseles la adopción de medidas a éste fin.
Asimismo queda terminantemente prohibido a toda fábrica o industria de cualquier clase, el uso de sirenas o pitos para anunciar las horas de entrada y salida de los trabajadores.
- ✓ OCTAVO: Queda prohibido en los establecimientos comerciales o industrias abiertas al público, hacer música con cualquier clase de instrumentos o reproducirlas por medio de aparatos receptores de transmisiones por radio, sin que previamente se expida permiso por esta Alcaldía, el que se otorgará después de obtenerse la venia de los vecinos a quienes pueda perjudicar, iniciando el expediente correspondiente a este objeto.
- NOVENO: Los templos religiosos sólo podrán tocar sus campanas durante las horas del día comprendidas de 6 de la mañana a las 8 de la noche, en forma moderada.

Por falta de cumplimiento de estas disposiciones se impondrá la sanción correspondiente, de acuerdo con la facultad que confiere a ésta Alcaldía el Art. 166 de la Ley Orgánica de los Municipios.

Corranse las órdenes que sean menester para el cumplimiento del presente Decreto; remítase copias del mismo a la Secretaría de Gobernación y Jefatura de la Policía Nacional, y al Jefe del Departamento de Gobernación Municipal, para su cumplimiento, y publíquese en la Gaceta Oficial y Boletín Municipal para general conocimiento.-

.(f) Dr. Miguel M. Gómez.
ALCALDE MUNICIPAL.

DECRETO SOBRE RUIDO MOLESTOS NO.303.

BOLETIN MUNICIPAL DE JUL.20-1929

- PRIMERO: Se prohíbe toda clase de gritos y pregones en la vía pública, autorizándose solamente el pregón de los repartidores de periódicos en forma moderada.
- SEGUNDO: Queda prohibido el uso en los vehículos de las señales advertidoras por cornetas, fotutos de viento y sirenas, autorizándose únicamente en los automóviles el "Claxon" y las campanillas en los tranvías, los que usaran sin estridencias y sólo a los efectos del tránsito. Se establece la sanción de CINCO PESOS DE MULTA por hacer uso del "Claxon" y timbres, en las obstrucciones del tránsito público. Tanto el Claxon como las campanillas no podrán tocarse dentro de la población durante las horas comprendidas de 12 de la noche a 5 de la mañana.
- TERCERO: Se prohíbe la circulación de automóviles cuyos motores sean ruidosos. Toda máquina deberá estar provista para poder circular, de amortiguadores (Moflers) que sean eficaces para silenciar el ruido del motor.
- CUARTO: Se prohíbe a los vendedores ambulantes anunciarse por medios de fotutos, pitos, cornetas o campanillas.
- QUINTO: Queda prohibido a los establecimientos anunciarse o realizar propagandas de viva voz por medio de pregones en las puertas de sus locales.
- SEXTO: Queda prohibido el uso de timbres en el exterior de los espectáculos públicos, para anunciarse
- SEPTIMO/ A las industrias que por acuerdo del Ayuntamiento hayan sido declaradas continuas de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Cierre, vigente, les será prohibido por los agentes de la autoridad todo ruido molesto o innecesario especialmente durante las horas comprendidas de 10 de la noche a 5 de la mañana, exigiéndoseles la adopción de medidas a éste fin. Asimismo queda terminantemente prohibido a toda fábrica o industria de cualquier clase, el uso de sirenas o pitos para anunciar las horas de entrada y salida de los trabajadores.
- OCTAVO: Queda prohibido en los establecimientos comerciales o industrias abiertas al público, hacer música con cualquier clase de instrumentos o reproducirlas por medio de aparatos receptores de transmisiones por radio, sin que previamente se expida permiso por esta Alcaldía, el que se otorgará después de obtenerse la venia de los vecinos a quienes pueda perjudicar, iniciando el expediente correspondiente a este objeto.
- NOVENO: Los templos religiosos sólo podrán tocar sus campanas durante las horas del día comprendidas de 6 de la mañana a las 8 de la noche, en forma moderada.

Por falta de cumplimiento de estas disposiciones se impondrá la sanción correspondiente, de acuerdo con la facultad que confiere a ésta Alcaldía el Art.166 de la Ley Orgánica de los Municipios.

Corranse las órdenes que sean menester para el cumplimiento del presente Decreto; remítase copias del mismo a la Secretaría de Gobernación y Jefatura de la Policía Nacional, y al Jefe del Departamento de Gobernación Municipal, para su cumplimiento, y públíquese en la Gaceta Oficial y Boletín Municipal para general conocimiento.-

(f) Dr. Miguel M. Gómez.
ALCALDE MUNICIPAL.

DECRETO SOBRE RUIDO MOLESTOS NQ.303.

BOLETIN MUNICIPAL DE JUL.20-1929

- PRIMERO: Se prohíbe toda clase de gritos y pregones en la vía pública, autorizándose solamente el pregón de los repartidores de periódicos en forma moderada.
- SEGUNDO: Queda prohibido el uso en los vehículos de las señales advertidoras por cornetas, fotutos de viento y sirenas, autorizándose únicamente en los automóviles el "Claxon" y las campanillas en los tranvías, los que usaran sin estridencias y sólo a los efectos del tránsito. Se establece la sanción de CINCO PESOS DE MULTA por hacer uso del "Claxon" y timbres, en las obstrucciones del tránsito público. Tanto el Claxon como las campanillas no podrán tocarse dentro de la población durante las horas comprendidas de 12 de la noche a 5 de la mañana.
- TERCERO: Se prohíbe la circulación de automóviles cuyos motores sean ruidosos. Toda máquina deberá estar provista para poder circular, de amortiguadores (Moflers) que sean eficaces para silenciar el ruido del motor.
- CUARTO: Se prohíbe a los vendedores ambulantes anunciarse por medios de fotutos, pitos, cornetas o campanillas.
- QUINTO: Queda prohibido a los establecimientos anunciarse o realizar propagandas de viva voz por medio de pregones en las puertas de sus locales.
- SEXTO: Queda prohibido el uso de timbres en el exterior de los espectáculos públicos, para anunciarse
- SEPTIMO/ A las industrias que por acuerdo del Ayuntamiento hayan sido declaradas continuas de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Cierre, vigente, les será prohibido por los agentes de la autoridad todo ruido molesto o innecesario especialmente durante las horas comprendidas de 10 de la noche a 5 de la mañana, exigiéndoseles la adopción de medidas a éste fin.
Asimismo queda terminantemente prohibido a toda fábrica o industria de cualquier clase, el uso de sirenas o pitos para anunciar las horas de entrada y salida de los trabajadores.
- OCTAVO: Queda prohibido en los establecimientos comerciales o industrias abiertas al público, hacer música con cualquier clase de instrumentos o reproducirlas por medio de aparatos receptores de transmisiones por radio, sin que previamente se expida permiso por esta Alcaldía, el que se otorgará después de obtenerse la venia de los vecinos a quienes pueda perjudicar, iniciando el expediente correspondiente a este objeto.
- NOVENO: Los templos religiosos sólo podrán tocar sus campanas durante las horas del día comprendidas de 6 de la mañana a las 8 de la noche, en forma moderada.

Por falta de cumplimiento de estas disposiciones se impondrá la sanción correspondiente, de acuerdo con la facultad que confiere a ésta Alcaldía el Art.166 de la Ley Orgánica de los Municipios.

Corranse las órdenes que sean menester para el cumplimiento del presente Decreto; remitase copias del mismo a la Secretaria de Gobernación y Jefatura de la Policía Nacional, y al Jefe del Departamento de Gobernación Municipal, para su cumplimiento, y publíquese en la Gaceta Oficial y Boletín Municipal para general conocimiento.-

(f) Dr. Miguel M. Gómez.
ALCALDE MUNICIPAL.

DECRETO No. 294

Habana, Junio 28 de 1929.-

Teniendo en cuenta la cantidad de aparatos de radio instalados, que con su constante funcionamiento molestan a vecinos y transeuntes, vengo en disponer por el presente

D E C R E T O :-

Primero:- Queda prohibido en los establecimientos comerciales o industriales abiertos al público y en las fachadas de toda clase de edificios durante las horas de 6 a.m. a 5 p.m. en días hábiles, hacer funcionar aparatos de radio, victrolas, ortofónicas u otros análogos. Se exceptúan los aparatos instalados o que se instalen en oficinas o dependencias del Estado, la Provincia o Municipio; así como también los establecimientos que se dediquen a la venta de los citados, siempre que lo hagan funcionar para realizar demostraciones de exhibición o prueba de los mismos, en lugares interiores de sus establecimientos y en forma que no causen molestias a los vecinos o transeuntes.-

Segundo:- En los permisos que se otorguen para hacer música previo pago de los arbitrios fijados en la Tarifa correspondiente, se señalarán las horas para hacer funcionar estos aparatos a partir de las 5 p.m. hasta las 12 de la noche. Y cuando el permiso sea solicitado para hacer música después de las 12 de la noche no se otorgará sin antes verificarse la investigación vecinal correspondiente y obtener la venia de los vecinos colindantes.

Tercero:- Este Decreto quedará en vigor a partir del 10. de Julio de 1929.-

Córranse las órdenes que sean menester para su cumplimiento, comuníquese a la Secretaría de Gobernación, al Departamento de Gobernación Municipal, a la Jefatura de la Policía Nacional y publíquese en el Boletín Municipal para general conocimiento.-

(f) José Izquierdo Juliá.
ALCALDE MUNICIPAL.-

Habana, Junio 28 de 1929.- Atentamente se remite el presente Decreto a la Secretaría de la Administración Municipal a sus efectos.-

(f) Carlos Peláez.
Jefe del Departamento de Gobernación.

DECRETO No. 294

Habana, Junio 28 de 1929.-

Teniendo en cuenta la cantidad de aparatos de radio instalados, que con su constante funcionamiento molestan a vecinos y transeuntes, vengo en disponer por el presente

D E C R E T O :-

Primero:- Queda prohibido en los establecimientos comerciales o industriales abiertos al público y en las fachadas de toda clase de edificios durante las horas de 6 a.m. a 5 p.m. en días hábiles, hacer funcionar aparatos de radio, victrolas, ortofónicas u otros análogos. Se exceptúan los aparatos instalados o que se instalen en oficinas o dependencias del Estado, la Provincia o Municipio; así como también los establecimientos que se dediquen a la venta de los citados, siempre que lo hagan funcionar para realizar demostraciones de exhibición o prueba de los mismos, en lugares interiores de sus establecimientos y en forma que no causen molestias a los vecinos o transeuntes.-

Segundo:- En los permisos que se otorguen para hacer música previo pago de los arbitrios fijados en la Tarifa correspondiente, se señalarán las horas para hacer funcionar estos aparatos a partir de las 5 p.m. hasta las 12 de la noche. Y cuando el permiso sea solicitado para hacer música después de las 12 de la noche no se otorgará sin antes verificarse la investigación vecinal correspondiente y obtener la venia de los vecinos colindantes.

Tercero:- Este Decreto quedará en vigor a partir del 1º de Julio de 1929.-

Córranse las órdenes que sean menester para su cumplimiento, comuníquese a la Secretaría de Gobernación, al Departamento de Gobernación Municipal, a la Jefatura de la Policía Nacional y publíquese en el Boletín Municipal para general conocimiento.-

(f) José Izquierdo Juliá.
ALCALDE MUNICIPAL.-

Habana, Junio 28 de 1929.- Atentamente se remite el presente Decreto a la Secretaría de la Administración Municipal a sus efectos.-

(f) Carlos Peláez.
Jefe del Departamento de Gobernación.

1931



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

: G L O S A S :

S I L E N C I O

PUESTO que debemos continuar con el forzoso rescate de los temas pequeños, ninguno hallaremos más a tono con las conminaciones del momento que el tema del silencio, de ese silencio urbano que nosotros no hemos llegado nunca a aprender.

Por excepción de los tiempos, estamos ahora frente a una Habana silenciosa, o por lo menos, rumorosa no más. Observen ustedes que el diapasón de La Habana ha bajado. Hay menos gritos y menos ruidos en la vía pública. Contribuye, sin duda, a éste resultado la índole misma de la actualidad imperante y el tono interior de nuestras almas. Pero nada tan directamente como la suspensión del servicio de tranvías. Los automóviles hacen fluir por las calles un rumor elástico, crepitante de aislados bocinazos; pero no es ya aquel fragor constante y bronco del "carruaje de todos", con su lancinante estridor en las curvas y la menuda insolencia de su timbre infatigable. La ausencia del tranvía le ha mudado bruscamente el tono a nuestra ciudad: la ha hecho más discreta, más elegante, más apacible — digámoslo pronto: menos vulgar.

No es que yo celebre la ausencia de los tranvías como panacea urbana. La civilización tiene sus fatalidades. Dado el tipo de civilización mayoritaria y mecánica que los hombres hemos producido hasta ahora, casi todos sus auxiliares más cotidianos y eficaces tienen a la vez algo de bendición y de maldición. Parece un sino inevitable que el hombre, a medida que facilita su vida, se la haga más insoportable. Es ya un lugar común la jeremiada de que la ciencia no sabe progresar en el incremento de los medios de vida, sin multiplicar también al mismo tiempo los medios de muerte. Y así, todo lo demás que nos añade un poco de facilidad física, nos merma siempre un poco de comodidad espiritual.

El tranvía es vastamente útil; pero hemos tenido que pagar esa utilidad al precio de un rebajamiento considerable en el tono estético de nuestra vida urbana. Acaso no podemos escapar nunca enteramente a esta fatal vecindad de lo popular con lo vulgar. Un bien que se divulga parece ser, por necesidad, un bien que vulgariza, que hace más vulgar la existencia de todos. Pero en rigor, lo que sucede es que nuestra civilización no ha logrado aún poner lo mejor al servicio de los más; ha generalizado solamente ciertos sustitutivos broncos, como el tranvía. El día en que todo el mundo pueda ir en automóvil, la vida tendrá para todos un gesto más noble, un tono más silencioso y fecundo. No se vea, pues, la nostalgia de una aristocracia vital antigua en esto que digo, sino la impaciencia de una aristocracia que ha de venir, que ya está viniendo...

Si yo fuese algún día munícipe, lo primero de que habría de cuidarme sería rebajar permanentemente, a cualquier costo, el diapasón de esta ciudad nuestra, frenética de voces y de ruidos. Los carros tendrían que rodar sobre montajes exquisitamente lubricados. Las bocinas no sonarían más que en casos de auténtica necesidad. Los radios no podrían extravasarse de cierta intimidad doméstica y discreta. Los prégones tendrían sus horas y diapasones razonables. Las niñas prescindirían de los pedales en sus ejercicios de piano. Redimiría a La Habana de esa notoriedad ya secular que tiene de ser la ciudad más ruidosa del mundo, una ciudad taladrada de mil ruidos incesantes, que obligan a las gentes, a su vez, a vociferar más que a hablar, y, por consiguiente, a no decir más que cosas rápidas y primarias.

Pues ¿quién podrá calcular el terrible influjo que sobre la inteligencia criolla han ejercido nuestros ruidos babilónicos? Pío Baroja ha observado que los pueblos meridionales suelen ser dados a la oratoria por la impunidad con que pueden hablar en la calle a pulmón lleno. El clima nos ha llenado a nosotros de oradores, y toda cultura cubana está inficionada por el tono o la intención oratorios. Si Varona es uno de nuestros pocos escritores ejemplares, uno de nuestros poquísimos pensadores finos, es porque logró misteriosamente evadir ese contagio de lo tribunicio. Y Varona es un hombre que siempre habló en voz baja.

Los ruidos urbanos le quitan urbanidad a la voz, al gesto, al pensamiento y hasta a la hechura de los espíritus. Le quitan suavidad, candor, elegancia y sutileza a la vida. Le privan de la fecunda comodidad del silencio. ¿Cómo es posible, por ejemplo, que en día de sorteo tenga la cabeza clara y el humor diáfano un hombre a quien dos o tres expendedores de billetes le estuvieron taladrando con números las sienas hasta la madrugada de la noche anterior?

Nuestro pueblo padece de muchas pequeñas enfermedades. Una de ellas es el ruido. En cada confin de nuestra isla debiera ponerse un cartel inmenso que dijera: Silencio.

J O R G E M A Ñ A C H



El Municipio inicia su campaña en la capital contra los ruidos que hacen imposible la vida de sus habitantes

Han sido multados numerosos comerciantes y se continuará la batida contra los particulares infractores. El lunes se abren los pagos a todo el personal del Ayuntamiento

El Departamento de Gobernación Municipal, según nos informaron ayer sus jefes los señores Heriberto del Forto y Juan M. Fernández, ha iniciado ya su campaña represiva contra los ruidos innecesarios que no sólo hacen imposible la vida tranquila dentro del perímetro urbanizado sino que desacreditan La Habana en el extranjero, ya que en ninguna parte del mundo hay una capital tan «escandalosa» como la nuestra.

Por lo pronto, han sido multados ya numerosos dueños de establecimientos que atronaban el espacio con radios y otros aparatos mecánicos y la represión llegará hasta los particulares que, con una desconsideración incalificable, molestan al prójimo de una manera u otra después de las once de la noche, término prudente para toda expansión corriente de carácter social.

Asimismo, la policía y los inspectores de Gobernación Municipal penalizarán a los conductores de tranvías, ómnibus, automóviles y camiones que produzcan estridencias innecesarias por medio de campanillas, fotutos de aire y que carezcan de silenciadores moflers en los «escapes» de sus vehículos.

También se incluirá en la batida a los expendedores de billetes de lotería y otros vendedores ambulantes que pregonan su mercancía con exceso o a deshoras.

Al vencerse la matrícula de Vendedores Ambulantes

En el entrante mes vencerá el recibo de contribución del semestre correspondiente de la matrícula por Venta de Ambulancia, cuyo tributo será renovado en Julio.

Con ese motivo, la Administración Municipal llama la atención a los interesados para que se dispongan a renovar sus matrículas, pues por medio de los Inspectores de Gobernación Municipal se procederá al envío a los Fosos de todos los carros que circulen fuera de la ley, tan pronto como venza el plazo voluntario de costumbre.

Desde el lunes comienzan los pagos al personal

Mañana lunes comenzarán los pagos al personal de la Municipalidad, según informó el Contador, señor Armando Paz Larrabide,

Como la recaudación por el cargo de más de \$150.000.00 que está al cobro ha correspondido bastante bien, se estima que toda la empleomanía podrá percibir sus haberes antes del 10 de julio entrante.

El seis de junio vencerá el plazo voluntario de Fincas Urbanas

El próximo día seis vence el plazo voluntario fijado por la Alcaldía a los propietarios de Fincas Urbanas para que efectúen el pago de sus contribuciones del Cuarto Trimestre del actual ejercicio.

Pasado ese día, los interesados tendrán que abonar, con el importe de sus recibos, el diez por ciento de penalidad que señala la Ley.

Nueva laboriosa sesión de la Junta de Amillaramiento

Nuevamente la junta de Amillaramiento Municipal, que está secundando con verdadera diligencia los planes del señor Alcalde, celebró una laboriosa sesión, que duró varias horas y que resultó verdaderamente fructífera para los intereses generales.

Presidió la misma, como de costumbre, el Jefe de Impuestos, doctor Antonio Lancis, secundado por todos los señores asesores y por el Secretario, señor Tirso Díaz.

Entre varios centenares, se resolvieron noventa y ocho expedientes de la mayor importancia, por asuntos varios, a las rectificaciones de errores causados por virtud de detalles no consignados en las Declaraciones Juradas suscritas por los propietarios.

Recursos y rectificaciones de rentas urbanas

Fueron resueltos estos recursos: el de la finca marcada con la placa 14.952, de la calle de Enna esquina a Victoriano de la Llama, que se resolvió dándole de baja a partir del primer trimestre del 34-35, por encontrarse completamente demolida y pendiente de acuerdo desde el año 1929; calle Oeste sin número, entre Legueruela y Gertrudis, de Francisco Mesa, se desestimó la renta declarada por su propietario de \$25.00 y se le impuso dada su capacidad superficial y clase de construcción, la renta de \$30.00 a partir del primer trimestre del 36-37.

De la calle Prensa 1, de Nicanor Menéndez, se declaró con lugar la

1937



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Hacia una urbe menos clamorosa

EL Alcalde Municipal ha decidido exigir determinados requisitos a los automóviles anunciadores dotados de equipo de radio, tipo de propaganda vistosa y ruidosa que ha alcanzado últimamente cierta boga.

La reglamentación dictada tiende a evitar los ruidos excesivos e innecesarios y a procurar que ese vehículo de «reclame» no resulte incompatible con el ornato de una ciudad de la importancia de la Habana. Nadie podrá discutir, por tanto, la oportunidad y excelencia de esta medida.

Entre los requisitos señalados figuran dos que conviene subrayar. En primer término, no podrán los automóviles anunciadores circular por las calles de la ciudad más que durante las horas comprendidas entre las 3 y las 6 de la tarde. Son esas las horas en que el tráfico callejero es mayor y, por consiguiente, se nota menos esa forma de propaganda vocinglera. Por la mañana es muy justo que se prohíba su tránsito. Esos automóviles recorren, por lo general, las calles más centricas de la urbe. En ellas están instalados numerosos hoteles. Es probable que los más de sus huéspedes, sobre todo si son turistas, permanezcan en sus habitaciones hasta muy avanzada la mañana. Sería una mayúscula desconsideración duplicar a esas horas los ruidos ya excesivos de nuestra capital con la algarabía de los automóviles parlantes. Lo mismo cabe decir del resto del día, a partir de las 6 de la tarde, hora en que poco más o menos la gran marea de la ciudad comienza su reflujo.

El otro requisito es que dichos vehículos anunciadores no podrán estacionarse en ninguna parte de la ciudad, para perifonear sus propagandas. Han de hacerlas sobre la marcha. O de otro modo: sin darle «serenata» a ningún vecino en particular. Prohibición no menos razonable. Si había quienes se quejaban de aquellos típicos orgánicos que antes recorrían nuestra ciudad, ¿cómo no protestar contra estos automóviles vociferantes, que no tienen ni la gracia ni la discreción ni la tipicidad de aquéllos?

Cuanto tienda a evitar que La Habana sea una urbe más ruidosa

de lo que lo es en la actualidad, tendrá siempre nuestro aplauso. Por lo general, todas las ciudades tropicales viven en una perenne y sonora extraversión. Esta es —mala o buena— una de sus características. Pero hay que reconocer que La Habana ha superado, en ese aspecto, todos los niveles. Es difícil encontrar una población donde el ánimo de «meter bulla» esté tan generalizado como en la nuestra.

Mucho se ha hablado de organizar batidas contra los ruidos innecesarios; pero se ha adelantado hasta ahora muy poco en esa sensata dirección. Todavía hay vecinos que, a cualquier hora del día o de la noche, hacen funcionar su radio en forma francamente estruendosa. Todavía la competencia de los cláxones es una realidad cotidiana en nuestras calles, sobre todo cuando el tránsito se paraliza y la impaciencia de los «drivers» no halla mejor manera de manifestarse que asordando a los pasajeros y transeúntes. Todavía los vendedores ambulantes rivalizan en el empeño de pregonar su mercancía, proclamando a grito pelado desde la suculencia de tal o cual vianda hasta el afortunado terminal de un billete de lotería. Todavía las mal ajustadas paralelas del tranvía dan lugar, en las bifurcaciones, a horrisonos chirridos que le alteran los nervios al transeúnte más flemático. Y así todo en nuestra ciudad tiene su manera ruidosa de producirse, su forma incisiva de manifestar una desorbitada presencia.

Por comodidad, por buen gusto, por el equilibrio de nuestro sistema nervioso, debiera hacerse algo efectivo para que La Habana fuese una ciudad un poco menos clamorosa. No pedimos una urbe sosegada, tranquila, porque comprendemos que ello es imposible. Pero un poco menos de estruendo lo agradecerían mucho los oídos y los nervios propios y extraños.

No debe, pues, circunscribirse la oportuna intervención del Alcalde a los automóviles anunciadores. También los otros meten su ruido, a pesar de no tener que anunciar nada. Generalícese la medida y los vecinos de La Habana nos ahorraremos no pocas jaquecas.

St. Julio 9/3

EDITORIALES

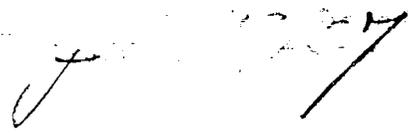
Ruidos Torturantes

EXISTE, como se sabe, un decreto que regula los ruidos en la ciudad y que trata de librar a la Habana de uno de sus defectos más graves. Pero, además de que no se cumple, tampoco está reglamentado, por lo que nos encontramos, en las mismas condiciones anteriores. A mayor abundamiento, cuando un chófer se distancia de su máquina, siempre aparece una persona piadosa que toca el glaxon con el máximo de intensidad durante cinco, diez interminables minutos. Hace pensar esto en la poca atención que se presta a esa medida y también en que, como se sabe, las disposiciones oficiales casi nunca las cumplen aquellos que están obligados por sus cargos a presarles acatamiento. Ahora, por suerte, se trata de abordar ese problema con más justo criterio de la realidad, no tomando con demasiada seriedad la prohibición, pero si atenuando el caudal de estridencias de los fotutos.

Un funcionario municipal al que no enfurecen los pregones callejeros; que soporta el martirio de los radios a toda voz; que no clama contra esos aparatos de tortura, que se consienten en algunos carromates para anunciar productos, etc. ha propuesto al alcalde dos cosas: la primera, establecer reglas definidas para atenuar o suprimir los ruidos, y, después, obligar a que los automóviles de alquiler usen fotutos de sonidos moderados, puesto que en la ciudad no necesitan hacerse

oír a media legua de distancia, sino a sólo media cuadra. Y conseguirá o no la innovación que se propone, pero es indudable que enfoca el asunto con raro tino, siempre que no se trate de imponer una marca determinada. Porque lo cierto es que la Habana resulta insoportable por el ruido. Todo el mundo grita, escandaliza, alborota y las pobres Ordenanzas Municipales, avergonzadas, parecen como si temieran que alguien supiera lo que determinan en materia de ruidos y pregones.

Es necesario poner coto al exceso de pregones y ruidos, ya los produzcan los automóviles o los implacables radios. De todos los vendedores que recorren las calles sólo puede aceptarse el anuncio de dos: el de la campanilla de los heladeros y el del manicero que toca el triángulo en algunos barrios de la ciudad, anunciando su paso. Vendedores de billetes, de frutas, de frutos menores, de tamales, etc. molestan con su gritería y se hacen francamente insoportables cuando se sitúan en un sitio determinado y no lo abandonan. Los carros anunciadores son abominables. Y los glaxons que torturan aun a las personas de nervios más tranquilos constituyen un motivo de pánico. ¿Trata el Municipio realmente de remediar esos males? El pueblo se lo agradecería con tanto entusiasmo como si resolviera el problema de la falta de agua.



¿Puede Dormir Usted Bajo la Jaula de un Sinsonte?

(Por Félix Curi)

Se ha levantado usted alguna vez a medianoche, desesperado por el insomnio, clamando por una escopeta para matar a un sinsonte, que no lo deja dormir con su canto? Si no quiere sentirse con semejante deseo, cuide de que su vecino no compre jamás un animalito de esa especie, o, por lo menos que no cuelgue su jaula en el balcón, si es que lo tiene ya.

Los sinsontes son indudablemente las aves que más nos cautivan con sus trinos. En los campos de Cuba y en nuestra Capital existen en abundancia. Pero en la Habana no son ellos precisamente los que trinan, sino los ciudadanos pacíficos que no pueden dormir por obra y gracia de los vecinos inconscientes que no tienen la precaución de tapparles la jaula con un paño al anocheecer.

Las autoridades municipales han iniciado en repetidas ocasiones varias campañas contra los ruidos innecesarios sin preocuparse en ningún momento del que producen los sinsontes y los canarios en horas de la madrugada. ¿Por qué? ¿Acaso los ruidos a esas horas no son tan molestos como de día, si no más? La Habana es una ciudad de sinsontes. En las zonas comprendidas entre Reina, Aguila, Monte y Belascoain; Neptuno, Infanta, Belascoain y Carlos Tercero, y otras más, existen un sinsonte a cada cinco o seis cuadras de distancia por término medio, que todas las noches lanza su canto paradójicamente bello y encantador, desesperante y odioso, poniéndole los nervios de punta al infeliz mortal que tuvo la desgracia de nacer con un sueño ligero. A veces estos pájaros de la familia de los túrdidos que tanto se complacen en aturdirnos con sus canciones imitativas, cambian impresiones a distancia, iniciando un concierto de flauta y clarinete. Con cinco cuadras de separación por medio las conversaciones parecen imposibles a quienes no lo han comprobado personalmente. En el silencio de la madrugada, cuando la ciudad descansa entregada a un sueño reparador, el canto de un sinsonte puede oírse claramente a más de quinientos metros. De las doce a. m. en adelante, hasta las cinco comienzan a decirse los chismes del día entre sí. Esto no es lo peor. Si los que sostienen el diálogo son de un mismo sexo, los chillidos (sí, ¿por qué no llamarles chillidos?) duran dos o tres horas

hasta que les sobreviene el cansancio. Pero si son de distinto sexo, puede usted dar por seguro que no terminarán hasta que surjan las primeras claridades del alba.

No son siempre los sinsontes quienes más molestan, sino los trovadores que deambulan por las calles de la ciudad a altas horas de la noche con sus guitarras bajo el brazo. Apenas llegan bajo la jaula de un túrdido, quedan maravillados de los sonidos que emite, y empiezan a chiflarles canciones populares para que las repitan. Algunos pájaros han aprendido un trozo de Mamá Inés, María la O, un tango cualquiera o el Himno Nacional, oyéndolo a estos menguados guitarristas.

Cuando la casualidad reúne a varios sinsontes y tres o cuatro guitarristas, la algarabía se hace entonces insoportable. Estos chiflan y aquéllos responden como si se entendieran.

Los americanos llaman al sinsonte the mocking bird (el pájaro burlón). En verdad, el nombre de pájaro burlón les cuadra mejor que el que le damos en Cuba. Ya es hora de que cesen de burlarse de los habaneros. A diario se reciben denuncias en las estaciones de policía contra los propietarios que dejan las jaulas en los balcones.

El Bando de Piedad debía tomar carta en este asunto, si no por nosotros, al menos por esos animalitos que tanto daño hacen y RECIBEN injustamente. Un sinsonte en el balcón o el portal de una casa, deslumbrado por los rayos de un farol, no puede dormir. La luz es tan fuerte que se filtra a través de sus párpados hiriendo sus pupilas. Esto le impide conciliar el sueño. El ave es scmetida así por ignorancia o desidia a una tortura cruel, no menos horrible que la que sufren por carambola los tranquilos moradores de esta alegre y despreocupada ciudad de San Cristóbal de la Habana.

Es preciso que las autoridades solucionen un problema que tanto repercute en perjuicio de la salud pública, dictando las medidas pertinentes. Los que tienen el sueño ligero, los que padecen de insomnio, los que no tienen el sueño ligero ni padecen de insomnio, claman por que se retire a los sinsontes de los balcones después de la puesta del sol.

La Habana, que es una ciudad perturbada por tantos ruidos innecesarios durante el día, tiene derecho a dormir en paz por la noche. Hasta en los manicomios reina el silencio al oscurecer, y la Habana no es menos que un manicomio.

12

Una Ciudad Escandalosamente Ruidosa

(Por José Caminero)

HACE unas noches, Mr. Harold English, quien en compañía de su esposa visitaba la Habana, y a quienes tuve el placer de atender durante su breve estancia en esta capital, me decía en la terraza del Casino Español, cuyo edificio visitábamos:

«Havana is naturally beautiful and unnaturally noisy»—La Habana es naturalmente hermosa y desastrosamente ruidosa—. Y me contaba como la noche anterior no habían podido pegar los ojos, él ni su esposa, debido a que continuamente los sobresaltaban los chillidos de los caxonxs automovilísticos en mitad de la noche.

Mr. English, claró está, no me decía nada nuevo. Yo, para poder descansar de noche, ¿no tuve que mudarme lejos del casco de la ciudad?

Posiblemente con la sola excepción de Ciudad México, la Habana es la ciudad más escandalosamente ruidosa del mundo.

Cuando no es un vendedor de billetes que a las 4 a. m. pregona en una esquina, donde se estaciona, el 4,444, «que mañana se juega» es el continuo sonar de las bocinas de los vehículos que, con estridencia que crispera los nervios, deja oír su ruido ensordecedor, sin compasión para el que tiene que trabajar y ansia el descanso nocturno para reparar sus fuerzas.

El mal perdura, a pesar de las iniciativas que se han producido para evitarlo. Una y otra vez se ha llamado la atención de las autoridades acerca de él. Se han comenzado las gestiones y estas han pasado, en breve, a mejor vida.

Hace algunos años, en New York, el que escribe, acompañado de los señores Paco Villapol y Alberto Vila, se retiraba de madrugada camino del hotel. Ibamos los tres tarareando una canción criolla, en tono menor. De detrás de una columna salió un

policia quien, cortésmente, nos informó que si queríamos llegar a nuestro destino con la cabeza sana, debíamos marchar en silencio.

De más está decir que en el resto de la ruta nos hablamos al oído.

Yo no pretendo igual cortesía de nuestros beneméritos guardadores del orden, pero, por lo menos, vería con gusto que el Municipio, a quien compete velar por la tranquilidad de los vecinos desarrolle un plan para que los habaneros (yo entre ellos) puedan dormir tranquilos y que los turistas que tratamos de atraer no se vayan de aquí repitiendo la frase de Mr. English. La propaganda negativa de los que se ven privados de un sueño reparador durante su estancia en la Habana, no es ciertamente la mejor atracción que se les puede ofrecer. Los hoteles que están enclavados en el perímetro citadino mejorarán sus negocios, y nos desahacemos de la reputación de ser, con la excepción posible de Ciudad México, «la ciudad más escandalosamente ruidosa que existe en el mundo».

Handwritten signature and date: 18/37

1938



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

**SILENCIADOR
PARA LOS RADIOS
EN ESTA CAPITAL**

Desde hoy mismo, el Departamento de Gobernación Municipal, según se nos informó, iniciará una acción enérgica en cumplimiento del Decreto número 303, que prohíbe los ruidos innecesarios en la ciudad.

Particularmente, los inspectores procederán a multar a todos los inquilinos que hagan funcionar sus aparatos de radio, a cualquier hora, con un volumen que traslade al vecino próximo la transmisión correspondiente.

Esta batida contra el abuso del radio será imitada muy pronto en Marianao, donde el Alcalde recibe muy a menudo quejas por esa causa del vecindario de los repartos La Sierra y Almendares.

Dr. J. ... 2/38.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Campaña Contra el Ruido Inútil

LOS rotarios fueron los últimos que llamaron la atención sobre los muchos ruidos inútiles de la Habana. Con tal motivo se cayó en la cuenta de que había un decreto, el número 303, que los prohibía. Y el departamento de Gobernación Municipal circuló las órdenes oportunas para poner coto a ciertas recepciones domésticas de radio que resultan atentatorias al sosiego público. En lo adelante habrá que cultivar la radioafición o radiomanía con cierto límite. Y si la pragmática es obedecida habrá ganado algo la ciudad. De sobra se sabe que el frenesí radiófilo de muchos ciudadanos era el causante de una multiplicidad de ruidos harto enojosos.

Pero el mal no se habrá curado sólo con ese acuerdo. La receta es para aliviar algo al enfermo, no para curarle. Además de los radiofanáticos hay mucha gente que contribuye a que la capital sea ecotrepitosa. Sobran los conductores de vehículos que derrochan la sonoridad de sus bocinas. Abundan los pregoneros que se exceden en el anuncio de sus mercancías. A la postre, debe existir una minoría muy escasa de personas que se consideran exoneradas del cargo de

ruidosidad. A los más les corresponde gran parte de culpa. Cuando menos por hablar a voces. Entre nosotros hasta las intimidades se refieren a gritos.

Y ese problema del ruido inútil y molesto no tendrá solución cabal hasta que no se comprenda por el pueblo que es a él al que corresponde dejarlo resuelto. Admitamos que en lo sucesivo la radiomanía entrará en un periodo de prudencia, por beneficioso plausible. Pero que el resto de la ciudadanía se apreste a la cooperación en los otros aspectos de este asunto. Urge por eso que se haga un catálogo de ruidos. Dicho sea en favor de los que más estrépitos ocasionan a la totalidad les caracteriza y disculpa su ignorancia. Desconocen que son excesivamente ruidosos.

Por algo se empieza. Les ha tocado en suerte mostrarse considerados con los vecinos de la urbe a los radioaficionados. Ojalá que el ejemplo de su prudencia y discreción mueva a los demás a imitarlos. En ese caso venturoso un día vendrá en que la Habana sea una gran urbe en el que el estrépito múltiple y continuo no enferme los nervios de sus moradores.

*Urrutia
J. M. 3/30.*

La Ciudad de los Ruidos

EL TEMA ES viejo, pero interesante: los ruidos inútiles de esta Habana excesivamente sonora. Los rotarios, en su último almuerzo, le abordaron con cierta vivacidad. El tropical es exuberante, no cabe la menor duda. Habla a gritos y fomenta todos los estrépitos. Ciudad, la nuestra, de puertas y ventanas siempre abiertas—el clima no tolera tapujos ni ampara misterios—cada casa arroja a la vía pública múltiples sonoridades: la de la voz humana, siempre en tono brillante, y la de las diversas actividades de una urbe entusiastamente progresista. Pero como si esto fuera poco, la calle tiene múltiples ruidos propios. El plegón estridente del vendedor afanado de continuo, porque nadie permanezca sordo al anuncio de su mercancía. El babélico alboroto de la ciudadanía que transita y que cambia sus impresiones en alta voz. Los vocinazos de los conductores de autos, que al par que previenen al peatón, afirman su derecho a la vía libre. La enumeración aritmética de los expendedores de billetes. Etcétera, etcétera. A todos estos estrépitos hay que unir el modernísimo de la radición, que se ha adueñado de casi toda la población y que sustituye, en la mayoría de los casos, al de los pianos hozareños donde antes las niñas buscaban en el terciado el engañoso camino de la celebridad difícil y remota.

Naturalmente cuando se habla de evitar los ruidos habaneros, se alude a los ruidos inútiles contra los cuales existe una legislación municipal muy bien intencionada, pero muy poco atendida. Porque lo primero que hay que hacer para aplicarla, es confeccionar un ca-

tálogo de ruidos, divididos éstos en necesarios e innecesarios. A fe que la división resulta, en verdad, empresa difícil que requiere un estudio cabalisimo. Porque no se le puede acusar de producir un ruido inútil al vendedor que pregona el artículo que ha sacado a vender a la calle, porque argüirá que de la potencia de su órgano vocal depende la mejor propaganda de su mercancía y de esta se deriva el mayor progreso de su negocio. Posiblemente el ciudadano al que se tilda de demasiado expansivo en sus diálogos callejeros, objetará que si habla alto es, porque su concepto de la franqueza y la sinceridad, es lo que le mueve a prescindir de ciertos recatos que a él se le antojan incompatibles con su modo de ser abierto y cordial. Del mismo modo dirá el chofer, al que se moteja de anunciar con exceso su tránsito, que le anima en el propósito un deseo tan humanitario como prudente de no hacer víctima a ninguno de las ruedas de su coche. Y hay que aguardar que el radiofanático al que se le eche en cara la sonoridad de su receptor, arguya que el amor al arte es un sentimiento que la honra a él al par que a la sociedad que lo alienta.

Queda sentado, pues, que la clasificación del ruido inútil es empresa asaz dificultosa que, en todo momento, dará ocasión a polémicas ruidosas. Esto aceptado, convengamos que si lo que nos proponemos es evitar los ruidos, debemos empezar por el aborto de esas polémicas. Por mucho que cavilamos sólo conseguimos, en la economía de los ruidos propugnar la de los debates. No habremos ganado mucho ciertamente, pero algo es algo.

Filandia es el único país que suprime todos los ruidos innecesarios en las calles. La ley impone silencio a las bocinas de los automóviles, las campanillas de los tranvías, los pitos de los policías de tránsito, los órganos de mano, la algarabía de los vendedores ambulantes, los vendedores de periódicos y los oradores callejeros. Reina una calma completa aún en el centro comercial de Helsingfors.

Se Quejan Vecinos por los Ruidos

Numerosos vecinos de la casa Amistad números 148 y 150 han formulado sus quejas ante el Alcalde, porque en la azotea se ha construido un departamento de madera y se ha colocado en el mismo un aparato radiofónico que produce un ruido insuportable para la vida, a tal extremo que varios inquilinos se han enfermado por el mismo. Suplican al Alcalde, que vista la legislación sobre la represión de los ruidos, se quite a los infractores del Decreto que los prohíbe.

M. Jul 16/38

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

SEÑALA la sanidad de E. U. el fundamento de la salud del pueblo

Medidas higiénicas que deberán mantener los Jefes locales de Sanidad, contenidas en 30 puntos

En los Estados Unidos está haciéndose una vigorosa campaña en defensa de la salud, tratando por todos los medios de que los ciudadanos disfruten de las máximas garantías en esta materia.

Y para que los resultados sean más efectivos, la acción, que antes tenía carácter oficial, está tomando ahora aspecto particular, de modo que todos se interesen en ella.

De esta obra se ha encargado la Comisión de Higiene de la Vivienda,

organismo anexo a la Asociación Americana de Salud Pública. El método que utiliza es muy práctico: consiste en indicar a todos los que gustan de estas cosas que requisitos son indispensables en la vivienda y para mantener en buen estado la salud.

Son 30 los consejos que se dan a los ciudadanos, claros, sencillos y realizables. Tan útiles y de carácter general que se pueden emplear en Cuba sin la menor dificultad, y, posiblemente, con mejores resultados que en Norteamérica a causa, precisamente, de que aquí los males son más intensos.

He aquí esas advertencias:

- 1 y 2.—Ambiente térmico que impida excesiva y permita adecuada pérdida de calor del organismo.
- 3.—Atmósfera de pureza química razonable.
- 4.—Iluminación adecuada, evitando el deslumbramiento excesivo, durante el día.
- 5.—Entrada directa de la luz solar.
- 6.—Iluminación artificial adecuada, evitando el deslumbramiento.
- 7.—Protección contra el ruido excesivo (estridor).
- 8.—Espacio adecuado para ejercicio y para juego de niños.
- 9.—Recato adecuado para el individuo.
- 10.—Medios de llevar una vida familiar normal.
- 11.—Medios de llevar una vida comunal normal.
- 12.—Ejecución de las tareas del hogar sin excesiva fatiga física y mental.
- 13.—Medios para mantener la limpieza de la vivienda y de la persona.
- 14.—Medios para obtener razonable satisfacción estética en el hogar y sus alrededores.
- 15.—Concordancia con las normas sociales de la localidad.
- 16.—Abasto de agua sanitaria en la vivienda.
- 17.—Protección del abasto de agua contra la contaminación dentro de la vivienda.
- 18.—Medios de aseo que disminuyan el peligro de transmitir enfermedades.
- 19.—Protección del interior contra la

- 20.—Evitar condiciones insalubres cerca de la vivienda.
- 21.—Eliminación de sabandijas que puedan transmitir enfermedades.
- 22.—Medios para evitar la descomposición de la leche y alimentos.
- 23.—Espacio suficiente en los dormitorios para mermar el peligro de infección por contagio.
- 24.—Empleo de materiales y métodos de construcción que mermen el peligro de accidentes por derrumbe de cualquier parte de la vivienda.
- 25.—Eliminación de las condiciones que puedan provocar o propagar incendios.
- 26.—Medios adecuados de escape en casos de incendio.
- 27, 28 y 29.—Protección contra el peligro de choque o quemaduras eléctricas, el envenenamiento por gas, y las caídas y otras lesiones mecánicas.
- 30.—Protección del vecindario contra los peligros del tráfico automovilístico.

Las autoridades sanitarias americanas entienden que con una campaña de divulgación de estas reglas y su aplicación práctica, los Jefes Locales de Sanidad pueden hacerle un gran beneficio a las poblaciones y propender al más elevado índice higiénico del país.

América 28

Ruidos

CIA. LEDO-ROJAS, S. A.

AGENTES EXCLUSIVOS PARA CUBA DE
SEIBERLING RUBBER CO., AKRON, OHIO

PULLMAN CHEMICAL CO., CAMDEN, N. J.

SAN LAZARO 261
TELEF. U-1777
HABANA

135



"Seiberling"

La aristócrata de las gomas



Habana, Julio 30 de 1938.

Sr. Curioso Parlanchin.-
Revista "Carteles"
Habana.-

Muy señor nuestro:

Le ruego deje a un lado cualquier interes de publicidad en estas lineas y vea en ellas solo el reflejo de unos pobres ciudadanos que acabarán por enloquecer con los "ruidos" que padecemos en estas oficinas.-

Leemos hace mucho tiempo sus articulos y ninguno hemos elogiado mas que su noble campaña en contra de los ruidos innecesarios que hacen de nuestra capital, la mas ruidosa del mundo.-

Si desea pasar un rato agradable pase por esta su casa a cualquier hora despues de las tres de la tarde y podrá comprobar, como un parque de diversiones que tenemos justamente en nuestro frente, a ciencia y permiso de nuestras autoridades, "toca" incansablemente y con el mayor tono que puede obtener de sus innumerados alto-parlantes, toda la musica que puede captar en sus aparatos de radio, uniendo esta sinfonia al escandalo de omnibus, tranvias y, para completar, griteria de una serie de cotorras que posee.-

Con toda seguridad, ganará fuerzas para continuar su campaña, por lo cual le quedariamos altamente agradecidos.-

Seguramente, Ud. nos indicará que demos nuestras quejas a las autoridades competentes... pero, no nos hacen caso.-

Quedamos de Ud. muy átte.

V. Lopez
V. Lopez
por los empleados.

"Pullman"

56 productos para automóviles:

GRASAS,
ACEITES,
CERAS,
PULIMENTOS,
ETC.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

RUIDOS DE LA HABANA *die 16/38*

ENTRE los planes que de antiguo acaricia la Corporación Nacional de Turismo figura en lugar prominente el de realizar una labor de educación turística del pueblo de Cuba. Es una idea genial que viene a completar en el orden moral y psicológico lo que pueda hacerse en lo material y sustantivo para presentar al turista un perfecto cuadro de belleza y buena acogida.

A ese fin los altos funcionarios de nuestro máximo organismo turístico iniciaron ha tiempo una encuesta que ha dado magníficos resultados prácticos. Cada turista al tiempo de embarcar de regreso a sus lares recibió un cuestionario donde se le instaba cordialmente a declarar qué cosas le habían agradado en Cuba y qué otras le desagradaban. La petición formulada en términos corteses, como un ruego a que cooperaran con nosotros en la tarea de mejorar el país desde el punto de vista del turismo, encontró en cada viajero interrogado un espontáneo y generoso colaborador.

De esta manera al escrutar las respuestas clasificándolas de acuerdo con lo que en ellas se sugería, la Corporación Nacional del Turismo logró captar detalles de alto interés para corregir defectos y perfeccionar, estimulándoles, aquellos otros ángulos de Cuba pintoresca, típica y folklórica que el turista celebra en unánime elogio.

El conteo de respuestas arrojó un gran total en contra de una característica desfavorable de nuestra urbe: el excesivo ruido. Los visitantes extranjeros quejándose en clamoroso coro de las molestias que los ruidos urbanos de San Cristóbal de La Habana producen a cuantas personas llegan a su seno procedentes de otros centros urbanos más populosos pero también más silenciosos.

Herros sufrido, dijeron muchos de los interrogados, el "insomnio de La Habana", terrible mal causado por los claxons de los automóviles, el campanillazo de los tranvías eléctricos y los gritos de los vendedores ambulantes que hasta altas horas de la noche atruenan el espacio con el monótono canturreo, pregonero de las excelencias que detallan y de la heterogénea variedad de cosas que ofrecen, desde tamales calientes hasta billetes de Lotería.

Harian bien ustedes, dijeron otros, en procurar que La Habana fuera un poco más quieta, menos estridente, más acorde, en fin, con la aspiración de hacer de tan bella ciudad el mejor centro de turismo de América.

Y estas sugerencias generosas, hechas por quienes fueron invitados a comunicar sus impresiones de viajeros, fueron cuidadosamente anotadas por la Corporación Nacional de Turismo en un esfuerzo por subsanar errores y llegar a impartir a Cuba a través de una paciente labor educacional en materia turística, el carácter acogedor, cortés y consecuente que es proverbial en naciones donde el turismo constituye preocupación y esmero de los gobiernos y de los ciudadanos prestos siempre a contribuir decididamente a cuanto signifique acrecentar los prestigios y la buena reputación del país ante los ojos de quienes lo visiten.

Para nadie era un secreto que La Habana es ciudad excesivamente ruidosa. Sin ser turistas, los que gustamos de cierta quietud nos hemos lamentado de la gama de sonidos discordes que hacen a veces intolerable hasta el interior de las casas, porque hasta las habitaciones más apartadas llegan las estridencias y los ruidos de la vía pública.

La encuesta de la Corporación Nacional de Turismo debe servirnos de provechoso recordatorio para que sin pérdida de tiempo comencemos a acallar los ruidos inútiles que contrastan con la belleza de la urbe y la convierte en lugar de tortura auditiva de los que a ella acuden.

El Alcalde, las autoridades policíacas, los conductores de vehículos, los habaneros todos debíamos desde este momento hacer cuestión de honra el problema de silenciar las disonancias ciudadanas. La Habana no debe ser más estridente que otras ciudades extranjeras tanto o más populosas que nuestra capital, y así como se ha emprendido cruzadas meritisimas por erradicar enfermedades y extinguir plagas nocivas, dispongámonos desde ahora a desterrar para siempre ese mal que aqueja a los turistas y que ellos mismos han dado en llamar el "insomnio de La Habana".



1939

ELOGIO DEL RUIDO

El periodista amigo me ha preguntado mi opinión «sobre la campaña que en todo el mundo se organiza contra el ruido».

Entendámonos, le he contestado. Habría en primer lugar que aclarar que es eso de «todo el mundo». Si usted cree que «todo el mundo» es Nueva York o Londres o París o Roma o Buenos Aires, lo primero que hay que dejar sentado es que el mundo es mucho más vasto que una gran capital europea o americana. En estas capitales fabulosas, es cierto que viven millones de hombres; y entre ellos los políticos, los grandes escritores, las duquesas y los gangsters; y otros, los reporters encargados de extender hasta los últimos ámbitos de la tierra lo que los grandes personajes hacen y dicen. Pero todo esto, tan bullicioso, no es el mundo. El error es tan grande como si en un organismo humano en el que hay un tumor, se dijese que este tumor representaba todo el organismo. Las grandes capitales de los pueblos son tumores que a los pueblos les salen en la cabeza; hidrocefalias, que muchas veces dejan exangüe y raquítico a todo el resto; al pecho, donde late el corazón impetuoso; al vientre donde se nutre la vida individual y donde se engendra la futura; y a los miembros, instrumentos del progreso; que progresar es andar con los pies y crear con las manos.

En la gran ciudad hidrocefálica puede haber ruidos excesivos y, en consecuencia, molestos o perjudiciales. Mas en el ancho mundo que no es la capital monstruosa, y en la capital misma, por debajo del estruendo inútil, el ruido es el símbolo de la vida; y hay que descubrirse, con inmenso respeto, ante él.

Si en la misma ciudad se suprimiera el ruido, todos diríamos que estaba muerta. Ahora mismo, mientras hablamos, la nieve empieza a caer sobre el laberinto abigarrado de la ciudad. Y el súbito silencio blanco nos aprieta ya el corazón. A gritos, proclamamos la belleza de las calles blanqueadas para que no nos aterre el tremendo silencio de la nieve impoluta. El gorrión que pía en la ventana ese su pír mirúsculo, que en los días normales se diluye en el eco ruidoso como una gota de agua en el mar, es ahora un ser maravilloso, lleno de profundidades, símbolo de la vida; y cae su canción feble en nuestro oído como el hilo tenue de agua en las fauces del sediento.

II

Hablar mal del ruido supone un equívoco infantil. Hay momentos de la vida en que nos molesta, no el ruido, sino el estruendo. El estruendo nos cansa y tal vez nos puede dañar. Pero sin el ruido, nos moriríamos de terror. Equivale esto a confundir la borrachera y la glotonería que pueden enfermarnos con la santa satisfacción del hambre y de la sed.

El hombre tiene también hambre y sed instintivas de ruido. Los que hablan contra él, es porque no han conocido en verdad el silencio. Yo he estado, una vez aislado en una celda; y la sensación de muerte no venía de la soledad de los otros hombres; ni de la oscuridad, sino del silencio.

Colaboración rigurosamente inédita del Dr. Gregorio Marañón.

Especial para DIARIO DE LA MARINA

El que quiera saber lo que el ruido representa para la vida, no debe preguntárselo a los intelectuales ni a los políticos ni a los hombres de mundo. Todos ellos viven en la espuma de las cosas; y la espuma es ajena a la corriente profunda, la que hace vivir a los mundos y la que los hace progresar. Para saber lo que es el ruido, hay que preguntárselo a los que han vivido en la soledad. Ellos nos dirán que solo el ruido ata nuestra vida al Universo. Un ratón humilde que hinca su diente en el subsuelo de la celda, es para el triste prisionero el símbolo maravilloso de la creación viva. Para el hombre que atraviese el desierto, la vida no es la luz cegadora ni la ilimitada libertad; sino el crujido leve de la arena oprimida por su planta; y el batir del viento; si todo calla, el latido de su propio corazón.

III

¡Bendito ruido, símbolo de la vida vencedor del silencio que es la muerte! Dios creó a los hombres después de haber creado a los mares que rompen, con estruendo vital, en el acantilado; después de haber creado a los torrentes que llenan con su fragor los valles estrechos; y a los bosques y al viento que los sacude; y a la grey innumera de los animales que vivifican los ámbitos con sus gritos, con el son violento de su paso o con el rumor de sus alas. Es decir, después de haber llenado de ruido, el planeta. Si el hombre hubiera precedido al resto de la creación, hubiera muerto al instante, recién nacido apenas, del pavor del silencio universal.

Y ahora, todavía, cuando el hombre surge del vientre donde suena, como en un eco, su propio conocer balbuciente, moriría, si no le acogiera el ruido del hogar fausto y las últimas quejas del dolor entrañable de la madre. Un grito —un ruido— es la primera señal de vida del recién nacido; y ese grito que dilata los pulmones, plegados hasta entonces como las ropas santas en el arca de la sacristía, es grito, pone en marcha para toda la vida, el comercio trascendente de nuestra sangre con el aire universal.

IV

A veces, es cierto, el ciudadano se hastía del ruido de su urbe y dice que va a buscar el silencio de los campos. No hay que creerle. Va, sencillamente, a cambiar de ruido; por que el ruido urbano le ha estragado el espíritu, como estraga el estómago una comida monótona. El más grande poeta español, Fray Luis de León, escribió una oda famosa, que todos los españoles saben de memoria: aquella que alaba al sabio que «huye del mundanal ruido», para encontrar la paz en la soledad. Pero en la soledad —con cuanta magia descrita! —encuentra al viento que «los árboles menea con un manso ruido». El sabio, ha cambiado, pues, de ruido y nada más. Escucha ahora, en lugar

del rumor cortesano, el de los álamos de la ribera. Y en ese ruido nuevo, reside el bien que nos hace la soledad: que no es silencio.

La soledad salvadora no es, no, silencio. La soledad está poblada de ruidos infinitos y todo su maravilloso encanto y el bien que nos hace al alma en ese ruido, tan hondo que hay que inclinarse hacia su alma misma con la nuestra llena de amor, para que llegue hasta nosotros. Cuando la soledad es, en verdad, silencio; cuando no está poblada de ruidos misteriosos y llenos de sentido; o cuando nuestra alma torpe, no los acierta a explicar, entonces es cuando la soledad nos enloquece. Y entonces huimos de ella buscando, no a los hombres sino al ruido, que es la vida.

El ruido es sagrado. Es el primer mensaje directo que recibimos de la divinidad. Aun es estruendo en paz para el alma, cuando el alma está pura. Yo he visto, y usted también amigo mío, a los niños, dormir en sus cochecillos por las calles tumultuosas de París o de Nueva York. Los he visto, no despertar bajo los bombardeos. Muchos hombres con el alma fatigada, duermen mejor arrullados por el estruendo del tren en marcha, que en el silencio de su alcoba, donde, a veces, levanta su voz inaudible la conciencia que nos impide dormir. ¿Y en el mar? ¿quién no ha curado alguna vez sus insomnios del silencio, con el calmante milagroso de las olas furiosas, que rompen su trueno sordo y magnífico en las rocas, al pie de nuestra almodada?

Si el ruido, la historia de la civilización sería distinta. Acaso la civilización no hubiera existido. Del silencio no hubiera brotado el arte ni la ciencia de los hombres. El ruido enciende en la alma la santa excitación creadora. El que huye de la ciudad para crear, —se lo habrán dicho a usted muchas veces los personajes en sus entrevistas —lo que busca, es el reposo que dan los ruidos nuevos, para dar forma arrullado por ellos, lo que está ya creado en la barandilla vital. Todos los creadores que escriben o que pintan o esculpen lejos del ruido de los hombres, al cabo de algún tiempo retornan de su soledad en busca del fecundo contacto con el fragor. Cuando el ruido nos cansa, nos ha llenado hasta el alma de visiones y de ideas.

A veces, es cierto, creemos que el ruido nos aniquila. Pero es porque no nos deja vivir el otro ruido, el que corre por dentro de las almas. Si nos abrumba el estruendo de fuera, otras veces, es porque tenemos que no nos veje oírnos a nosotros mismos. Cuando me tapo los oídos, casi siempre es para que los demás me dejen oírme a mí; y no para no oírlos a ellos.

V

Así habló a mi amigo el periodista. Entonces, me arguyó, que piensa usted de ese aparato que acaban de inventar los norteamericanos para aniquilar el ruido?

Bueno, le contesté: deje usted a los norteamericanos que inventen lo que quieran.

(Prohibida la reproducción)

1 9 4 4



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA HABANA, LA RUIDOSA

Por
EDUARDO
DE ACHA

La voluntad primaria de la ley no es que cometida la infracción sea aplicada la pena, sino que la infracción no se cometa.

Kelsen.

NO LA Habana, la alegre, cual dijo Blasco Ibañez. Acostumbro no abordar un asunto delicado sino cuando forma parte ya de la conciencia popular en tal grado que el vulgo dice "que se cae de la mata". Para recogerlo está mi pluma errante y rara. Lo demás es fácil: prohibir los ruidos. Para esto otro hay textos legales, hay autoridades y hay, sobre todo, aquella conciencia. Sólo que si las cosas anduvieran así como el sentimiento ¡qué bella fuera la vida! Pero, ¡qué sordido es el mundo!

Otra cosa. No os extrañéis, lectores, que tal tema, como otro cualquiera, lo aborde con enfoque jurídico. Vale decir que el derecho es la vida. Así no sé, contrariamente, qué menos valor van teniendo escritos, magüer muy exquisitos, faltos de esa valencia jurídica, porque si el cuerpo físico sólo cura con la medicina, el cuerpo social sólo con el derecho. De modo que, sin autosuperarme, creo muy de fijo y cierto en la necesidad incansable de los juristas. Pero unos juristas de puertas abiertas, porque la ciencia esta pertenece a todos—a diferencia de la Medicina y otras—y duele verla enclaustrada o tras las gafas serriotas de un Pacheco o de un Kelsen, con perjuicio positivo de la colectividad, de lo popular. ¡Oh, no, todos no seremos jurisprudencias deambuladoras! Pero la ley, como la sangre del organismo social, debe ser reconocida, so pena de una septicemia de la sociedad. Que se quede en el cerebro toda ella es un crimen; debe ir a las extremidades y ser reconocida dondequiera aunque lo sea más finamente en las academias cerebrales. ¡Mojaos!, os ofrezco un poco de esa sangre en la forma de un artículo jurídico.

¿Conocéis, por acaso, la doctrina del abuso del derecho? Es sencillo. Si dijéremos con Juárez: "el respeto al derecho ajeno es la paz", nos quedaríamos no más que con una frase hermosa, patriótica y política. Pero el derecho supera esa frase que es todo espiritualidad, porque el derecho tiene garras. El abuso del derecho es un acto ilícito si produce daño, es un acto indiferente si no lo produce. En eso se distingue del acto sin derecho, que siempre es ilícito. ¿Qué clase de daño? Cualquiera. Sí, si la radiola de la esquina no me deja dormir, me produce un daño que trascenderá, probablemente, a mi tarea de mañana. Abusa del derecho quien objetivamente, quiere decir, aunque no sea ésa su intención, perjudica o

daña a otro. Oigamos un solo instante al doctor Octavio Averhoff: "Ya no se trata de aquel principio clásico *mi derecho en la mano como instrumento de muerte*. Ahora hay que respetar la especie y el orden social, que es el que prevalece, porque para él se hace el derecho y no para el individuo. Mientras más se llegue a la idea de que el derecho está para este bien y no para el otro, de que tiene un fin social y no individual, más claramente se fijará la idea del abuso del derecho". Después expone algunos ejemplos ilustrando la doctrina. Sólo citaré dos: un propietario no puede cazar porque su vecino forma un ruido tan grande que las liebres se esconden. Eso es un abuso del derecho. Pero, ¿es que yo no puedo gritar en mi casa? Desde luego que sí, pero esos gritos periódicos cuando el otro va a cazar—aunque no sea intencional—constituyen un abuso del derecho. Y seguidamente el otro: cerca del campo de aviación un propietario sembraba en su terreno unos palos largos a los que ponía en la punta unos pinchos; hizo eso conforme a su derecho. El Gobierno demandó al individuo (aquí se le hubiera atropellado y quitado todos los palos, es decir, en un gobierno latinoamericano, comenta Averhoff). La Corte de Casación de París declaró que era abuso del derecho. Baste con lo dicho como antecedente de la doctrina, mejor, como la doctrina misma. Y díganme ahora los habaneros si ese ruido de los tranvías, más viejos que el mar, no es un algo insólito. La propia Francia los ha suprimido. Si esos automóviles como órganos o (des) conciertos ambulantes, no son un atentado a la paz de Juárez o a la de cualquiera. Si esas radiolas ¡por Dios fijas! en las esquinas no son pequeños manicomios disfrazados de bodegas o cafés. Si el pregón contumaz del billetero no es diablura. Si el grito histérico, en fin, del muchacho-hombre del cine y esas risotadas estupefacientes, no son los tornillos perdidos de algún cerebro que un día, quizás, estuvo bien. ¿Remedios? Los hay y el párrafo siguiente los va a descubrir.

En primer término. El precepto está en el Código de Defensa Social. Leedlo. Artículo 572, inciso 12: "El que con gritos, ruidos o *instrumentos* turbare la tranquilidad de los que trabajan o reposan". La sanción, esto es, la escala sancional, es de uno a treinta días o de una a treinta cuotas, o ambas. Sin embargo, ¡qué pocos policías denuncian estos casos! Y, por otra parte, los jueces no sancionan con toda la severidad que pudiera estimarse requerida por las circunstancias y la recidiva. Mas, no estoy propugnando, ciertamente,

más denuncias y más penas. De pasada os diré—y así evacué a un sargento—que si una radiola toca veinte veces el mismo disco (y, ¡asómbrense!, ocurre casi a diario en una esquina que yo me sé muy bien, desgraciadamente), eso es un ruido molesto aunque se trate de la “Meditación de Thais”. Y no hay derecho a hacerlo por muy fraccionaria que sea la moneda del obsesionado. Es un abuso del derecho. Pero, en fin, decíamos que el mejor procedimiento o cura social de derecho no es el de la multa correccional. Estamos huérfanos de un preventivismo, y todo el derecho penal actual no es más, agudamente, que eso. No vamos a hacer pagar a un bodeguero trescientos o cuatrocientos pesos por una contravención de esa índole, tampoco imponerle días de arresto. Una profilaxis social podría haber. Con respecto a las radiolas fijas, lo mismo que a los autoparlantes, debiera exigirse a las casas operadoras de esos instrumentos algún dispositivo mecánico, de suerte que las jefaturas de Policía de la demarcación correspondiente graduasen discretamente el sonido de aquellos en marco civil y civilizado, eutrapélicamente. No es, pues, arrebatarse al comerciante modesto un motivo de atracción para su clientela o negocio; sólo que al ganar honradamente su plata, nos permita a los demás trabajar, dormir, vivir. Claro que tal dispositivo tendría que ser solamente tocado por la Policía que guardase la llave o aditamento que fuese, de modo que ni el más exigente o mejor cliente del establecimiento o de la propaganda (los políticos nos han dado una *bellísima* audición últimamente; también usaron los sobres oficiales y no pagaron los trescientos pesos de multa que dice el mismo sobre) pudiese obtener el ruido innecesario, la magna voz que a todos mortifica.

¿Es raro lo que propongo? A mí no me lo parece. Hay muchas greguerías y quisicosas urbanas—pequeñas causas y grandes efectos—que sólo una actividad inteligente y concienzuda de la Policía puede evitar o contener. El juicio correccional no surte mejor efecto; se establece un círculo vicioso de multa y ruido y multa que siempre, al fin, se soluciona a favor del ruido, porque los denunciantes se cansan y los infractores no se enmiendan. Alguna vez expliqué que de haber una cierta cultura administrativa en relación con el Código de Electricidad que nos rige desde el año de 1936, se llegaría, seguramente, a sancionar el incendio originado por un corto-circuito como un delito culposo, acabándose con muchos falsos orígenes y con muchos incendios. Mas, la ignorancia del *deber de actuar* exime de la culpa. Es un recio y razonable postulado penalista. Pero de lo que ahora se trata es mucho más sencillo. Insisto en una labor educacional de la Policía, una labor de preventivismo y de acuidad. Una labor, en

fin, civilizadora. Callar al escandaloso, silenciar o sordinar los magnavoces, organizar la urbanidad. La cultura viene de adentro, pero la civilización de fuera. Sólo la ilustración puede venirnos de la Universidad y de los libros, pero la vivencia grata y hasta el buen gusto (¡aquí la cultura de Chesterton: ¡qué cultos son estos analfabetos!) debe y puede introducirse callejeramente. El policía, vestido de azul, no pido que sea un maestro ni un lazarillo. Pero un ente civilizador ¿qué duda cabe?; que imponga suasoría o autoritariamente la previa regla de Carreño. Después, tiempo habrá para la multa y hasta para los días de arresto, si se hace indispensable. El pueblo agradecerá la buena forma y acabará por convivir en ello, esto es, que repetir un disco veinte veces es una bellaquería intolerable, y que andar metiendo bulla y más bulla es una degradación que a todos nos alcanca. No hay, pues, que atropellar y quedarse con los palos, como el comentario de Averhoff o, lo que es peor, darlos. Tampoco hay que ir a un juicio. “In medio virtus”, una labor, repito, policíaca y hecha con tesón, educación y energía, en cada caso aplicando la medida preventiva o profiláctica, en tanto se pueda.

Tanto así lo que llevo expuesto, en el sentido de una moderna programática pedagógica o preventivista en relación con las contravenciones administrativas, que aun la pena de multa se ha querido eliminar de las contravenciones “sustituyéndola por apremios apropiados para reprimir la inobediencia contra ordenamientos administrativos”. Esto había propuesto nada menos que un jurista de la talla de Jaime Goldschmidt.

Lo fundamenta en su teoría del Derecho Penal Administrativo, y porque las contravenciones, dice, no tienen más que un elemento formal y, por consiguiente, la conciencia del hecho prohibido o mandado no implica una verdadera culpabilidad. No voy tan allá; pero lo dicho ha de servir para potenciar más nuestras palabras modestas. No, la contravención no es criminalidad. Por eso hizo bien el Código de Defensa Social en llevar los delitos “enanos” al libro segundo, de los delitos. Ya dije esto antes en “Delitos y Contravenciones”. La contravención es, ni más ni menos, falta de civilización, atraso de una cultura. Para eso ha de servir la Policía, in-

sisto una vez más. No hemos de esperar por aquellas aulas de Estrada Palma. Empecemos hoy mismo. Vosotros, capitanes de estaciones. ¿Vais a seguir dedicados no más que a perseguir rateros y mariguaneros? No os digo sino que eso está muy bien. Pero extended vuestro celo y vuestra prudencia a las vitandas dolencias del pesebre urbano, que os he indicado, con una campaña de depuración

costumbrista, si es necesario, afinando esos gustos disgustos de muchas gentes. Prevenid, prevenid. Vamos a ver si, en plena era cívica y pacífica, se empuña un poco vuestra misión por encima de la realidad, de la misma realidad, como ha dicho certeramente Baquero. Si el menor de los Maqueo, obediente a los requerimientos de su gloriosa madre, se empuñó sobre los estribos de la gue-

rra, ¿por qué no nosotros sobre los duros abrojos sociales de la paz?

No puede nadie ni aun teniendo un espíritu digno de Ariel mostrar su albur y ejercitarle, si viene preocupado por esas querellas mínimas y fuertes que, como las resistencias nocivas de la física, impiden la gran fabricación de nuestro mundo, la idealidad, la fantasía y la creación.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

1947

CAMPAÑA CONTRA EL RUIDO

por Stuart W. Little

—En los Estados Unidos.
—Nueva York, principal problema.

NUEVA YORK. (Por avión).—El Consejo Nacional contra el Ruido, comenzó recientemente en los Estados Unidos la guerra contra los ruidos innecesarios al inaugurar la Semana Nacional de Disminución del Ruido.

El ruido excesivo, ya proceda de las sirenas de los automóviles, de los perros ladrañeros o del aparato de radio del vecino, está generalmente reconocido como una irritante condición de la vida moderna, pero su disminución, como hábito, es defendida por demasiado pocos, en opinión del referido Consejo. Los miembros del mismo, por consiguiente, recomendaron que el espíritu de la "semana del silencio" fuera extendido a todo el año, para lograr, en realidad, algún progreso.

Entre los principales objetivos de la preocupación del Consejo se cuentan tales innecesarios ruidos del tránsito como el no quitar la mano del claxon en las calles atestadas, el penetrante silbido de un portero al llamar un taxi a medianoche (se sugiere, en su lugar, una linterna) y la aceleración de los ómnibus.

Esta última categoría de ruido fué añadida a la campaña en la reunión celebrada el primero de abril entre el Consejo y la Sociedad por Menos Ruido, fundada en Nueva York en 1935 y presidida por Ernest H. Peabody, presidente de la Peabody Engineering Corporation. Los miembros del Consejo Antirruidos consideran a Mr. Peabody, quien coopera con ellos íntimamente, como "el único hombre que combate los ruidos en Nueva York".

Los principales tipos de ruidos perturbadores están agrupados en las siguientes categorías, por orden de importancia: Tránsito urbano, transporte general, silbatos y timbres, obras de construcción, ruidos vocales, como el que causan las personas que el departamento de policía de Nueva York llama "escandalosas y fanfarronas", ladridos de perros y el parloteo de las cotorras (el más raro). Todos estos ruidos pueden ser descritos como "aritmicos", que tienden a producir tirantez.

A ellos se añaden los siguientes: los pregones de los vendedores ambulantes, el pedir vía libre a los vigilantes del tránsito con la bocina, los aeroplanos que vuelan bajo y los desfiles de los escolares.

Nueva York, en este aspecto, tiene problemas exclusivos, como Raymond C. Mayor, presidente del comité de publicidad del Consejo Nacional de Reducción del Ruido, explicó recientemente:

"El ruido es tan tradicional aquí en Nueva York que será necesario una gran labor educativa para acabar con él".

Aquí, como en todo lo demás, el Consejo es respaldado por el código administrativo local. El Código Administrativo de Nueva York, en su Sección 435.0, prohíbe el "ruido irrazonablemente alto, perturbador e innecesario".

Esta declaración, dice el Consejo, abarca, entre otras cosas, "el toque de cualquier bocina... excepto como señal de peligro"; "el sintonizamiento de cualquier radio... de modo que altere o perturbe la quietud, la comodidad o el reposo de las personas...; el mantenimiento de cualquier animal o ave que, emitiendo ruidos frecuentes o muy alargados, perturbe la comodidad y el reposo de cualquier persona de la vecindad"; "el uso de cualquier automóvil... de modo que produzca ruidos innecesarios y los pregones de los vendedores que perturban la paz y la tranquilidad del vecindario".

A los vendedores de periódicos, por ejemplo, se les prohíbe que griten: "Extra".

El número total de arrestos, advertencias y citaciones, al amparo de este código, ascendió en 1946 a 121,097 en el distrito de Manhattan solamente y a 251,005 en el total —cinco— de barrios neoyorquinos. Contradiciendo la creencia popular, Brooklyn no está clasificado como más ruidoso que Manhattan.

Las estadísticas de esta tabulación, facilitadas por el Buró de Seguridad del Departamento de Policía, tienden a demostrar, sin embargo, que Brooklyn si se las arregla para producir tanto ruido perturbador como el Bronx, Richmond y Queens juntos.

Los diversos ruidos que un automóvil puede producir, desde el chirriar de los frenos, los altos bocinazos y el moñe abierto hasta el aceleramiento del motor y el radio a toda voz, fueron culpables

del mayor número de reprimendas policiales en 1946. La conducta "escandalosa y fanfarrona" vino después en el número de arrestos y citaciones; pero los "juegos", como causa de ruido, ocuparon el primer lugar del número de advertencias.

Los efectos dañinos del exceso de ruido han sido observados por médicos y psicólogos de todos los Estados Unidos. Según una tabla publicada por el "American Journal of Public Health", el umbral del ruido doloroso se mide con un nivel de ruido de 130 decibolos. En esta escala, un susurro a cinco pies mide diez decibolos; la conversación ordinaria, 60 decibolos; el tránsito de las ciudades activas (excluida Nueva York, sin embargo, 70 decibolos, y un tren subterráneo al pasar por una estación local, 100 decibolos.

Presumiblemente, dos trenes subterráneos, al pasar simultáneamente, yendo y viniendo, por una estación local, producirán un estruendo que rebasa considerablemente el umbral del ruido doloroso.

A la eliminación de los ruidos dolorosos, como también de los simplemente irritantes, está dedicado el Consejo Nacional de Reducción del Ruido, organización desinteresada de fabricantes, médicos y entidades cívicas.

Su tarea es principalmente educativa. Desde las oficinas que ocupa en el "Rockefeller Plaza" de Nueva York, como preparativo de la semana contra el ruido, envió a todas las ciudades de los Estados Unidos folletos y propaganda en que se sugerían acciones a tomar para conseguir ambientes menos ruidosos.

Mr. Peabody recibió una carta sobre el asunto del jefe del Buró Verkeerspolitie de Amsterdam, preguntándole acerca del progreso obtenido en Nueva York. Mr. Peabody contestó describiendo la historia del movimiento contra los ruidos en los Estados Unidos y resumiendo así su experiencia.

"Hemos encontrado que, a menos que grupos cívicos continúen la obra, el interés desaparece rápidamente y el ruido vuelve más fuerte que antes".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1948



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

PUNTOS DE VISTA

CAMPAÑA CONTRA LOS RUIDOS

MARIO GUIRAL MORENO

EN la tarde de hoy, miércoles, cuando este número de EL SIGLO esté ya en manos de sus lectores, se estará celebrando en la Sociedad Cubana de Ingenieros una junta convocada, por la iniciativa de un grupo de profesionales —abogados, médicos, ingenieros y arquitectos— al objeto de estudiar, en sus múltiples aspectos, las desagradables consecuencias e infinitas molestias que producen los ruidos a los habitantes de nuestras poblaciones —en La Habana principalmente— y de organizar una enérgica campaña tendiente a suprimirlos o aminorarlos, por ser ésto una necesidad urgente y generalmente sentida.

El mal señalado es muy antiguo y contra él se ha manifestado en muchas ocasiones la opinión pública, o mejor dicho, la opinión de los hombres sensatos, de quienes trabajan y son perturbados en sus habituales tareas, o molestados desconsideradamente en sus hogares, produciéndose al efecto innumerables quejas en casi todos los periódicos escritos o radiados, y también por importantes entidades de carácter cívico, sin que tales protestas hayan tenido hasta la fecha ningún resultado, debido a un conjunto de circunstancias



que se disponen a remover los organizadores de la formidable campaña que se avecina y cuyo inicio se hará en la tarde de hoy.

Recientemente, la revista **Carteles** en un comentario de la actualidad titulado **Los habaneros tienen derecho a dormir**; el erudito escritor José María Chacón y Calvo, en un trabajo notable como todos los suyos— que vió la luz en el **Diario de la Marina**, y últimamente el periodista Angel Perdomo Torres, en un artículo cuyo es el título de **La ciudad sin ruidos**— refiriéndose a Miami—, publicado en **Prensa Libre** la semana anterior, han hecho mención, con lujo de razones, argumentos y detalles, de los molestísimos ruidos que van haciendo insoportable la vida en nuestra capital, a la que muy bien pudiera llamársele **La Ciudad del Ruido**, y cuya fama de estruendosa va extendiéndose ya por todo el mundo, con el consiguiente perjuicio para la atracción del turismo, dado que éste afluye preferentemente hacia aquellas ciudades que le brindan, además de un máximo de atracciones, un mínimo de molestias; y es obvio que no puede estar incluida en esta última categoría una ciudad como La Habana, donde con mayor intensidad que en otra alguna— según ha dicho Chacón y Calvo— “el hombre intelectual, de la índole que sea, vive en un medio agresivo, por el ruido de todas las horas y por mil circunstancias más”.

Para tratar de evitar los ruidos innecesarios, o atenuarlos en todo lo posible, se dictaron varias disposiciones por algunos de los últimos Alcaldes que han tenido este Municipio; pero esas disposiciones y las prohibiciones en ellas establecidas, jamás se cumplieron, por la censurable pasividad de la Policía Nacional, abúlca e indiferente ante casi todas las contravenciones que se cometen en presencia de sus miembros, quienes disculpan su actitud pasiva —quizás con razón en algunos casos—, alegando la ineficacia que suelen tener sus acusaciones ante los Juzgados Correccionales, donde la mayoría de los infractores suelen ser absueltos o condenados a pequeñas multas que, por su insignificante cuantía, lejos de constituir una sanción penal efectiva, son un estímulo para la reincidencia en las mismas contravenciones. De todos modos, cualquiera que sea el motivo determinante de esa impunidad cuya mayor responsabilidad recae sin duda sobre los Cuerpos de Policía, aquellas disposiciones municipales son insuficientes con respecto a la evitación de los ruidos, toda vez que ellas se circunscribieron, como tenía que ser, al Término Municipal de La Habana, sin alcanzar a los Municipios limítrofes, en los cuales —el de Marianao principalmente— los ruidos van en aumento cada día y son mayores, por consiguiente, las molestias que sufre el vecindario; lo mismo que ocurre, aunque desde luego en menor es-

cala, en casi todas las ciudades importantes del interior de la República.

El incesante repiqueteo de los timbres de los tranvías; el constante sonido de los "claxons" de los automóviles; los llamados autoparlantes anunciadores, que utilizan los políticos y los comerciantes, perturbando con ellos la tranquilidad pública y produciendo insupportables molestias a los individuos que trabajan: las vitrolas automáticas o

aparatos mecánicos de producir música, cuyo número va en aumento progresivo; hasta el punto de resultar ya alarmante la cantidad de esos aparatos que a diario se introducen por las Aduanas de la República; los infinitos aparatos de radio cuyos propietarios o manipuladores, por razón de incultura o despreocupación, hacen funcionar a todo volumen, sin importarles los daños y molestias que con ello ocasionan a los vecinos y hasta los transeúntes; las escandalosas gritcrias de los mozalbetes mal educados, que a veces impiden oír a los oradores y conferenciantes, y aun la música que se produce en los locales cerrados de las instituciones culturales; y los numerosos voladores que, con absoluta desconsideración a los ciudadanos que necesitan hallar en el sueño el descanso reparador de las energías gastadas durante el día, se oyen a todas horas, aun durante la media noche o la madrugada, son otros tantos motivos de molestias insufribles, que se proponen combatir y hacer desaparecer los beneméritos ciudadanos que, echando voluntariamente sobre sí nuevos trabajos y responsabilidades, van a emprender la más vigorosa campaña que hasta ahora se ha realizado entre nosotros contra los ruidos innecesarios, utilizando al efecto todos los medios y recursos que las leyes ponen en manos de los ciudadanos para que éstos puedan hacer valer sus derechos, y para exigir a las autoridades el cumplimiento estricto de sus deberes y obligaciones.

También forma parte de esa labor el propósito de lograr la rectificación de todas las desacertadas medidas tomadas por las autoridades en relación con la materia, entre las cuales podría citarse como un ejemplo la reciente disposición dictada por el Ministro de Gobernación, en 28 de abril último, autorizando el funcionamiento de las vitrolas automáticas ¡durante diecisiete horas consecutivas! que se extienden has-

ta las doce de la noche— ¡cómo si todos los vecinos de las ciudades importantes y aun los de las poblaciones rurales fueran habituales trasnochadores!—, lo que permite perturbar el sueño durante las horas de la prima noche; con la circunstancia agravante de que ni siquiera esa liberalísima concesión se cumple en la práctica, puesto que, según ha reconocido el propio Ministro de Gobernación en una circular dirigida a los Alcaldes Municipales hace apenas siete días, "en numerosos lugares los aparatos de música mecánica funcionan después de las doce de la noche".

Y seguirán funcionando —añadimos nosotros—, si la nueva organización de los "Amigos del Silencio" o de la "Liga contra el Ruido" no logran impedirlo, mediante una actuación firme, tesonera y valiente, cuyo éxito anhelan y seguramente habrán de agradecer, todas las personas que actualmente son molestadas en sus hogares, oficinas y ocupaciones, por los que gozan con producir toda clase de ruidos y ocasionan el mayor escándalo, porque ellos, los alborotadores, son por naturaleza —y por falta de cultura— unos inconscientes y unos escandalosos.



CAMPAÑA EN SUECIA CONTRA LOS RUIDOS

Al Igual que Cuba, Suecia Con-
bate el Ruido en sus
Ciudades

ESTOCOLMO, junio 29. (SIP).
Suecia está considerada como el principal país en la batalla contra el ruido en las ciudades. Es el único país que cuenta con "estatutos contra el ruido" especiales, los cuales fueron hechos ley hace dos años.

La ley sueca, sin embargo, está pronta para ser revisada; por esta razón, quinientas casa-habitaciones en Estocolmo y otras ciudades, serán sujetas a un examen cuidadoso.

Los edificios, cualquiera que sea su tipo o plano, serán revisados por expertos médicos y especialistas en acústica, quienes interrogarán a los habitantes acerca de la clase exacta de disturbios que estén sufriendo, si los hay, y tomarán cuidadosas medidas de las llamadas "régimen sobre el nivel de disturbios", en los hogares.

Las pruebas serán llevadas a cabo por el ingeniero Ove Brandt, experto en acústica, y los médicos expertos profesores Sven Forsman y Gunnar Fischer. Tratarán de descubrir la forma en que, regular o irregularmente, afectan los ruidos al sistema nervioso del hombre, y harán pruebas con el llamado electroencefalograma, aplicándolo a los trabajadores nocturnos que duermen durante el día.

M. J. a 6/48



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Inician Campaña Contra los Ruidos Innecesarios

En un acto celebrado ayer en la Sociedad Cubana de Ingenieros, quedó constituida la Liga Contra el Ruido. Tanto la citada institución científica como otras radicadas en esta ciudad auspician la campaña emprendida de la cual son

organizadores los ingenieros Juan Manuel Planas, Jorge Broderman, Rafael García Bango, Honorato Colette y el doctor René de La-Valette.

En el análisis que precedió al acto de constitución de la Liga contra el Ruido, los ingenieros Broderman y Planas, describieron las características insólitas de los ruidos, lo que está determinando la imposibilidad de vivir dentro de la Ciudad.

También hizo un examen científico el psiquiatra, doctor La-Valette, quien juzgó conveniente la integración de un frente compuesto por juristas, ingenieros y médicos, para poner término a las tremendas deformaciones que el excesivo ruido está causando en la ciudadanía.

Expusieron indistintamente los tres oradores, la conveniencia de que la prensa nacional coadyuve a la integración de ese frente como una medida sana que mediante programas orientadores y definidos, permita que el ciudadano descubra el inmenso daño que se causa a sí mismo y a los demás, al producir ruidos que molestan a cuantos los escuchan. Hicieron una apelación a las principales instituciones de la prensa y todos los hombres que escriben para diarios y revistas de modo de que al sumarse a la campaña nacional, se forme un estado de conciencia educacional que permita la disminución de los ruidos.

En esta oportunidad se atacó la política que se sigue por los Alcaldes, principalmente la Administración Municipal habanera, por rebasar la línea natural de descanso humano, al tolerar contra la voluntad mayoritaria de la población, que se ejecute todo tipo de programa que entraña un ruido ensordecedor, permitiendo que los aparatos mecánicos funcionen a todas horas del día y de la noche, y teniendo la protección oficial del Ministerio de Gobernación y de los propios agentes de la autoridad.

Surge la Liga contra el Ruido sobre la base de llamar a todos que disminuyan los ruidos innecesarios; después actuar contra los que se solazan produciéndolos, denunciándolos ante las autoridades competentes como enemigos públicos del resto de los ciudadanos y finalmente, propiciando toda clase de evento que cure al ciudadano de ese hábito de causar los ruidos.

Integran el grupo fundador de la Liga contra el Ruido, los ingenieros Juan Manuel Planas, el autor de la iniciativa; Jorge Brodermann, presidente de la Sociedad Cubana de Ingenieros; Rafael García Bango, presidente del Centro de la Propiedad Urbana; Honorato Colette, destacado arquitecto; ingeniero Mario Guiral Moreno, ex presidente de la Academia Nacional de Artes y Letras; doctor Osvaldo Morales Patiño, Director de Higiene Social del Ministerio de Trabajo; ex coronel Alberto de Carricarte; doctor René de La-Valette; doctor Enrique Dolz, destacado abogado y el señor Angel Gutiérrez Cordoví, repórter de EL MUNDO y presidente de la Asociación de Reporters de La Habana (Círculo Nacional de Periodistas).

El Reglamento de la Liga contra el Ruido ha sido presentado ya a la consideración del Gobernador Provincial para su aprobación.

Planas Enfoca la Cuestión

Después de las palabras de apertura del Presidente Brodermann donde describe la cooperación que la Sociedad Cubana de Ingenieros prestará a la iniciativa por creerla justa y humana, concede la palabra al ingeniero Juan Manuel Planas, quien describió por más de una hora un valiosísimo trabajo titulado "Cruzada Contra el Ruido".

En su preámbulo dijo que después de estudiar a fondo el problema tenía la certeza de que "sólo algunos inconscientes son los autores de la intranquilidad que reina en nuestras calles, en esta Habana que los extranjeros llaman la ciudad más bulliciosa del mundo", puesto que se trata de aturdir y embotar el cerebro de los demás, de la mayoría, víctima propiciatoria y humillada de los que se creen soberanos del espacio, que es de todos, y a todos pertenece.

Presentó a continuación los varios aspectos que presenta el problema, desde el producido por los

vendedores de todas clases hasta el de los anuncios en altoparlantes a todo volumen que atronan el espacio y crispan los nervios del vecindario, que sufre una guerra despiadada y sin cuartel. En estricta justicia, no hay derecho para ello, dijo Planas. No hay más que autorizaciones de gobernantes débiles o tolerantes permitiendo todos los excesos. Y para atajar y entorpecer esa acción contraria al derecho, a la justicia, a la salud de la inmensa mayoría de la población es que es preciso declarar guerra a muerte a todos los ruidos innecesarios y en particular a las vitrolas y a sus afortunados propietarios.

Hizo el ingeniero Planas una descripción legal del abandono en que los gobernantes han dejado a la ciudadanía, permitiendo los permisos especiales para hacer ruidos, importándoles muy poco el descanso de la población. Por ello es que exhortó a todos a levantarse contra tal estado de cosas e integrar la Liga contra el Ruido.

El Ruido, Enfermedad Infantil

Correspondió después al psiquiatra, doctor René de La-Valette, desarrollar el tema "Influencia del ruido en las ciudades", donde dicho destacado profesional analizó la situación como alienista y significando que el ruido en una sociedad es sin duda de ninguna clase una enfermedad infantil. Los niños son los seres más ruidosos y por eso es que debemos de mantener siempre nuestros ojos sobre ellos para disminuir ese acto que el mismo lleva consigo mismo.

En su opinión las sociedades primitivas eran ruidosas vistas en su conjunto, esto es, una sociedad inmadura. Por eso la gente se molesta por el exceso de ruidos o abusos de los mismos, debiendo ser función de todo ciudadano disminuir la comisión de esos ruidos.

Una inmensa cantidad de cubanos tolera el ruido, siendo muy pequeño el grupo de cubanos que protesta contra esos actos que le hiere su sensibilidad y le produce toda clase de alteraciones

en su sistema nervioso. A juicio del doctor de La-Valette, resulta más difícil calmar a un paciente sano que a un enfermo mental, pues aquél con utilizar la voz alta es suficiente para deternar hechos contrarios al deseo y al enfermo mental, no es ni siquiera necesario el dirigirle una sola palabra para producir lo que se desea.

Por estas poderosas razones es que considera el doctor de La Valette que es preciso inducir a cubano a trabajar en silencio.

Luego describió las características de ser el cubano un sujeto emocionalmente inmaduro. Por eso es explosivo en la casi totalidad de sus actos, siendo lo contrario de los ingleses, que viven en una sociedad madura y donde se respetan todos los derechos y nadie es capaz de alterar ese sistema por nada. Claro que todo ello está determinado por un alto índice educacional que es preciso obtener para los cubanos.

Declaró el doctor de La Valette que a su juicio, a la Liga contra el Ruido le tocará desarrollar un papel excepcional al reeducar las costumbres de los cubanos para ponerlo a tono de la civilización que cada vez progresa más.

Finalmente pidió la intervención de los expertos en ciencias jurídicas, ingeniería y médicas para desarrollar una serie de planes que permita la modificación de estas costumbres tan profundamente enraizadas en la conciencia popular, pues que el cubano se ha adoptado a este ambiente de bullicio que nos deja en situación tan poco grata ante la presencia de los extranjeros.

114



Hay que Movilizarse Para Terminar con los Ruidos

—DICE EL INGENIERO PLANAS

Por ANGEL GUTIERREZ CORDOVI
Especial Para EL MUNDO

En opinión del ingeniero Juan Manuel Planas, autor de la iniciativa de crear la Liga Contra el Ruido, la ciudadanía tiene que movilizarse para terminar con los ruidos innecesarios. El estado de indefensión en que se encuentra el ciudadano y la familia cubana—dice—por los desafueros que diariamente se registran en todo el territorio nacional por el ruido innecesario que se produce en las calles, establecimientos de todas clases y aún en las propias residencias, han creado una perturbación espiritual de tal calibre, que es imprescindible ponerle coto.

A juicio del ingeniero Planas, cada ciudadano debe de convertirse en vigilante contra esa acción a fin de reducir el excesivo bullicio que se registra en La Habana.

Más concretamente, agrega: la ciudadanía tiene que incorporarse abiertamente contra este terrible mal que ha caído sobre las ciudades y poblaciones, donde ya no es posible descansar ni dormir por la reiterada producción de toda clase de escándalos, que actualmente son la pesadilla de más de cuatro millones de personas.

El ingeniero Planas entiende que desde el punto de vista legal ningún alcalde está facultado para conceder permisos en la forma

en que se dan; ni aún el Ministro de Gobernación puede seguir tolerando la comisión de ese tipo de delito, específicamente previsto en el Código de Defensa Nacional, cuyo artículo número 572 establece:

"Serán sancionados con privación de libertad de uno a treinta días, o multa de una a treinta cuotas, o ambas: el que con gritos, ruidos e instrumentos, turbara la tranquilidad de los que trabajan o reposan, o tuviere animales molestos al vecindario".

Por ello, el señor Fiscal del Tribunal Supremo debe de recordar a todos los jueces de la República, la aplicación de ese precepto, así como que bastaría igualmente que por cada alcalde, que es un ciudadano igual que los demás residentes en el término, se redujese a cifras ínfimas el abusivo procedimiento de la expedición de permisos especiales para hacer música en altoparlantes móviles, vitrolas o aparatos tocadiscos, los sonidos estridentes que imprimen los drivers a los claxons de todo volumen y tamaño y en fin, una serie de instrumentos de hacer ruidos que hoy en día constituyen la mayor de las pesadillas de los ciudadanos.

Los problemas de los ruidos innecesarios en toda La Habana están afectando a organizaciones de gran fuerza. Al llamamiento hecho por la Liga Contra el Ruido, con residencia provisional en la Sociedad Cubana de Ingenieros, en Avenida de Bélgica 258, han respondido instituciones y personalidades de gran fuerza y prestigio.

EL MUNDO que en distintas oportunidades ha hecho llamamientos a la ciudadanía para frenar ese afán de producir ruidos innecesarios, ha estimado conveniente recoger de labios del ingeniero Planas, los puntos fundamentales de esta campaña que salta con fuerza considerable para contrarrestar, silenciosa pero efectivamente, a los delincuentes habituales en causar bullicio por cualquier medio.

El ingeniero Planas, pionero de esta campaña, contestando a un breve cuestionario de EL MUNDO, respondió:

—"Es tanto el entusiasmo que hemos despertado al querer liberar a Cuba de la servidumbre en que se halla sumida, y son tantas las cartas y los telegramas que recibimos, que no creo pecar de exagerado al pronosticar que antes de fin de año, tendremos 10,000 adherentes, los que pagando una cuota social de un peso al año, harán llegar nuestros ingresos a la cantidad de diez mil pesos. Añádanse a eso las contribuciones voluntarias de los que quieran dar más para alejar de sus insomnios esta pesadilla que hoy gravita como una calamidad pública sobre el pueblo cubano, y se tendrá una idea del alcance que puede llegar a tener la Liga Contra el Ruido".

El repórter hace mención a lo bulliciosa que es la Capital, afirmando el ingeniero Planas que es triste que un presidente de una delegación extranjera a la Conferencia de Comercio y Empleo, expusiera en una reunión que si por cualquier motivo, tuviera que venir a discutir cuestiones de su Gobierno en Cuba, lucharía e interpondría toda su influencia para que ello no ocurriese.

Luego —dijonos— ¿cree usted que los ruidos innecesarios perturban el espíritu?, a lo cual respondió el ingeniero Planas:

2

—“Lo creo. Los obreros que trabajan seguidamente ocho horas diarias deben dedicar ocho horas a su alimentación y a sus distracciones y otras ocho horas a su descanso, al sueño. Un obrero que no duerma ocho horas al día, porque la vitrola o el radio de sus vecinos no lo dejó descansar, no está en aptitud a día siguiente de rendir una labor eficiente de cumplir con todos sus deberes”.

Volvimos de nuevo a inquirir del ingeniero Planas: ¿y los que no son obreros?, a lo cual respondió rápido y seguro de sus convicciones: “Lo mismo le digo de los intelectuales, que también son obreros, puesto que trabajan. Un abogado, un médico, un ingeniero, un arquitecto, un profesor, y hasta un alumno, no deben, no pueden, interrumpir su labor diaria, o su descanso, porque un ruido insólito de la vecindad se lo quiera impedir.

“Sí, y lo repito ahora. La Constitución y el Código de Defensa Social nos garantizan el uso de la libertad, el disfrutar completa y ampliamente de la libertad para trabajar, para estudiar, para dormir... Y no hay libertad donde suena un altoparlante, o vocifera una vitrola, o ruge a todo volumen un radio, o interrumpen nuestro sosiego unos intempestivos voladores”.

Pero en otros países hay también radios y vitrolas, le inquirimos, a lo cual responde el ingeniero Planas: “Es cierto. En otros países hay radios y vitrolas. Pero allá existe el respeto al derecho ajeno, amigo periodista. En los Estados Unidos, por ejemplo, que es el país de origen de las vitrolas, y de la mayor parte de los radios que vienen a Cuba, no se abusa de ellos. Sus sonidos no trascienden a la calle, ni a las casas vecinas, porque están instalados en establecimientos o edi-

ficios completamente cerrados, y además, funcionan en voz baja. Aquí los tenemos en edificios completamente abiertos, en los portales, y hasta en las mismas aceras. Nosotros con la campaña emprendida ahora, pretendemos con toda razón, que aquí se usen como allá. En una palabra, aspiramos a que los extranjeros que nos visitan nos consideren tan civilizados como ellos se consideran en su país”.

Por todo ello es que la aspiración del ingeniero Planas y de las personalidades que constituyen la Liga Contra el Ruido, aspiran a “hacer una campaña pausada, pero creciente. Creemos contar con todo el pueblo, con los obreros, los empleados, los profesionales, los intelectuales. Cuando llegue el momento, tendremos también con nosotros al Presidente de la República; que no en vano el doctor Grau San Martín es un médico y un profesor universitario, y es un académico. Y él sabe muy bien que en su consulta de médico, en su cátedra, y en la tribuna de la Academia, no se puede examinar a un enfermo, ni dictar una lección, ni pronunciar un discurso, si lo interrumpe el altoparlante callejero, o la voz estentorea de una vitrola, o los chillidos de un radio.

“Por eso, como divisa final de esta breve entrevista para EL MUNDO, quiero decir que cuando un pueblo pide civilidad, el Gobierno debe darle civilidad”.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Intensifícase la Campaña Municipal en Contra de los Ruidos Innecesarios

Continúa intensificándose la cruzada contra los ruidos innecesarios. Ordenes para retirar los amplificadores de las casas comerciales, prohibición de circular carros con altoparlantes y contra las victrolas **traganiqueles** fueron confirmadas y ampliadas por Gobernación Municipal.

Inspectores especiales han sido enviados a la calle por dicha Jefatura para comprobar las numerosas quejas del vecindario, que en esta oportunidad está haciendo tal cantidad de denuncias contra sus perturbadores, como nunca antes se había registrado.

La petición de actuar contra los vuelos nocturnos de los aviones de todas clases, así como de que se tome en consideración por la Liga contra el Ruido, el problema que a millares de personas producen los zumbidos de los motores de los aparatos aéreos, fué hecha a **EL MUNDO**, por el capitán del Ejército Libertador, maestro y presidente de la Asociación de Propietarios del Reparto Ardaí, señor Leonides Vicente.

Supresión Total de los Ruidos

A los periodistas que tienen a su cargo la información del Palacio Municipal, entregó al mediodía de ayer una interesante nota ratificando sus anteriores declaraciones, el señor Wifredo Vázquez Ramos, director general de Gobernación, y pidiendo la ayuda de todos para continuar la cruzada contra los ruidos innecesarios.

En esta oportunidad dice dicho jefe: "que cumpliendo lo anunciado en días pasados, ya se había iniciado la campaña enderezada a la total supresión de los ruidos molestos e innecesarios en esta ciudad.

"A ese efecto se ha procedido por los Inspectores del Departamento a hacer retirar todos los amplificadores e impedir la propaganda ruidosa en casas comerciales; así como a impedir la circulación de los carros altoparlantes no autorizados y a retirarles el permiso a aquellos que estándolo, infringen las disposiciones del Decreto número 77 de 1946, que regula la materia, cuya campaña no cesará hasta el logro definitivo de la total supresión de los ruidos innecesarios, a lo que está cooperando la ciudadanía con entusiasmo nunca antes conocido, denunciando todos aquellos casos de infracción de que tiene conocimiento".

Igualmente se conoció que la acción contra las **traganiqueles** musicales es ya efectiva. Varias de ellas han sido cerradas definitivamente por cuanto que, los vecinos al denunciar en forma reiterada ante el departamento de Gobernación Municipal, las molestias que les producen sus ruidos, se designaron los inspectores competentes y se les retiraron los permisos provisionales, que con anterioridad les concedió la Administración al amparo de las Tarifas de Libre Regulación.

El hecho de que sus propietarios pagan \$10 al año como impuesto municipal, no significa que tienen el derecho de perturbar la tranquilidad de la ciudadanía y de ahí que el jefe de Gobernación les retirase los permisos provisionales. Idéntica actitud se seguirá con todas las victrolas que causan daño al vecindario, retirándoseles los permisos e impidiendo que puedan hacer ese tipo de escándalo que tantas agresiones está determinando ahora por parte de la ciudadanía, la cual se ha incorporado de hecho al movimiento cívico de la Liga contra el Ruido.

Acusación Contra los Aviones

Por medio de **EL MUNDO**, el señor Leonides Vicente, presidente de la Asociación de Propietarios del reparto Ardaí, en Los Pinos, se dirige a los miembros de la Liga contra el Ruido, exponiéndoles la situación de miles de vecinos por causa de los ruidos de los motores de aeroplanos.

Dice el capitán del Ejército Libertador, señor Vicente:

"Por esa idiosincrasia, tan crioilla, de adhesión a todo lo que nos sujete a un reglamento cualquiera o a una simple disposición gubernativa que cohiba el libre ejercicio de nuestra voluntad o de nuestro capricho. La Habana tiene fama de haberse transformado en la ciudad más ruidosa de la América.

"Huyendo de esa molestia que tan profundamente afecta al sistema nerviosa y al cerebro, muchas familias buscaron su residencia en la tranquilidad de los suburbios capitalinos, y de ahí surgieron los repartos Ardaí, Vieja Linda y Los Pinos, todos ellos al Sur de la ciudad.

"Pero en el transcurso del tiempo, con el avance de la civilización, el ruido ronco y trepidante de las naves aéreas, que tienen su aterrizaje y su salida en el vecino aeropuerto de Rancho Boyeros, ha venido a anular los propósitos y los esfuerzos de los moradores de estos repartos, algu-

nos de ellos rurales, aumentando, así, su daño y sus preocupaciones. Constantemente —lo mismo en pleno día que en lo más avanzado de la noche— esos monstruos del aire pasan con una velocidad tan a ras de los techos de las casas que con su ruido ensordecedor despiertan, aterrorizados, a los niños que duermen; sacuden, violentamente, a los árboles y les hacen caer sus frutos o sus flores; asustan a las vacas y a las gallinas, acortando, por ello, su producción; hacen temblar las casas de madera, paralizando los relojes de pared, porque los desnivelan; siembran el pánico entre las familias, temiendo que algún día se precipite una nave de esas sobre el techo de sus casas y súbitamente las aplaste; en fin, que hay que interrumpir hasta la conversación cuando un monstruo volador de esos se acerca hacia nosotros.

“¿Podría la Comisión de Servicios Públicos obligar a esos transportes aéreos a modificar su itinerario o a volar a la altura reglamentaria, de manera que no causara molestias ni perjuicios a los vecinos de estas barriadas?”

“Si por la generosa mediación de esa altruista institución que ustedes integran pudiéramos lograr aquí la supresión de esos ruidos perturbadores de nuestra tranquilidad, les quedaríamos muy agradecidos”.

M, Jul 22 / 48



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

CONSTITUIDA LA LIGA CONTRA LOS RUIDOS

W. S. M.
Protestan Ante el Alcalde de
Guanabacoa por Permitir un
Parque de Diversiones

Al quedar constituida oficialmente en la tarde de ayer la Liga contra el Ruido, integrada por representativos de diversas corporaciones científicas, comerciales y culturales de esta ciudad, así como por ciudadanos particulares, se acordó dirigir una comunicación al alcalde municipal de Guanabacoa protestando la instalación de un parque de diversiones en el Parque de ese pueblo, frente al sanatorio "Pérez-Vento", para enfermos mentales y a un colegio religioso para niñas.

Tal acuerdo recayó después de exponer los señores Joaquín M. Ferreti y doctor René de la Vallette, director de ese centro benéfico, que los ruidos que allí se originan se deben a la proximidad de la tradicional fiesta de la Tutelar que tendrá lugar el próximo día 15 y, como es costumbre arraigada, desde el comienzo de mes se inician los actos de propaganda y de instalación de entretenimientos, aunque en este caso resulta en perjuicio de los niños— que no pueden disfrutar del parque—, de los enfermos recluidos en el aludido sanatorio y de las niñas que reciben su educación en el referido plantel religioso.

Asimismo se acordó solicitar la cooperación del jefe de la Policía Nacional, en el sentido de que dé instrucciones, tanto a los jefes de estaciones de esta capital, como a los del interior de la República para que traten de impedir, por todos los medios el uso y abuso de los claxons de automóviles, bocinas de aire de los ómnibus—tanto de pasajeros como de los colegios privados— y del radio, tanto en uso de un derecho nacional como de nuestro prestigio internacional.

Uno de los delegados asistentes expresó, en apoyo de esta moción, que recientemente, en la oportunidad de estar celebrándose en esta capital la Conferencia Internacional de Comercio y Empleo, los delegados extranjeros

que nos visitaron protestaron, en repetidas ocasiones, por los ruidos que se ocasionan con harta frecuencia en todas partes y uno de ellos, el *de Colombia*, dijo antes de marcharse del país que jamás volvería a Cuba a participar de actos de esta naturaleza porque "resulta imposible tanto trabajar como dormir".

Un Minuto de Silencio

Antes de dar comienzo a la sesión de ayer, a petición del ingeniero Juan Miguel Planas, presidente de la institución, todos los asistentes, de pie, guardaron un minuto de silencio en memoria de la señora Josefa García de Gutiérrez, recién fallecida esposa de nuestro compañero señor Angel Gutiérrez Cordoví, repórter de EL MUNDO y presidente de la Asociación de Reporters, que es vocal de la Liga.

Dos Mociones y una Denuncia

Después informó el señor Planas sobre dos mociones y una denuncia recibidas por la Liga. En una se pide que se requiera, de Suecia, el nombramiento de un ingeniero especializado en acústica, pues en dicho país se disfruta de notables adelantos en estas cuestiones, ya que allí se investiga hasta la acústica particular de cada casa o residencia. La otra moción solicita que por inspectores médicos del ministerio de Salubridad sean inspeccionadas las victrolas automáticas instaladas en los establecimientos públicos, al objeto de que informen sobre su acción y efecto en el sistema nervioso de los ciudadanos, creándose un impuesto que permita abonar los gastos que tal inspección origine.

La denuncia se contrae a los propios aparatos musicales, que al decir del proponente producen utilidades superiores al sueldo que devenga el Presidente de la República, puesto que sus dueños no pagan impuestos sobre aquéllas, no obstante ser éste un negocio como otro cualquiera de los comprendidos en nuestra legislación fiscal.

Sobre esta denuncia recayó el acuerdo de dar cuenta al ministerio de Hacienda para lo que estime procedente.

Acción de la Liga

Expuso el ingeniero Planas a los concurrentes, que la acción de la Liga contra el Ruido se desenvolverá en tres fases: ruego, persuasión y acusación, para que su gestión no sea interpretada como drástica.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

21

Dijo también que al igual que el alcalde de La Habana ordenó aplicar a las victrolas públicas un límite en su volumen, se espera que los restantes alcaldes de la República dispongan igual medida, y para que tal gestión sea más eficiente, se organizarán las delegaciones de la Liga en cada uno de los términos municipales del interior.

Otro de los acuerdos adoptados fué el de solicitar de las compañías cinematográficas dedicadas a la confección de noticiarios cooperen a esta campaña mediante la proyección de propaganda contra los ruidos innecesarios.

Contra los Omnibus

Presente al principio de la sesión el jefe de Gobernación Municipal, expuso a los dirigentes de la Liga que dentro de breves días iniciará una campaña, mediante el empleo de 40 inspectores, contra los choferes de ómnibus que, usando bocinas de aire, contribuyen al malestar general que actualmente se observa.

La Directiva

Oficialmente la Junta Directiva de la Liga quedó integrada por las siguientes personas: ingeniero Juan Manuel Planas, presidente en representación de la Academia de Ciencias de La Habana; ingeniero Honorato Colete, vice, por el Instituto de Planeación Económica de Cuba; ingeniero Juan Ignacio Planas, secretario, por la Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros; ingeniero Rafael García Bango, tesorero, por el Centro de la Propiedad Urbana; vocales: señora Fina Forcade de Jackson, ingeniero Jorge Broderman, presidente de la Sociedad Cubana de Ingenieros, ingeniero Manuel Villa, profesor de la Universidad de La Habana, ingeniero Francisco Gastón, también profesor universitario; ingeniero Mario Guiral Moreno, presidente de la Asociación Bibliográfica Cubana; doctor Enrique Dolz, doctor René de la Vallette, director de la clínica Pérez-Vento, de Guanabacoa; señor Angel Gutiérrez Cordovi, presidente de la Asociación de Reporters de La Habana; doctor Osvaldo Morales Patifio, doctor de Higiene y Previsión Social del ministerio de Trabajo; doctor Alberto de Carricarte, vicepresidente de la Sociedad Geográfica de Cuba; María Luisa Rodríguez de Bustamante, por el Lyceum; doctor Elio Rodríguez Walling, por el Colegio de Abogados; Roberto de la Torre, director de Amigos de la Cultura Francesa, y capitán Manuel Benítez, por la Asociación Nacional de Veteranos de la Independencia.

M. A. 3/48

1 9 4 9



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Entregarán a la Policía una Tarjeta con Instrucciones Para Reprimir los Ruidos

Sólo con un Permiso del Ministerio de Gobernación Podrán Funcionar las Vitrolas, Altoparlantes, Etc. Señalan la Sanción Para los que Incurran en Infracción

Ayer estuvo en la Jefatura de la Policía Nacional, el ministro de Gobernación, Rubén de León García, quien se entrevistó con el jefe del cuerpo, coronel José M. Caramés Monteagudo, tratándose en dicha reunión de las instrucciones para reprimir los ruidos molestos e innecesarios.

El titular de Gobernación hizo entrega al coronel Caramés Monteagudo, de varios miles de tarjetas confeccionadas en el Negociado de Orden Público, referentes a estas instrucciones, las cuales serán repartidas en los mandos de esta capital, Marianao, Regla y Guanabacoa y otras ciudades del interior.

Al hacerse entrega de las tarjetas, se hará constar en ésta, el número y el nombre del vigilante que la recibe, para que exijan el cumplimiento de lo dispuesto, que copiado literalmente, dice así:

Instrucciones:

Aspecto Legal:

(1).—El inciso décimosegundo del Artículo 572 del Código de Defensa Social sanciona: Con privación de libertad de uno a treinta días o multa de una a treinta cuotas o ambas, a los que, con gritos, ruidos o instrumento turbaren la tranquilidad de los que trabajan o reposan o tuvieren animales molestos al vecindario.

(2).—El Decreto Presidencial número 869 de fecha marzo 7 de 1949, en su Artículo Séptimo, faculta al Ministro de Gobernación para que suspenda 30 días primero y definitivamente en caso de reincidencia, los permisos para el funcionamiento concedido por él, de las vitrolas u ortofónicas mecánicas o eléctrica y los vehículos de cualquier clase equipados con altoparlantes o bocinas o de equipos fijos.

Aplicación:

Primero: Para poder funcionar, es indispensable estar amparados por un permiso del Ministerio de Gobernación:

(a).—Las vitrolas públicas que trabajan mediante la inserción de monedas. Su radio en acción, en cuanto a sus voces, no debe sobrepasar en manera alguna, del local donde se utilice. Ni se le permitirá su instalación dentro de una zona que comprende un perímetro de cien metros a la redonda del lugar donde existan hospitales, asilos, clínicas, colegios, centros culturales o establecimientos similares, donde el silencio sea factor

determinante para la curación o reposo de enfermos o exigencias de estudios.

(b).—Los vehículos de cualquier clase equipados con altoparlantes o bocinas o de equipos fijos. Deben funcionar fuera de la misma zona de cien metros a la redonda señalada en la letra (a) inmediata anterior.

Estos aparatos de producir ruidos, deben mantener una tonalidad moderada, la suficiente para no ocasionar molestias al vecindario. Y no se permitirá su uso de 12 de la noche a 9 de la mañana.

Los Agentes de la Autoridad están obligados en cada caso de exigir la exhibición del referido permiso; y cuando se carezca de él o se incurra en alguna de las señaladas infracciones, deben ser suspendidos en su funcionamiento, de inmediato, por los agentes de la Autoridad, tomándoseles las generales del que los manipula y dando cuenta a la mayor brevedad, al Ministro de Gobernación, a los efectos de su sanción administrativa. Caso de desobediencia o reincidencia, debe formalizarse además, por dichos agentes de la Autoridad la denuncia correspondiente a los efectos de que sea juzgado por el Tribunal de Justicia competente.

Segundo: No se debe permitir bajo ningún concepto ni pretexto:

(a).—A los vehículos circulantes, de cualquier clase, el uso de bocinas, fotutos, claxons o timbres más que a las proximidades de cada cruce de calles, y siempre que sea en forma moderada. Nunca a mediana de cuadra.

(b).—A los mismos vehículos: el uso de ninguno de dichos artefactos en los casos de cualquier interrupción del tráfico.

(c).—A los mismos vehículos: hacer llamadas desde los mismos con sus bocinas, fotutos, claxons o timbre.

Cuando tales cosas ocurran, los agentes de la Autoridad estarán en la obligación de inmediato, tomar las generales de los infractores, con exhibición de su Cartera Dactilar, dando cuenta, en forma habitual para que sea juzgado por el Tribunal de Justicia competente.

Tercero: Los radios utilizados en el interior de residencias particulares, deben usarse en forma tal, que sus voces no trasciendan al vecino, evitándose con ello el soportar, obligatoriamente, la im-



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

21

pertinencia de un programa que no le agrade, o el sufrir los momentos que para él resulte inoportuno por motivos de enfermedad, indisposición, reposo, estudio, etc.

Cuando tales infracciones ocurran, debe requerirse el auxilio del vigilante más cercano, quien estará en la obligación, comprobada la infracción, de proceder en la forma usual, a los efectos de que esa infracción sea conocida y juzgada por el Tribunal de Justicia competente.

Cuarto: Los agentes de la Autoridad, cuando tengan necesidad de localizar al propietario o chofer de alguna máquina abandonada o mal estacionada en la vía pública, deben, discretamente y sólo en caso de superior necesidad, hacer llamadas por medio de sus fotutos o claxons. Nunca en forma tan repetida y fuerte que produzca alarma o molestias al vecindario; es preferible, caso de no aparecer su propietario o chofer, dejarlo incurso de la infracción tomándole el número de la chapa, dando cuenta a la Estación. El Código de Defensa Social y la Jurisprudencia lo estime como ruido innecesario que perturba la tranquilidad de los que trabajan o reposan.

Rubén de León García,
Ministro de Gobernación.

M. J. Amador / 10 / 49



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



1950



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA COMISION DEL RUIDO

DE LA

ACADEMIA DE CIENCIAS DE LA HABANA

Y LA

LIGA CONTRA EL RUIDO

apoyadas por numerosas corporaciones patrióticas, cívicas, culturales, profesionales y económicas, unidas a su propósito de rescatar la civilidad perdida, y defender la salud del pueblo, hacen saber, a quienes interese el programa que conjuntamente desarrollan, las siguientes indicaciones:

1º—Los ruidos estridentes y continuos hacen daño al organismo humano, causando graves males que degeneran a veces en la locura, y hasta en la misma muerte.

2º—De todos los ruidos continuos y estridentes, los más dañinos son, por su sonoridad y persistencia, los que producen las vietrolas, los alto-parlantes, radios, voladores y cohetes, claxones y trompetas de vehículos motorizados, motores de tracción, juegos de dados y cubiletes, y gritos y cantos de animales. **Todos ellos están prohibidos, y se sancionan con multas de una a treinta cuotas, y con arresto de uno a treinta días, según el Inciso 12 del Artículo 572 del Código de Defensa Social.**

3º—Las vietrolas, por la interpretación que ha de darse al Decreto 869 sobre los ruidos, no deben funcionar dentro de una distancia menor de cien metros de centros escolares, de estudios superiores y universitarios, Academias, Bibliotecas, Museos, Archivos y otras instituciones de cultura, ni de clínicas, hospitales, asilos, etc., y no deben colocarse en las calles, ni en los umbrales de puertas de cafés, bares, bodegas, etc., ni en las ventanas, balcones y azoteas, ni en patios y jardines, sino en establecimientos de gran profundidad, por lo menos a veinte metros de puertas y ventanas exteriores, y siempre se dejarán oír en voz baja, al alcance solamente de las personas que estén a su alrededor.

4º—Los alto-parlantes, fijos y ambulantes, de propaganda de toda especie, deben prohibirse terminantemente. No deben figurar en una ciudad civilizada. Solamente se tolerarán, para necesidades del servicio, aquéllos que estén **dentro** de estaciones de ferrocarriles, o en aeropuertos, muelles, hoteles, campos de deportes, sin que sus voces se oigan en el exterior de esos diversos recintos.

5º—Los radios domésticos, o de establecimientos, están sujetos a los requisitos que se indican para las vietrolas.

6º—El uso y manejo de voladores, cohetes y otros artefactos de pirotecnia, se rigen por lo que exige el Decreto 1197, de 22 de Mayo de 1946, y se sancionan sus infracciones por el Inciso 7 del Artículo 571 del Código de Defensa Social, estando sujetos los causantes a una multa de una a treinta cuotas, y a un arresto de uno a treinta días. El Sr. Jefe de la Policía Nacional acaba de recordar por una orden el cumplimiento de dicho Decreto.

7º—Los instrumentos sonoros de vehículos motorizados no deben usarse más que en casos de inminente peligro. No deben emplearse al atravesar las calles, ni al pasar a otros vehículos, ni para hacer llamadas, ni al interrumpirse el tránsito. En este caso están comprendidos los ómnibus de los colegiales. Se están haciendo gestiones para que **los toques con moderación en las esquinas** sean suprimidos del Decreto 869 y del Reglamento del Tránsito. Desde el momento que existen calles preferenciales, no hay por qué usar esos instrumentos.

8º—El excesivo ruido de escape y la exhalación de gases mortíferos de los motores de tracción, están prohibidos, y deben castigarse. Hasta ahora, una injustificada tolerancia superior ha burlado las disposiciones sanitarias a ese respecto.

9º—Los juegos de dados y cubiletes en cafés, bares y bodegas, están prohibidos, y además se sancionan con multas de treinta y una a ciento ochenta cuotas, y con arresto de un mes a ciento ochenta días, para los dueños de esos establecimientos; y con multa de treinta y una a noventa cuotas, y arresto de un mes y un día a tres meses, para los jugadores, todo ello en aplicación del Artículo 561 del Código citado. Además, se podrá aplicar el Inciso 14 del Artículo 572 del mismo Código, a los promotores y jugadores de esa clase de juegos, con multa de una a treinta cuotas, y arresto de uno a treinta días.

10º—Los gritos y cantos de animales que molesten al vecindario se sancionan, además, cuando estos animales están sueltos por la calle, o se introducen en las otras casas. Estos gritos y cantos son sobre todo ladridos de perros y cantos de gallos. Está terminantemente prohibido tener esos animales cuando molestan al vecindario y particularmente los gallos que cantan de noche. Injustificadamente, las Autoridades toleran esos desmanes, que no deben continuar.

La Habana, Marzo de 1950.

Dr. Felipe Mencía,
Secretario de la Comisión del Ruido de
la Academia de Ciencias de la Habana

Ing. Juan-Manuel Planas,
Presidente.

Dr. Angel Radillo,
Secretario de la Liga Contra el Ruido

INFORME

PRESENTADO A LA CONSIDERACION DEL SR. PRESIDENTE Y DE LA JUNTA DE GOBIERNO
DE LA ACADEMIA DE CIENCIAS MEDICAS, FISICAS Y NATURALES DE LA HABANA

Dr. José A. Presno,
Presidente de la Academia de Ciencias.

Señor Presidente:

La Comisión del Ruido que, por acuerdo tomado en sesión del 2 de Junio del presente año, fué instituída en el seno de esta Academia, ha creído de su deber, a los seis meses de su constitución, y después de trabajos, reuniones e investigaciones, realizados durante ese tiempo, elevar a Vd., para su conocimiento y el de la Junta de Gobierno, un breve Informe que sintetice los aspectos de mayor interés en el problema vital que, con certera visión, enfocó la Academia al ocuparse de los ruidos.

Es indudable, y así lo han demostrado la ilustre Junta Nacional de Sanidad y Beneficencia, y el no menos eminente Secretario de esta Academia, Dr. Raimundo de Castro y Bachiller, además de numerosos profesores de grandes universidades extranjeras, y de competentes y muy distinguidos médicos de nuestro país, que los ruidos intempestivos, continuos, estridentes, y, por otra parte, no necesarios a la civilización de que hoy goza la humanidad, repercuten en sonoridades complejas que interesan de modo nefasto y cruel a la organización vital de todo individuo. Al decir esto, la Comisión no contempla el problema de Derecho que se plantea con la persistencia de los ruidos inútiles y molestos, y se atiende solamente al problema fisiológico creado por la continuidad y estridencia de aquéllos, que son el origen de los males que se quieren combatir. Al sumarse a los promotores de la defensa social contra el ruido, la Academia de Ciencias de La Habana ha dado la voz de alarma, para ser oída, no sólo de las autoridades responsables, sino de todo el pueblo cubano, a quien se está haciendo un daño inmenso, obligando a todos sus individuos a ser víctimas de una música, de unos gritos, de unos sonidos y de unos estallidos, que no quieren oír, que no tienen el deber de oír. El Gobierno de la República ha dictado y promulgado un Decreto contra los ruidos, cuya inspiración elogia esta Comisión, pero que es defectuoso en varios de sus Artículos, y como ejemplo bastará citar uno de difícil cumplimiento en el estado actual de cosas. Dice el Decreto que las vicrolas deberán funcionar en voz baja, "sin imprimirles mayor tono o volumen en la emisión de los sonidos, que el necesario para ser oídos dentro del local o edificio, sin que, en ningún caso, puedan producir molestias al vecindario"; pero, como la mayor parte de esos aparatos están situados en establecimientos (café, bares, bodegas, etc.) de reducida superficie, han de ponerse en el mismo umbral de las puertas de acceso, o en el portal, o en la calle; y aun poniéndolos a dos o tres metros de las puertas, en el interior, sus sonidos se oyen desde la calle y desde las casas vecinas. Pero, esto podría subsanarse, exigiendo que sólo se colocaran las vicrolas en lugares apropiados, a más de veinte metros de puertas y ventanas exteriores. Otros casos de difícil cumplimiento podrían también obviarse con disposiciones adecuadas y obligatorias.

Lo que es una necesidad imperiosa, imprescindible, para la salud del pueblo cubano, en los aspectos que han sugerido la Junta Nacional de Sanidad y Beneficencia, y la Academia de Ciencias de La Habana, es la **supresión por completo, sin contemplaciones de ninguna clase, de todos los ruidos que molestan, mortifican, torturan y dañan el organismo humano**, produciendo irritabilidad en los nervios, disturbios mentales y afecciones cardíacas, que muchas veces degeneran en males de graves consecuencias, tales como la locura, y a veces hasta la muerte misma. La Comisión no cree exagerar al tratar este problema como se trata el de las drogas nocivas, con esta distinción que, en los llamados vicios de las drogas, son los pacientes, como víctimas voluntarias, los mismos causantes de sus desgracias; y que, en el caso de los ruidos, son víctimas obligadas los individuos que no los producen, y que se ven forzados, por distintas causas, a ser los receptores inocentes de males que no quieren recibir.

En síntesis, es tan grande el daño que se continúa haciendo a la salud del pueblo cubano, a pesar de algunas disposiciones gubernamentales de difícil o nulo cumplimiento, que esta Comisión, al elevar este breve Informe a Vd., señor Presidente, para conocimiento de la Junta de Gobierno de la Academia, cree de su deber pedirle que por la misma se la autorice a dirigirse a las Autoridades de la Nación, diciéndoles el peligro que se cierne sobre el pueblo de Cuba, que está bajo una constante amenaza de causas morbosas, derivantes hacia estados patológicos graves en grandes crisis de los nervios, del cerebro y del corazón.

Este Informe se eleva a Vd. en los días en que se está celebrando el primer aniversario de la aprobación por la Organización de las Naciones Unidas, del Código de los Derechos Humanos, entre los cuales se encuentra el Derecho al Descanso, tan poco respetado en nuestro país.

La Habana, 6 de Diciembre de 1949.

De Vd. respetuosamente,

(firmado)

Ing. Juan-Manuel Planas, Presidente.
Dr. Julio Morales Coello, Vocal.

Dr. Felipe Mencía, Secretario.
Dr. Horacio Abascal, Vocal.

Este Informe se hace público por haber sido aprobado por la Junta de Gobierno de la Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana, en sesión celebrada el 31 de Enero de 1950.

POR LA COMISION DEL RUIDO DE LA ACADEMIA DE CIENCIAS DE LA HABANA

Ing. Juan-Manuel Planas,
Presidente.

Dr. Felipe Mencía,
Secretario.

ESTIMULEMOS EL RUIDO; PROPUGNEMOS EL ARBORICIDIO

Por J. DE LA LUZ-LEÓN

A MENUDO uno se pregunta para quién se legisla en Cuba, para quién se escribe en Cuba. Yo me lo preguntaba días atrás leyendo un trabajo de nuestro gran Ramón (¿será necesario añadir que se trata de Ramón Vasconcelos?) sobre la *arborofobia* o sobre el *arboricidio*, como él dice de modo más gráfico. Poco importa el nombre. Lo terrible es la realidad que encubre la denominación.

Como ese artículo, si no con esa gallardía, se han escrito miles y miles en Cuba. Y quien dice del árbol, dice del ruido. Pese a todo, seguimos sin árboles. Y seguiremos viviendo ruidosamente. Se ha legislado contra la tala de los árboles; y los reglamentos municipales establecen sanciones contra los que hacen ruidos innecesarios, lo cual es un pleonasma, pues el ruido es siempre innecesario, y cuando no lo es debe llamarse accidente, o catástrofe, o imperativo de la realidad (una explosión, la construcción de una casa, el rodar de los vehículos, etc.).

¿De qué ha servido tanta prosa conminatoria para que dejemos en paz a los árboles y vivamos en paz con nosotros mismos? ¿Quién aplica los reglamentos que exigen a los vecinos el poner la radio en tono menor, aquí donde incluso los Concejales y los Alcaldes aspirantes a la reelección se sirven de los altavoces para exaltar sus cualidades y ensucian los muros de la ciudad con sus nombres, con sus fotografías y hasta con sus biografías?

O legislamos y escribimos para un pueblo absolutamente reactivo e insensible a las normas elementales de la civilización, en su aspecto de bienestar y *confort*, o sufrimos todos una especie de mojigatez colectiva al propugnar aquello en que no creemos, simplemente por darnos aire y querer aparecer que no somos... lo que realmente somos. Es lo que, inspirándose en una de las heroínas de Gustavo Flaubert, la desdichada Emma Bovary, un filósofo contemporáneo llamó la enfermedad del *bovarismo*, que lo mismo puede darse en las mujeres como en los grupos sociales. Que otros indaguen este mal y establezcan, si pueden, el diagnóstico.

Pero cuando digo pueblo no pienso exclusivamente en ese público municipal y espeso que ya cantó, o estigmatizó, la lira del pobre Rubén Darío. Pienso, y acaso con más insistencia, en ese pueblo de carruajes charolados, de palacetes vedadeños, de vida fácil y suntuosa, gente que lee, o debiera leer y que cada año, cuando el ingenio entrega la última hoja de la liquidación de la zafra y aparecen los primeros agobios estivales, se va por los caminos de Europa y de América en busca de sosiego, de placeres y de silencio.

Tal vez sea el nuestro, comparativamente, el pueblo que más viaja. Sus clases acomodadas, porque la clase media ha de hacerlo a través de las estampas,

PRIMONIO
DOCUMENTAL

como en el verso inmortal de Baudelaire. Entre esos viajeros no están sólo los señores del azúcar que luego, aquí, se refugian en sus *Clubs*. (Señor corrector, le ruego dejar *Clubs* tal como lo escribo, pues *Club* puede ser correcto, pero es un vocablo pedante, intruso y sin eufonía). Están también los magnates de la política, los hacendados de ciudadanía, los que se codean, o deben codearse, con las realidades nacionales, las buenas como las malas.

¿Qué ve esa gente en los países que visita? Ve, respondería Perogrullo, todo lo que vale la pena de verse, e incluso aquello que hay que olvidar o decir que no se ha visto. Recorren el Canadá, los Estados Unidos, las grandes y las pequeñas ciudades del Viejo Continente. Se pasman

de admiración aquí; allá se entristecen pensando en Cuba, lamentando que siendo nosotros

tan opulentos
tantas cosas tan
misérrimos, de m-

ciada; acullá, rodando entre árboles en carreteras sin baches, no se explican cómo acá, en medio de la zambra de los millones, con una moneda privilegiada, bajo un clima generoso, tengamos que saltar y hacer gimnasia por esas calles de Dios, y vivir vociferando y politiqueando todo el año, y sudando y discutiendo si conviene o no el uso de la guayabera cómo si los moscovitas se preguntaran si deben o no usar abrigos de astracán...

Pueblo despreocupado y sufrido el nuestro, cierto. Pueblo que teóricamente conoce tal vez sus derechos, pero que jamás los reclama, y cuando los reclama es de un modo epiléptico, esporádico, revolucionario, con lo que introduce un nuevo elemento de inquietud en la vida pública, siendo a menudo peor el remedio que la enfermedad misma. Pero el ejemplo, ¿no le viene de las clases llamadas superiores? Esas clases nada hacen para introducir aquí lo que ven fuera, lo que aprenden fuera, si es que aprenden algo. Cuando José An-

tonio Saco, y el gran *Narizotas* y Luz y Caballero, y Domingo del Monte, y Varela recorrían el mundo, se afanaban por traernos la cultura del mundo, por darle a nuestra existencia colonial otro ritmo, otro módulo. No eran Senadores, carecían de influencia, tenían que habérselas con tiranuelos crueles. Pero escribían, al menos, buscando el estímulo, la superación, invitándonos al esfuerzo y al mejoramiento.

¿Cómo van a reclamar nada los pobres pobres, los desposeídos, si los mismos poseedores son incapaces del menor esfuerzo colectivo en su propio beneficio? Un ejemplo elocuente, en este sentido, lo tenemos en Miramar, barriada de opulentos, barrio que con razón nos envidiaría cualquier ciudad del mundo. Cae una llovizna y se inundan las calles, y para llegar a una casa hay que buscar una góndola. Y en esa Venecia turbia vive, creo, mi ilustre amigo el Vicepresidente de la República, y por allí está la mansión de un hombre que fué, durante cuatro años, la máxima figura del Estado y sigue siendo personaje consular.

Marianao, oigo decir, es en cuanto a tributación, el primer municipio de la República, o el segundo. Y hay una orgía de

baches. ¡El bache criollo, que todavía no tiene su poeta, en espera de sus peones! ¡Y pensar que esas aguas del Miramar reidor y esos hoyos traidores de las grandes vías, pudieran desaparecer en menos de un mes por una suma irrisoria, irrisoria en relación con el boato que los rodea!

Volvamos al ruido y al arboricidio.

Como las dos calamidades aumentan cada día, en razón de nuestro crecimiento y de nuestro evidente progreso económico e industrial, y como, a juzgar por la ineficacia de tanta campaña de prensa y de tanta pragmática inútil, hay motivos para pensar que en realidad el cubano medio detesta sinceramente el arbolado y vive dichoso en medio del estruendo, lo que se impone es complacerle, halagarle en sus gustos y tendencias. Al fin las leyes no son nunca creadoras de costumbres, son las costumbres las que crean y justifican las leyes. Pleguémonos a ese principio de sabiduría eter-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

3

na. Hemos creado el día del árbol y hacemos el ridículo, porque lo único que aquí no tumbamos es la palmera, árbol triste y avaro de sombra, árbol que está en el paisaje como vigilándolo, en espera de no se sabe qué cataclismo, el próximo ciclón acaso. Condenamos el ruido y hasta las farmacias de turno contribuyen a aumentar el guirigay ciudadano, como si fuera necesario que un altavoz proclamara la excelencia de los productos de una farmacia a donde tenemos que acudir en caso de enfermedad, de buen grado o por fuerza. Cambiemos, pues, de método.

Las campañas contra la poda del árbol, reemplacémoslas con himnos a la tierra pelada, al paisaje desnudo, escueto, con sus grietas al sol. ¡Qué belleza, la de esas colinas chamuscadas, y a lo lejos el horizonte nítido, el confín inabarcable con su luz cegante, bajo el cielo mudo!

¡Que paz de égloga en el mediodía agosteano, sobre la tierra ardiente y ardida, empapados en el dulce sudor que acaricia la frente y tonifica el alma! Ediles que buscáis votos para hacer la felicidad de nuestra Habana alegre y confiada: ofrecednos ruidos, más ruidos, ruidos mecánicos, y los otros, los de las gargantas que proclaman vuestras virtudes cívicas, y mucho altavoz por las avenidas céntricas, mucha fotografía en las paredes resignadas, mucha tala de bosques, de arbustos, de plantas ornamentales. Ya es hora de que estimulemos el ruido e instauraremos el día del arboricidio.

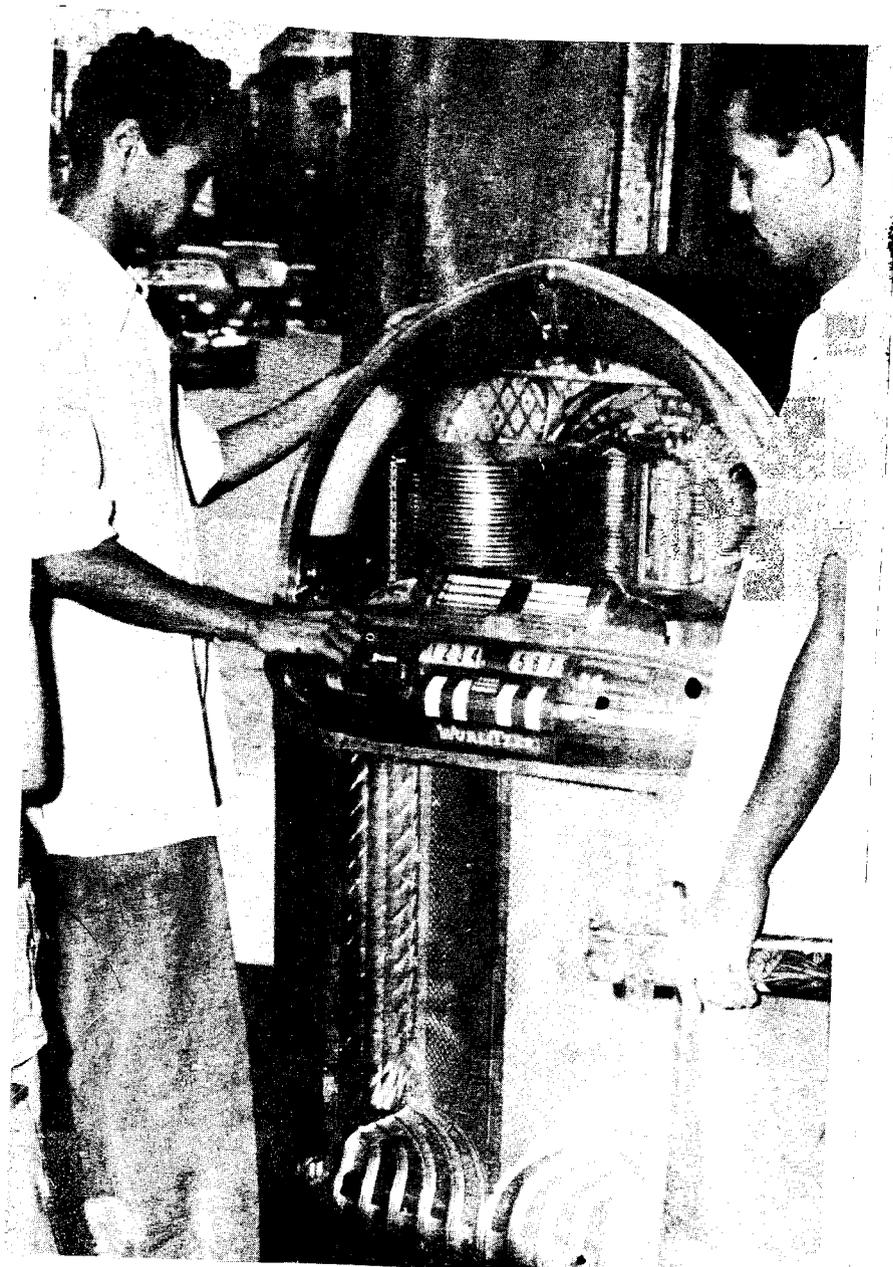
Esto, al menos, puede ser original, como plataforma electoral. Y quién sabe, acaso útil. Por el camino de la lógica en nuestra vida cubana llegamos siempre al absurdo. Intentemos el absurdo, para ver si así alcanzamos el equilibrio.

Mariano Fort



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

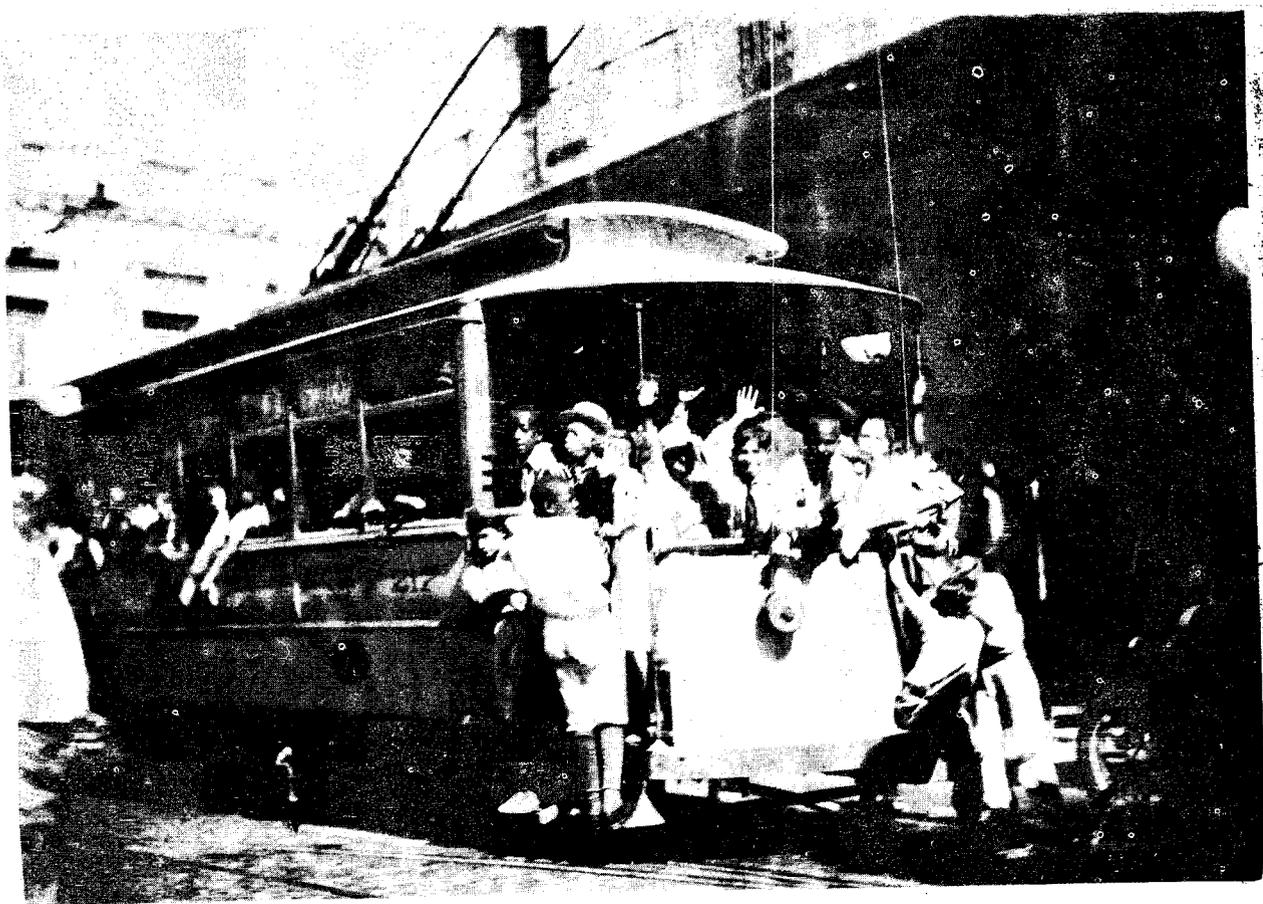


... pero también los hay innecesarios.
(Foto Funcasta).



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Hay ruidos necesarios...
(Foto Lezcano).



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EL ZOCO DE LOS ESTRUENDOS

Bajo el signo del escándalo.—Fragor y suciedad en San Cristóbal de La Habana.—Insania contagiosa.—¿Pasividad oficial o "cortina de ruido"?—La Liga Contra el Ruido y la Academia de Ciencias.—Peligros del ruido.—Charla con el doctor Felipe Mencía.

**Fotos de J. COLLADO ZAMORA.
Textos de F. CANO VAZQUEZ**

LA HABANA está tomando carácter de pandemonio. Difícilmente haya en todo el mundo una ciudad más escandalosa y sucia. Con muchos más automóviles de los que necesita; plagada de victrolas traganiqueles, bocinas, sirenas, radios, pirotecnia y gritos; cubierta de pasquines, letreros en las paredes y todo género de inmundicias; con el muladar de Cayo Cruz a sólo diez cuadras del Capitolio, la capital cubana semeja un zoco oriental mecanizado y poblado por derviches aulladores.

Una histeria colectiva creciente amenaza con desquiciar a todos los habaneros: la locura del ruido. Sin que lo eviten los llamados a ello,

crece como el estruendo del mar cuando se aborrasca, aumenta como el fragor de los terremotos. Es una suicida espiritual de estrépitos.

El ciudadano medio, por un fenómeno de cobardía y contagio colectivos, se deja arrastrar por la vorágine del escándalo. Como el narcómano—la propia Academia de Ciencias lo ha dicho—busca en el veneno alivio a su neurosis. Si va a tomar un trago en una barra céntrica, no encuentra medio mejor para apagar la algarabía circundante que hace funcionar una victrola ensordecedora. En el hogar, para no oír el ruidoso radio del vecino, conecta el suyo a un volumen inicu. (Y esto tiene, además, la triste particularidad de embrutecerlo, puesto que no percibe la música para deleitarse en función cultural, sino para aturdirse. La cultura no se adquiere sino en tono menor. He aquí también una importante concausa de la pobrísima calidad de la producción musical cubana en esta época).

Voladores, bombitas y cohetes estallan por doquier. Aviones anunciadores acrecientan la baraúnda con sirenas vesánicas, y la sucie-

dad, con millones de volantes. Cada día son más estruendosos los "claxons" de automóviles, guaguas y camiones. Y los pobres billeteros y vendedores ambulantes aúllan su mercancía sin que nadie pueda escucharlos...

Voces de admonición y de cordura se han alzado para cortar esta algazara de manicomio amotinado. Pero los funcionarios gubernamentales no cumplen ni hacen cumplir las leyes dictadas en ese sentido.

En junio pasado, con vista de un informe de la Liga Contra el Ruido, la Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana se sumó a la campaña y nombró una comisión de su seno para cooperar con la Liga en la erradicación de los ruidos innecesarios y perniciosos. La integran el ingeniero Juan Manuel Planas, como presidente; el doctor Felipe Mencía, como secretario, el doctor Horacio Abascal, Julio Morales Coello y el ingeniero Juan A. Cosculluela, como vocales.

Escuchemos al doctor Felipe Mencía, médico, radiólogo y profesor de Historia Natural del Instituto de La Habana y secretario de



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

esa Comisión, como queda dicho. Es hombre activo y cordial. Comienza haciendo un poco de historia:

—La Liga Contra el Ruido nació en el seno de la Sociedad de Ingenieros el 30 de junio de 1948 y bajo la presidencia de Juan Manuel Planas. De inmediato empezó a actuar. Por el notable higienista Oswaldo Morales Patiño, el ingeniero Planas supo que el doctor Raimundo de Castro Bachiller, secretario de la Academia de Ciencias, en su cátedra de Higiene de la Facultad de Medicina de la Universidad va trataba, hace veinticinco años, el tema de los ruidos innecesarios y perturbadores de la salud pública. Morales Patiño había sido alumno suyo...

—Por lo visto— interrumpe el reportero— ninguno de los hombres que nos han desgobernado desde entonces fué discípulo del doctor Castro Bachiller...

Sin comentar la venenosa digresión, el doctor Mencía prosigue:

—A petición del ingeniero Planas, el doctor Castro Bachiller, el día 2

de junio de 1949, leyó ante demia un magnífico trabajo titulado "El Ruido Como P Sanitario". Tan impresionante su disertación, que a petición del académico doctor Horacio se nombró la Comisión del dicha corporación, para actuar juntamente con la Liga. El ro Planas informó a los miembros de la Academia de todo lo que se ha hecho hasta entonces por la Liga contra el Ruido, así como de las numerosas adhesiones recibidas.

—Hemos visitado a los Ministerios de Gobernación, Salubridad y Fomento, a la Policía, a la Jefatura de la Policía Nacional y al del Tránsito. No he sido invitado varias veces. Todos están dándose cuenta de que deben suprimirse los ruidos innecesarios, pero la prioridad es que cada día son ruidos y más intensos los trastornos que producen a la salud de la población.

Pedimos al doctor Mencía una explicación sobre esos períodos.

El amable profesor responde:

El doctor Castro, en su



Un embotellamiento del tránsito en cualquier calle habanera. Si el conductor de la cabecera no se detuvo por placer. Sin embargo, el tráfico se detiene a menudo por otros motivos.

a todas las violencias. La falta de actuación oficial—no judicial, pues los jueces actúan bien cuando se les denuncia un escándalo de estos—es la suprema responsable de que el pueblo se embrozca y enferme con la "droga del ruido".

Uno de los pioneros de la campaña Mencía, médico, radiólogo y profesor de La Habana, le roba tiempo a su trabajo contra la histeria que aqueja a La Habana de su cruzada. Por ejemplo, recientemente altoparlante atronando el ambiente. Es la Comisión del vigilante más próximo. El periodista soy casado y tengo tres hijos. Mire de mañana mismo me quitan el uniforme anunciaba a un candidato gubernamental. La Liga Contra el Ruido no cejan en su lucha, ha terciado en el asunto, "por el rescate de la salud del pueblo". "Tenemos que que el ruido acabe con nosotros", dice Mencía, "las credenciales prestigiosas están sumándose a la causa, ya ha respondido generosamente. Falla en violar el decreto contra los ruidos. He respondido: —¿Qué le parece, doctor, si en la revista BOHEMIA al Ministro de Salud, ¿gustaría que el Haya? Sin paliativos ni faltar el vehículo, en el momento oportuno—suficiente por tan inestimable".



esa Comisión, como queda dicho. Es hombre activo y cordial. Comienza haciendo un poco de historia:

—La Liga Contra el Ruido nació en el seno de la Sociedad de Ingenieros el 30 de junio de 1948 y bajo la presidencia de Juan Manuel Planas. De inmediato empezó a actuar. Por el notable higienista Oswaldo Morales Patiño, el ingeniero Planas supo que el doctor Raimundo de Castro Bachiller, secretario de la Academia de Ciencias, en su cátedra de Higiene de la Facultad de Medicina de la Universidad va trataba, hace veinticinco años, el tema de los ruidos innecesarios y perturbadores de la salud pública. Morales Patiño había sido alumno suyo...

—Por lo visto— interrumpe el reportero— ninguno de los hombres que nos han desgobernado desde entonces fué discípulo del doctor Castro Bachiller...

Sin comentar la venenosa digresión, el doctor Mencía prosigue:

—A petición del ingeniero Planas, el doctor Castro Bachiller, el día 2

de junio de 1949, leyó ante la Academia un magnífico trabajo intitulado "El Ruido Como Problema Sanitario". Tan impresionante fué su disertación, que a petición del académico doctor Horacio Abascal se nombró la Comisión del Ruido de dicha corporación, para actuar conjuntamente con la Liga. El ingeniero Planas informó a los miembros de la Academia de todo lo realizado hasta entonces por la Liga Contra el Ruido, así como de las numerosas adhesiones recibidas.

—Hemos visitado a los Ministros de Gobernación, Salubridad y Defensa, al Jefe de la Policía Nacional y al del Tránsito. No una, sino varias veces. Todos están de acuerdo en que deben suprimirse los ruidos innecesarios, pero la pura realidad es que cada día son mayores, y más intensos los trastornos que producen a la salud de los ciudadanos.

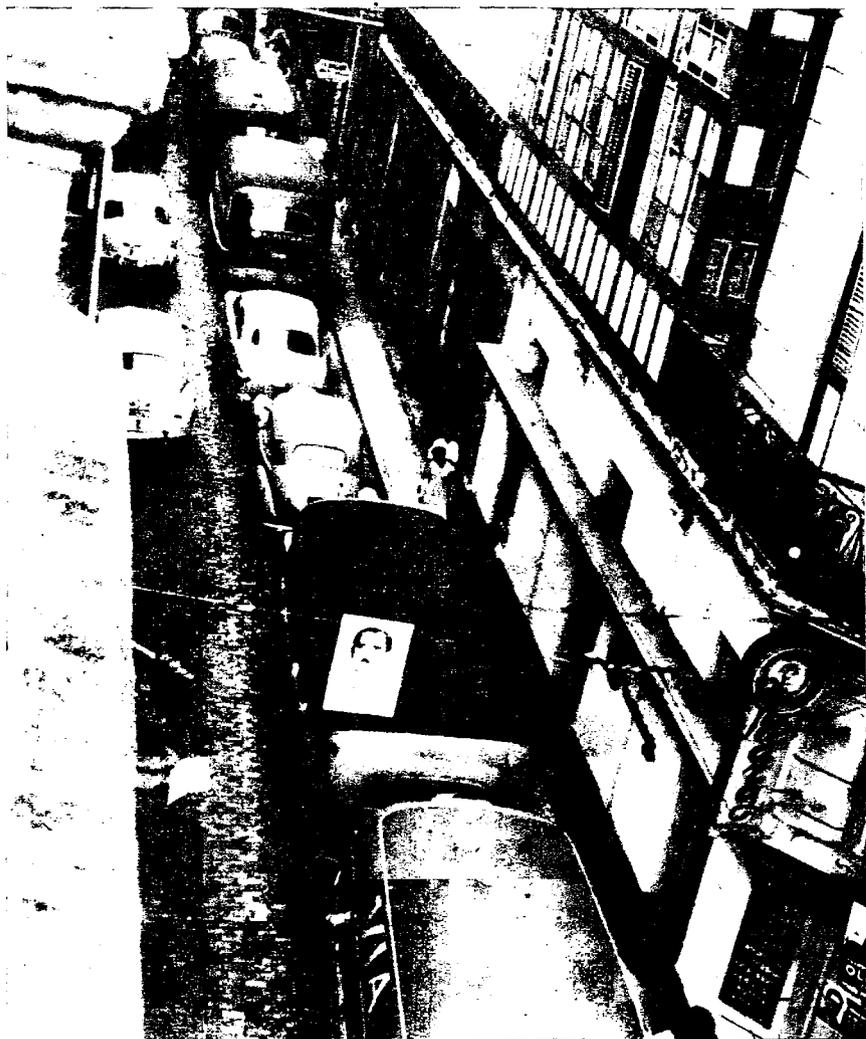
Pedimos al doctor Mencía una explicación sobre esos perjuicios.

El amable profesor pormenoriza:

—El doctor Castro, en su trabajo.



Una torpe manera de provocar la curiosidad de posibles electores: los estallidos pirotécnicos en el mitin de barrio. Y casi siempre, de noche, a la hora en que el cuerpo humano, rendido por la fatiga del trabajo diario, necesita reposo y silencio. También se usan los voladores para anunciar festivales, bailes y reuniones obreras. En los juegos de pelota siempre hay algún irresponsable que los lanza cuando su club se va arriba. Y lo hace en la forma que el grabado indica: el chorro igneo le chamusca la mano, suelta el proyectil antes de que inicie la ascensión, y el volador se dispara en sentido horizontal, con los consiguientes peligros para los espectadores.



Un embotellamiento del tránsito en cualquier calle habanera. Se supone que el conductor de la cabecera no se detuvo por placer. Sin embargo, pronto el tercero o el cuarto de la fila empieza a tocar el "cláxon" con impaciencia; por contagio histérico le imitan todos los demás y la barraúnda se generaliza para suplicio de vecinos y peatones. Corolario: exasperación general, trastornos físicos y mentales, embrutecimiento común. (Omitimos deliberadamente los fragorosos tranvías porque están condenados a desaparecer a plazo fijo. Pero debemos tener un recuerdo de pesadilla para ellos y sus cuadrillas de reparadores nocturnos, que durante cincuenta años han alterado el sueño de los habaneros).

Nadie cumple en Cuba las regulaciones sobre la fabricación, venta y uso de los artículos de pirotecnia. Dondequiera los elaboran, los expendien y los hacen estallar a cualquier hora. No es necesario señalar los riesgos de tal impunidad, sobre todo para los niños. Por unos pocos centavos adquieren estas bombitas de tremendo poder expansivo que pueden destruirles las manos si revientan antes de tiempo. Su ruido produce una verdadera conusión en los tímpanos más fuertes. Y, lejos de velar por la salud propia y la seguridad de los niños, los mayores les dan el ejemplo, escandalizando en todas las formas imaginables.

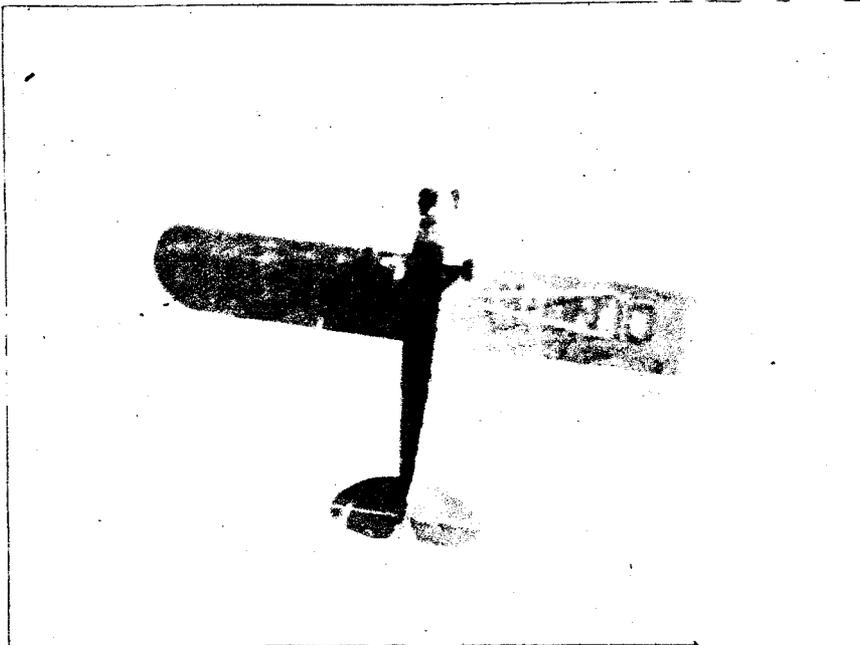




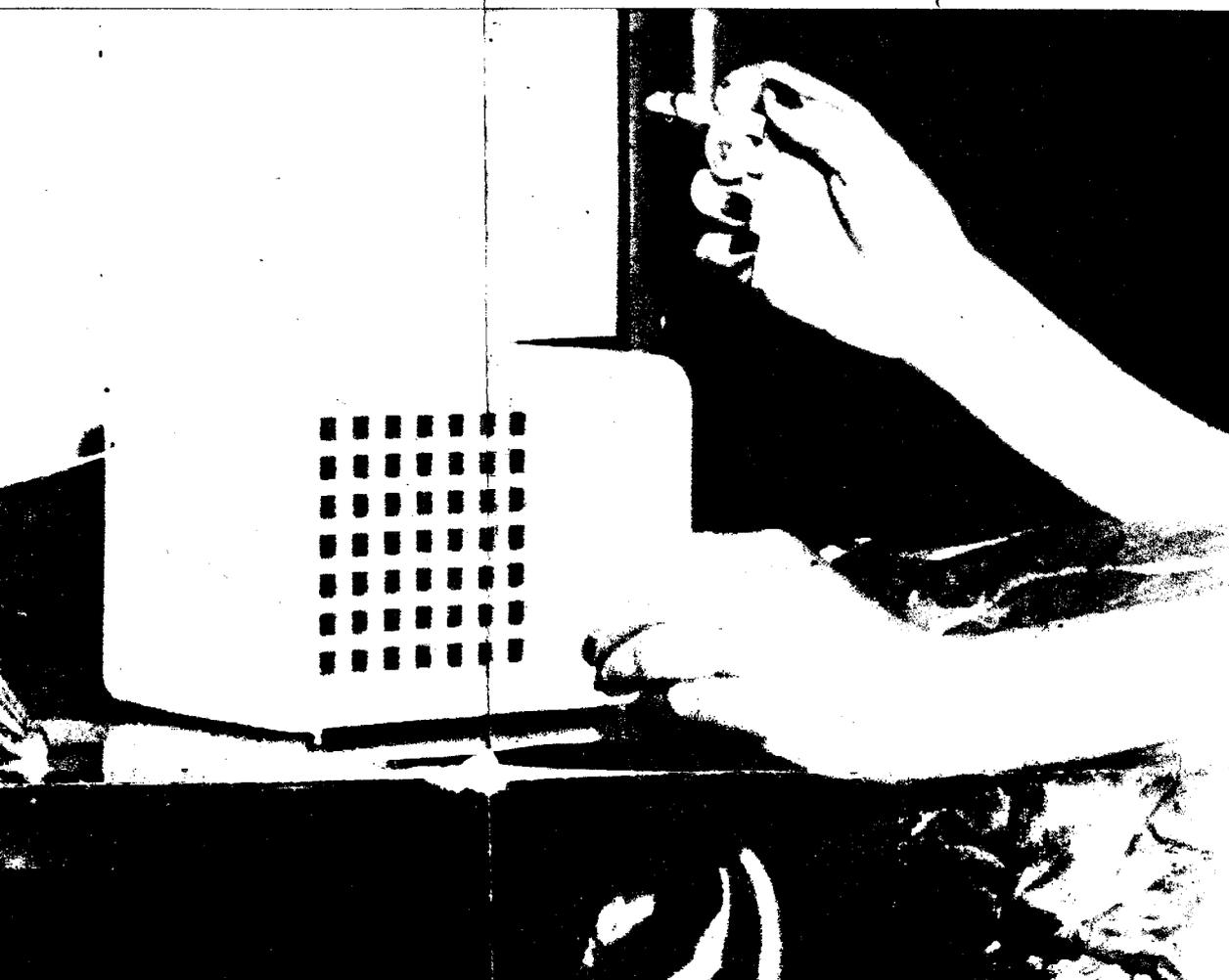
Uno de los pioneros de la campaña contra el ruido, el doctor Felipe Mencía, médico, radiólogo y profesor de Historia Natural del Instituto de La Habana, le roba tiempo a su trabajo y su descanso para luchar contra la histeria que aqueja a La Habana. Muchos son los obstáculos de su cruzada. Por ejemplo, recientemente pasó por su casa un camión altoparlante atronando el ambiente. El doctor Mencía requirió la actuación del vigilante más próximo. El pobre hombre le repuso: —“Doctor, soy casado y tengo tres hijos. Mire de quién es ese carro. Si intervengo, mañana mismo me quitan el uniforme...” El camioncito escandaloso anunciaba a un candidato gubernamental. Pero los miembros de la Liga Contra el Ruido no cejan en su empeño. La Academia de Ciencias ha terciado en el asunto, “por el rescate de la civilidad perdida y en defensa de la salud del pueblo”. “Tenemos que acabar con el ruido antes de que el ruido acabe con nosotros”, dice el sensato doctor Mencía. Entidades prestigiosas están sumándose a la campaña benefactora. La prensa ha respondido generosamente. Faltan los gobernantes, los primeros en violar el decreto contra los ruidos. Y el repórter propone al entrevistado: —“¿Qué le parece, doctor, si emplazamos a través de las páginas de la revista BOHEMIA al Ministro de Gobernación, Dr. Tebelio Rodríguez del Haya? Sin paliativos ni favoritismos. De raíz”. “El mejor vehículo, en el momento oportuno— subraya el doctor Mencía—; gracias por tan inestimable cooperación”.

recuerda lo que es el “sonido” y lo que es el “ruido”, y concluye, con el Dr. Ramírez Moréno, de México, diciendo que, desde el punto de vista psicológico, el sonido es la percepción acústica de vibraciones regulares, de carácter, en general, agradable para el hombre; en tanto que el ruido es la percepción acústica de vibraciones irregulares, de tonalidad efectiva desagradable; desde el punto de vista sanitario se define al ruido como un sonido per-

turbador, como una modificación perjudicial del ambiente, bien sea por sus caracteres discordantes, intensos o altos, por inesperados y aún por innecesarios. Si el oído es perturbado en su funcionamiento por un agente cualquiera, esta alteración profunda se extiende a la circulación sanguínea y a la psiquis del individuo, y, desequilibrando todos los órganos receptores de todo el funcionamiento orgánico, si no se le pone remedio a tiempo, puede



A distintas horas del día esta avioneta comercial vuela sobre La Habana anunciando cuanto le paguen. Arroja millares de volantes que ensucian la capital, ya de suyo empastelada de pasquines electorales. Pero eso sería lo de menos si no hiciera sonar una sirena estridente, continua, sádica, que debe poner evocaciones de espanto en los refugiados que vivieron en Europa bajo los bombardeos aéreos de la guerra. Los aviones nazis solían llevar esas siniestras sirenas para aterrorizar aún más a las víctimas de sus ataques. Ruido y suciedad: así se anuncian los que aspiran a gobernarnos...



traer la invalidez temporal o permanente de diversos sistemas de órganos, preferentemente de la mente humana, o aún la muerte del sujeto, por el suicidio o por la enfermedad.

—¿Y el sistema nervioso?

—Trastornos graves en las funciones del cerebro (sensoriales, intelectuales y motores); en las del cerebro, bulbo raquídeo, médula espinal, nervios y gran simpático; ocasiona incapacidad física y mental; se pierde la atención y sobrevienen después la fatiga y el cansancio, la pérdida de la memoria, el insomnio, la irritabilidad y la angustia... Y de ahí a la neuro-psiquiatría.
(Continúa en la Pág. 121)

Una ama de casa cualquiera desea escuchar su programa favorito. Como tiene que trajinar y alejarse del aparato, no encuentra procedimiento mejor que sintonizarlo a un tono estrepitoso. Confundiendo el derecho al recreo y al descanso con un inexistente derecho a escandalizar, los vecinos colindantes sintonizan entonces sus estaciones preferidas a un volumen mucho más alto. Concatenado así, el ruido ya no es música ni palabras, sino una batahola embrutecedora que desquicia el sistema nervioso y lo predispone a todas las violencias. La falta de actuación oficial—no judicial, pues los jueces actúan bien cuando se les denuncia un escándalo de éstos—es la suprema responsable de que el pueblo se embrutezca y enferme con la “droga del ruido”.

castenia hay un paso, si taras especiales en algunos individuos no traen una verdadera psicosis o locura, que puede producir la muerte.

La descripción es como para convencer a los escandalosos más empedernidos. Pero no para ahí. Recordando la conferencia del doctor Castro Bachiller, nuestro entrevistado se refiere ahora a los trastornos cardio-vasculares derivados de los ruidos.

—Las personas débiles, enfermas o nerviosas, o predispuestas a ello, pueden sufrir alteraciones en el sistole y en el diástole cardíaco; en los ruidos o tonos del corazón, en las pulsaciones cardíacas, en la velocidad de la sangre, en la circulación arterial o venosa o en los capilares; en el pulso arterial o por cualquier otra irregularidad en el funcionamiento del corazón.

—¿Algo más aún?

—Sí. En el aparato respiratorio. Trastornos en los fenómenos mecánicos de la respiración (inspiración y aspiración); en los fenómenos químicos, como en la hematosi, y en la absorción del oxígeno y desprendimiento del anhídrido carbónico, sobre todo, al nivel de los tejidos. También en el funcionamiento de los movimientos respiratorios, sus ruidos normales, etc.

Hace una pausa. Y finaliza:

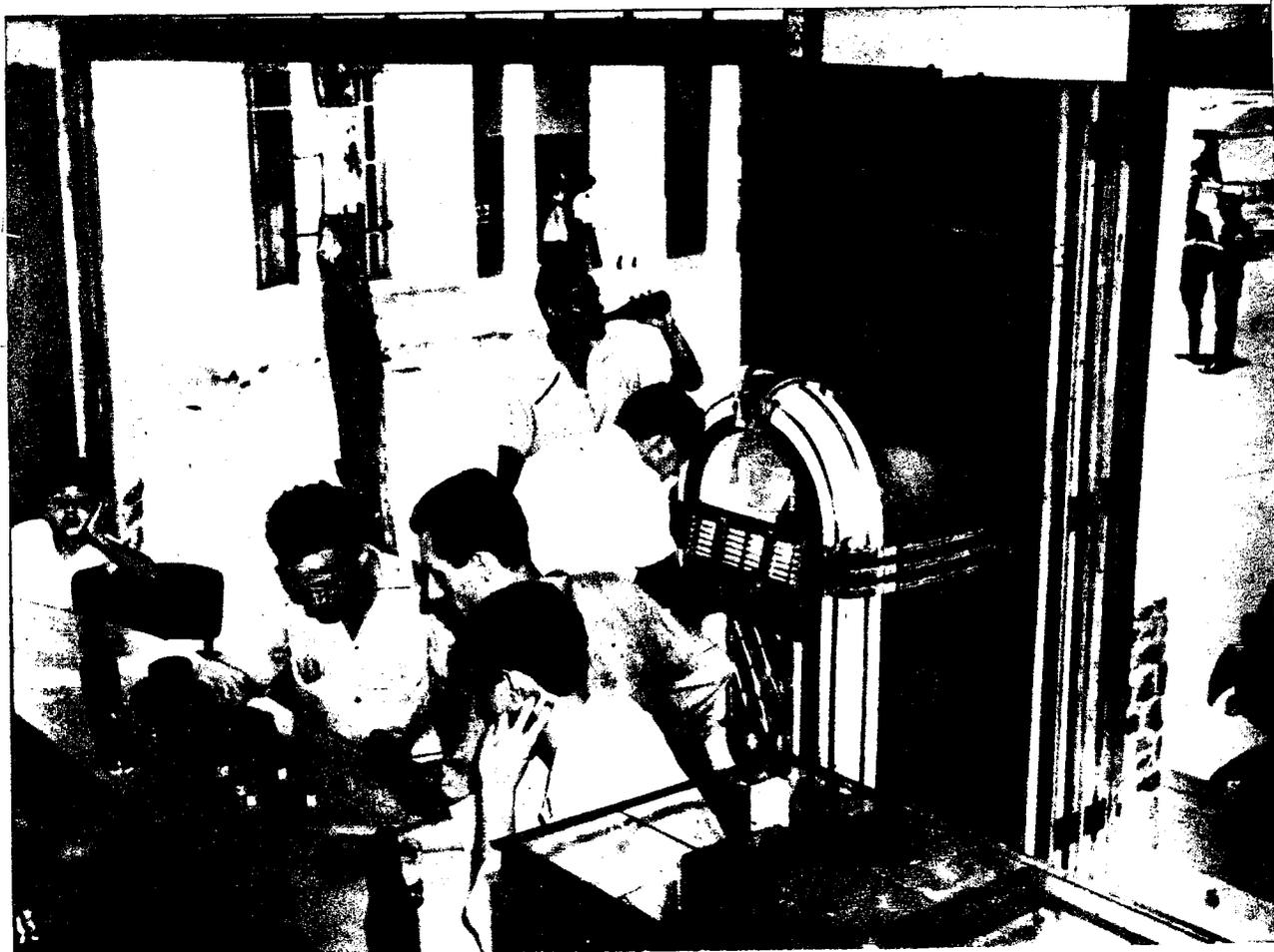
—Por último, afecta los sistemas muscular y óseo, y las glándulas endocrinas o de secreción interna tales como hipófisis, epífisis, tiroides, para-tiroides, timo, suprarrenales, bazo, páncreas, hígado, gonadas o glándulas sexuales y otras.

Hasta aquí las palabras del prestigioso profesor. La Liga Contra el Ruido y la Comisión de la Academia de Ciencias siguen luchando por la salud y el bienestar del pueblo. Pero necesitan la colaboración del propio pueblo y las autoridades.

Quede al lector sensato el análisis de los párrafos precedentes. Y al Ministro de Gobernación, el cumplimiento de las disposiciones y reglamentos. Porque, como no es político a la usanza criolla, no necesita "cortinas de ruido"...



Camioncitos altoparientes como éste recorren las calles con una bulla ensordecedora. Empleando discos y locutores bozalones anuncian por igual un remate de muebles, que los chanchullos de la Renta de Lotería, que la candidatura de aspirantes a "luchar por el bienestar del pueblo". Huelga decir que hacen odiosa la causa que defienden. Sorprende que no haya un solo candidato que, como parte de su programa electoral, prometa la supresión de este barullo deprimente para nuestras pretensiones de ciudadanos civilizados. Acaso porque a todos ellos le convenga ocultar sus verdaderas intenciones y su falta de programa tras una cortina de ruido"...



En casi todas las barras de La Habana se contempla y escucha el mismo espectáculo: mientras los bebedores juegan una "carabina" entre gritos de júbilo o blasfemias—según sople la suerte—, no falta alguno que "amenice" la algarabía con el "último hit musical" de algún compositor que no sabe lo que es una semifusa. Y a un volumen atronador, que se percibe a varias cuerdas de distancia, aumentado por el de otros artefactos similares. En la calle, muy cerca, dos vigilantes de la policía nacional ignoran el escándalo. Y cada uno lleva en el bolsillo—o debe llevar— un carnet con instrucciones para reprimir los ruidos innecesarios y molestos...



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1951



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La Ciudad de los Ruidos

NUESTRA capital, la ciudad más escandalosa del mundo, la urbe cuyos incontables ruidos constituyen la desesperación de su vecindario y la indignación de todos los extranjeros que nos visitan, siendo en este aspecto un gran factor antiturístico, está actualmente amenazada de que esas estridencias se intensifiquen, si, como todo parece indicarlo, van a ser autorizados nuevamente los carros autoparlantes encargados de propagar el escándalo por las calles habaneras.

Así hay motivo para presumirlo, después de haber escuchado las palabras pronunciadas por el actual Ministro de Gobernación "Ante la Prensa" en la transmisión del domingo último, cuando al ser preguntado por uno de los periodistas interrogadores si era cierto que iba a concederse esa autorización, solicitada por un comité de lucha que se propone obtener el permiso, alegando que la prohibición de los citados carros perjudica a unos dos mil individuos que se ganaban la vida en esa forma, respondió la pregunta diciendo que, a su juicio, tal solicitud podría complacerse mediante una reglamentación que impidiera las molestias que los grandes ruidos producen a la población.

Tal declaración ha servido para que todos los habaneros que trabajan en cosas menos escandalosas que aquellos que manipulan los carros autoparlantes, se sientan justamente alarmados ante la perspectiva de que éstos vuelvan a perturbarlos con sus insoportables ruidos, porque es del género tonto pensar que cualquiera reglamentación que se dicte para tratar de justificar el mencionado permiso, habría de cumplirse en la práctica, en un país donde todo lo que está prohibido se tolera por la autoridades y los agentes de la Policía, como pudo demostrarse en el caso de las vitrolas automáticas, que siguieron funcionando a todo volumen y fuera de las horas señaladas, con burla y escarnio de las disposiciones que el propio ministerio de Gobernación había dictado para restringir el uso abusivo de tales aparatos.

Ya es hora de que se deseche para siempre el socorrido recurso empleado para conseguir la permanencia de cosas censurables, o la derogación de las medidas dictadas para impedir las, aduciendo que en tales menesteres se ganan la vida un número más o menos crecido de cubanos; porque es absurdo pensar que pueda invocarse, como en este caso se ha hecho, la conveniencia de mil o dos mil individuos —que seguramente no llegan a tantos— para perjudicar y molestar en cambio a ochocientos mil ciudadanos que tienen el legítimo derecho de trabajar con sosiego y disfrutar de reposo, sin ser perturbados y molestados por los grandes ruidos.

Parece que no es muy contrario a estos últimos el actual Ministro de Gobernación, puesto que, en la misma noche del domingo último, declaró "Ante la Prensa" con expresión poco afortunada, que en esta cuestión de los ruidos había, a su juicio, muchas personas neurasténicas entre los protestantes, según había podido comprobar al examinar en el Ministerio a su cargo algunos expedientes, donde se llegaba a protestar contra un gallo cuyo "cantío" no dejaba dormir a los vecinos, desconociendo así el Ministro con este sorprendente dicho, lo que previene el Artículo 572, apartado 12, del Código de Defensa Social, que sanciona con privación de libertad de uno a treinta días o multa de una a treinta cuotas, a la persona "que con gritos, ruidos o instrumentos turbare la tranquilidad de los que trabajan o reposan, o tuviere animales molestos al vecindario", porque si el Ministerio de Gobernación es el encargado de mantener el orden público, mediante la actuación de la Policía, y el que dicta las disposiciones tendientes a la regulación de los ruidos prohibidos por el Código, ¿a quién, sino al Ministro de Gobernación, había de dirigirse el ciudadano turbado en su reposo por un animal molesto existente en el vecindario? ¿Acaso cree el Ministro de Gobernación que es una señal de neurastenia el reclamar un derecho estatuido y demandar el cumplimiento de lo preceptuado por el Código de Defensa Social?



M. GUIRAL MORENO

Editorial

Ruidos y Altoparlantes

EL señor Segundo Curti, ministro de Gobernación, empeñado en aumentar los ruidos ya intolerables de nuestra ciudad, recurre al procedimiento de ampararse en una investigación de la opinión pública, ordenada por él para justificar su empeño de autorizar nuevamente la circulación de los carros altoparlantes.

No nos merece un absoluto crédito la investigación realizada por mandato del ministro de Gobernación, en el plazo festinado de dos días y mediante preguntas que tienden a crear la confusión.

El hecho tiene la característica de una salida demagógica frente a la recia protesta de la opinión pública, expresada a través de los órganos más responsables de nuestra prensa, por el anuncio formulado por el ministro de Gobernación de que se disponía nuevamente a autorizar la circulación de los carros altoparlantes. No necesita ninguna investigación el señor Curti para comprobar que hay en nuestra ciudad un exceso de ruidos inútiles, a menos que se encuentre sordo de sordera incurable, y mucho menos para convencerse de que los referidos carros vociferantes, con reglamentación o sin ella, elevarían hasta lo imposible el estrépito monstruoso de nuestra ciudad.

Los ruidos que padecemos están más que investigados y comprobados. En ese coro infernal, los altoparlantes ocupan el primer puesto, por más surveys que haga el señor Curti. Hasta su nombre indica la función a que están destinados. Permitir su funcionamiento otra vez implica para el ministro de Gobernación el privilegio triste de utilizar la función oficial que ostenta para atentar contra la tranquilidad pública, contra el sosiego de los hospitales, las escuelas y los hogares.

LOS RUIDOS MOLESTOS

NOTA SU PERJUICIO LA MAYORIA DE LA POBLACION EN LA HABANA

Lo demostró un survey. Claxons, frenos, tranvías, motocicletas, vicrolas, vendedores, motores, vecinos.

El 53.13 por ciento de la población habanera estima que hay ruidos molestos que deben ser suprimidos en la capital, tales como los originados por los claxons y frenos de automóviles y omnibus, tranvías, motocicletas, vitrolas eléctricas, motores, vecinos escandalosos, animales, vendedores ambulantes, niños y basureros, según el "survey" patrocinado por el Ministro de Gobernación, señor Segundo Curti.

El "survey" fué el realizado por personal universitario especializado, dirigido por una empresa dedicada a esta clase de investigaciones. Para hacerlo, se dividió a la provincia de La Habana en 10 zonas que abarcaron los 43 barrios capitalinos, más los de Marianao, Santiago de las Vegas, Bejucal, San Antonio de los Baños, Alquizar, Quivicán, Giiira de Melena, La Salud, San Antonio de las Vegas y Batabanó.

La investigación se realizó entre los días 26 y 27 del pasado octubre, y se contrajo a los siguientes puntos: a) Intensidad en que molestan los ruidos a los vecinos en cada una de las zonas "chequeadas". (b) Conocer cuáles son los ruidos que más molestan en dichas zonas. c) Establecer el estado de opinión en pro y en contra de los carros altoparlantes, con razones en uno y otro sentido; y d) Determinar las horas en que deben circular los carros altoparlantes, en opinión de los que piensan que deben permitirse nuevamente.

El resultado del "survey" en cuestión fué el siguiente:

LAS PREGUNTAS

Para la confección del "survey" se formularon las siguientes preguntas: 1. ¿Nota usted ruidos molestos en el barrio donde vive? 2. (Para preguntar a los que digan que sí.) ¿Cuáles son los ruidos más molestos? 3. ¿Cree usted que deben permitirse los carros altoparlantes debidamente reglamentados? 4. ¿Por qué? 5. (Para preguntar solamente a los que opinan que deben permitirse los altoparlantes). ¿Qué horas del día estima usted más apropiadas para que circulen los carros altoparlantes?

A la primera pregunta "¿Nota usted ruidos molestos en el barrio donde vive?" las respuestas fueron las siguientes: Sí, 53.13 por ciento; No, 46.87 por ciento. Se destaca en la investigación que los ruidos afectan mucho más a las personas que ocupan posiciones destacadas, tales como propietarios, gerentes, altos empleados, que a los de medios de vida limitados, en un 32.26 por ciento.

A la pregunta número dos "¿Cuáles son los ruidos más molestos en el lugar donde vive?" las contestaciones obtenidas fueron las siguientes: Claxons y frenos de autos, guaguas, etc., 77.36 por ciento; trenes 0.94 por ciento; muchachos jugando 5.19 por ciento; vitrolas eléctricas 6.16 por ciento; motocicletas, 7.55 por ciento; animales, 2.36 por ciento; vecinos 8.02 por ciento; vendedores 2.36 por ciento; motores de fábricas, talleres y similares, 8.46 por ciento; y bulla de basureros, 1.89 por ciento.

Al hacerse el análisis por ocupaciones en esta pregunta, aparece que los ruidos más molestos de todos son los de claxons, frenos de autos, guaguas y otros análogos, contra los que se manifiestan los propietarios, gerentes y altos empleados en un 66.67 por ciento; los profesionales y sub-profesionales en un 90.32 por ciento. Las zonas más quejas de este tipo de ruido son las comprendidas entre Prado y Galiano, de

Belascoain a Infanta, Luyanó y La Habana vieja.

MAYORIA CONTRA LOS RUIDOS

A juicio de los investigadores y atendiendo a los porcentajes correspondientes, más de la mitad de la población investigada considera que existen ruidos molestos en el lugar donde vive; por lo que puede llegarse a la conclusión de que tendría una muy favorable acogida cualquier medida que tratara de suprimirlos.

LOS CARROS ALTOPARLANTES

A la pregunta número 3.—¿Cree usted que deben permitirse los carros altoparlantes debidamente reglamentados?, correspondieron las siguientes réplicas: Sí, 62.41 por ciento; no, 46.09%, y no sabe, 1.50%. Al hacer la clasificación por sexos se aprecia que los hombres son más partidarios de la regulación de los carros altoparlantes que las mujeres; por edades, son partidarias de la regulación, en mayor escala, las personas entre 40 y 50 años; por razas, la negra es propicia a la regulación en un 70.59%.

21

En el análisis de la respuesta a esta pregunta, por ocupaciones, arroja que los más enconados opositores a la regulación de los altoparlantes son los profesionales y subprofesionales, y que la clase obrera, por el contrario, propicia la reglamentación en un 71.11%.

A la pregunta número 4.— "¿Por qué deben permitirse los carros altoparlantes?", se dieron las siguientes respuestas: "Resultado un medio de información", 14.46%; "proporciona trabajo", 30.92%; "no molesta nada", 23.69 por ciento; "es un medio lícito de propaganda", 11.65%; "entretienen", 4.02%; "proporciona buena música", 2.81%; "son beneficiosos", 4.02%; "siempre que se cumpla la reglamentación", 6.83 por ciento; y, "le da lo mismo" o "no sabe", 2.01%.

En el análisis de esta respuesta, por sexos, llaman la atención los siguientes datos: consideran que debe existir la regulación porque proporciona fuente de trabajo el 34.71% de hombres y el 32.81% de mujeres, y al hacer la clasificación por edades, estiman que deben funcionar porque proporcionan buena música, el 2.63 por ciento entre las personas de 30 a 40 años, y el 3.08% entre las de 40 a 50 años.

RAZONES EN CONTRA

Los que fueron preguntados acerca de por qué no deben permitirse los carros altoparlantes, respondieron en la siguiente forma: "Porque producen ruidos molestos", el 88.19%; "porque son insoportables", el 6.94%; y "porque no dejan descansar", el 9.72%.

En el informe de la entidad investigadora se consigna que al estudiar los resultados obtenidos respecto a la pregunta que se refiere a si debe permitirse nuevamente la circulación de los carros altoparlantes, los que respondieron afirmativamente lo hicieron recalcando que dichos carros deben ser debidamente reglamentados en cuanto a volumen y horas de circulación.

Obsérvase también que, a medida que disminuye el "status" económico de la población, gana en simpatía la regulación de la circulación de los carros altoparlantes, y en cuanto a las zonas se advierte que no simpatizan con la circulación de dichos vehículos las correspondientes a los barrios del Vedado y Medina. El hecho de que no se observe oposición en la implantación de esta medida en la zona de Miramar tiene su explicación en que por estos lugares no han circulado carros altoparlantes con la profusión con que lo han hecho en otras zonas de La Habana.

Sin embargo, en otros términos municipales en que se realizó la investigación se ha encontrado una opinión francamente favorable a la circulación de los carros altoparlantes.

Los que alegaron razones en favor de los carros altoparlantes fundamentaron su criterio, en gran proporción, en que constituyen una fuente de trabajo, y los que las expusieron en contra, se refieren en su totalidad a las molestias que ocasionan la voz del anunciante y la música de los discos.

OTROS CRITERIOS

A la pregunta número 5.— "¿Qué horas del día estima usted más apropiadas para que circulen los carros altoparlantes?", las respuestas totales fueron las siguientes: "a cualquier hora", 12.74%; "durante las horas laborables", 34.91%; "por la mañana", 14.15%; "durante el día", 14.15%; "durante la tarde, después de las tres", 31.13%; y, "por la noche", 2.83%.

Hecho el análisis por edades se aprecia que un 58.02% entre las personas de 20 y 30 años es partidaria de que circulen durante las horas laborables, y los de la misma edad, en un 34.57% consideran que deben circular después de las 3 de la tarde. Los propietarios, gerentes y altos empleados consideran en un 34.38% que los carros altoparlantes deben circular durante las horas laborables, y en un 25.00% que después de las tres de la tarde; los profesionales y subprofesionales son partidarios en un 52.38% de la circulación después de las 3 p. m., y en un 23.81% de que lo hagan durante las horas del día; los empleados consideran en un 42.68% que deben circular durante las horas laborables, y en un 25.61% que después de las 3 p. m., mientras que los obreros son partidarios en un 42.71% de que circulen en horas laborables, y en un 26.04%, de que lo hagan después de las 3 p. m.

Inf. No. 1



Editorial

**Proposición
Sobre los
Altoparlantes**

EN días pasados EL MUNDO se pronunció contra la posibilidad de que el Ministro de Gobernación autorizase nuevamente la circulación de los carros altoparlantes que, hasta hace pocos meses, acostumbraban atormentar a los vecinos de la Capital. El señor Segundo Curti, en conversación personal con el Director de este periódico, manifestó que nada había decidido todavía pero que tenía muy en cuenta un "survey" realizado por Publicidad Kuchilán, cuyos resultados, por escasa mayoría, eran favorables a que circularan dichos vehículos.

Sin desconocer, en modo alguno, la seriedad y la eficiencia técnica de la citada empresa publicitaria, EL MUNDO propone al señor Ministro la realización de un nuevo "survey", pero no preguntando, como hizo Publicidad Kuchilán, si se aceptaría la circulación "debidamente reglamentada" de los altoparlantes, sino, simple y sencillamente: "¿Quiere usted que se autoricen de nuevo los altoparlantes?"

Consideramos que no puede plantearse esta cuestión sobre la base de una actuación "reglamentada" de los altoparlantes, porque ni el Ministerio de Gobernación ni dependencia oficial alguna puede ejercer, de verdad, un efectivo control sobre esos carros, una vez que empiecen a escandalizar por las calles.

Por otra parte, como Publicidad Kuchilán ya efectuó la primera prueba, estimamos que este segundo "survey" debe efectuarlo otra entidad, como la agencia del profesor Raúl Gutiérrez o el departamento de investigaciones de la agencia "Publicidad Mestre & Coñill".

Si el "survey" resulta favorable a los altoparlantes, EL MUNDO correrá con los gastos que origine la investigación y no volverá a combatir ese tipo de escándalo público, respetando, democráticamente, la opinión mayoritaria; pero si el "survey" demuestra que la mayor parte de la ciudadanía se opone a esos ruidosos carros, será el Ministerio de Gobernación el que pagará el costo de la investigación y, por supuesto, se comprometerá a no autorizar los altoparlantes.

Creemos que es ésta una proposición equitativa para el señor Ministro de Gobernación. Si está certeramente orientado al creer populares a los altoparlantes, nada le costará comprobarlo; y si está equivocado, aunque deba pagar, tendrá la satisfacción de actuar de conformidad con los criterios mayoritarios, lo cual, según estimamos, debe ser la preocupación fundamental del Gobernante en casos como éste. El señor Segundo Curti tiene la palabra.

Handwritten scribbles and numbers, possibly '14, 10, 11'.



Editoriales

Otra vez los Altoparlantes

ESTA visto que los dueños de los carros altoparlantes no desmayan en su pretensión de lograr un nuevo permiso para reanudar el escándalo en tono mayor. Ahora, visto que han fracasado sus anteriores gestiones cerca de las autoridades, pretenden ampararse en la petición de un grupo de comerciantes, que interesan el funcionamiento de los carros amplificadores para sus propagandas. Y para hacer mayor presión, también los presuntos trabajadores de dichos carros, que se multiplican como por encanto, vuelven a repetir su endecha del desamparo en que se hallan, porque no se les autoriza a molestar a los cinco millones de personas que viven en Cuba.

No creemos que el ministro de Gobernación se deje impresionar por tales estrategias, encaminadas a la consecución de un propósito que, por mucho que se le quiera disfrazar, no supone otra cosa que un atentado punible a la tranquilidad y sosiego de nuestro pueblo.

El país está ya harto de ruidos innecesarios y perturbadores. En vez de dar autorización a los altoparlantes para que eleven

al delirio ese coro infernal, lo que se requiere es eliminar con energía el escándalo que ya existe y que resulta impropio de una nación civilizada. Toda la ciudadanía se queja con razón de los innumerables ruidos que forman un siniestro ambiente de confusión y que interrumpen el trabajo, penetran en las escuelas y hospitales, con su lacerante estrépito y dañan la salud mental de la población. Precisamente, no hace muchos días, la Junta Nacional de Salubridad ha recordado, con su prestigio y autoridad de organismo científico, los enormes perjuicios que ocasionan los ruidos, y en especial el que producen los altoparlantes, al organismo humano.

Sería, por tanto, de irresponsabilidad suma volver a permitir que los altoparlantes funcionen, aunque lo pidan unos cuantos comerciantes y un grupo de trabajadores. Porque por encima de unos y otros, está el superior interés del pueblo cubano, que tiene derecho a reclamar sosiego y tranquilidad, para desenvolver su vida dentro de moldes civilizados, en que el trabajo y el descanso no se vean sometidos a esa agresión intolerable que proviene del escándalo callejero, aumentado seguramente a límites increíbles si se autorizara de nuevo la oratoria de los carros altoparlantes.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1 9 5 3



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TINTA RAPIDA



Por

José M. Muzaurieta

Muzarañas...

ESTO es de una carta muy enjundiosa y divertida, que nos envía la señora Catalina Montalván, vecina de la barriada del Cerro, en esta capital.

"Ha poco leí —en su misma columna— que la Cruzada Contra el Ruido iba a ofrecer una misa, un domingo, en la iglesia de Monserrate, de Galiano y Concordia, para rogar a Dios que libre a Cuba del azote de los ruidos innecesarios, tan molestos.

"No sé si dicha misa se efectuó ya o no. Lo que sí puede darse por seguro es que Dios—que es muy justo— comenzará por casa; disponiendo, a su vez, que sus iglesias, capillas, asilos, etc., cumplan lo dispuesto acerca del toque de campanas, desde las 8 a. m. hasta las 8 p. m.; o séase desde las 8 de la mañana a las ocho de la noche; prohibiendo terminantemente que en aquellos sitios empiecen a tocar las campanas desde las CINCO Y MEDIA de la mañana; cuyo ruido innecesario no deja dormir ni descansar al vecindario de los alrededores de templos, capillas, asilos, etc., y despierta demasiado temprano a los niños para que comiencen a dar guerra..."

Ya ustedes habrán visto que ESTO se halla en un estado tal que inclusive nos permitimos sugerirle a Dios que ponga orden en su casa antes de ponerlo en las demás...

* * *

M. Mayo 23/13

1954



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA CAMPAÑA
CONTRA EL RUIDO

Intereses

económicos los fomentan
para lucrar, dice la Liga

**Pide que se retiren numerosas
victrolas y que les bajen el
tono a otras... Los claxons
y los mofles**

La Liga Contra el Ruido ha dado a la publicidad unas declaraciones en las que afirma que no se ha llevado a cabo una campaña efectiva para eliminar los ruidos innecesarios en la República, debido a la presión ejercida por intereses económicos diversos, cuyos negocios tienden a fomentar y perpetuar los aparatos y hábitos que son causa de escándalo público. Dice así la Liga:

"Para acabar con el azote de los ruidos habría que considerarlos como calamidad pública, que daña la salud, ahuyenta al turista y desprestigia a Cuba ante los extranjeros; y no como lacra para ser explotada, como se hace ahora. Después tendrían que tomarse las siguientes medidas:

"Primero: Retirar las numerosas victrolas que están colocadas a menos de 100 metros de hospitales, clínicas, asilos, colegios, centros culturales o establecimientos similares. Así lo dispone el decreto 869, publicado en la Gaceta Oficial de 19 de marzo de 1949, que está vigente. No se toma esta medida porque los alcaldes dejarían de percibir los impuestos que les pagan esas victrolas.

"Segundo: Hacer bajar el sonido de las demás victrolas, como dispone dicho decreto, lo cual haría que se tocaran menos, pues muchos escandalosos quieren oír las a todo volumen. Si las bajan de tono, no gastan el níquel.

"Tercero: No aceptar las cuantiosas sumas de pesos que los comerciantes en victrolas dan periódicamente a ciertas autoridades, para que les permitan violar impunemente el citado decreto 869.

"Cuarto: Organizar nuestro selvático tránsito para que no se toque el claxon, con lo cual disminuirían los accidentes, como ha sucedido en Venezuela. Obligar a cerrar los mofles abiertos de ómnibus y camiones. Este cierre de mofles costaría dinero a los propietarios de dichos vehículos, y muchas de las multas que se impondrían por tocar el claxon tendrían que pagarlas las influyentes compañías de fianzas. Además, el Gobierno tendría que pagar a los muchos policías de tránsito que se necesitan, pues los actuales son insuficientes. Hay muchos interesados en que nuestro tránsito continúe en la presente anarquía. Los muertos y heridos no importan.

"Quinto: Al prohibirse los voladores y cohetes (no los fuegos artificiales), los pirotécnicos movilizarían sus recursos para reimplantarlos. Esto ha sucedido en el Municipio de La Habana, donde están prohibidos y, sin embargo, se usan, violando el Acuerdo 575 del Ayuntamiento, publicado en el Boletín Municipal de 14 de diciembre de 1951.

"Sexto: Los vendedores y fabricantes de cornetas para vehículos motorizados también influirán para poder seguir vendiendo sus escandalosos artefactos.

"Séptimo: De acuerdo con el Código de Defensa Social, artículo 572, inciso 12, habría que multar a todo aquel que con gritos, ruidos, instrumentos o animales perturbe innecesariamente al vecino. Aquí también se movilizarían elementos interesados. Por ejemplo, los dueños de bares donde se juega a los dados golpeando salvajemente el cubilete sobre el mostrador.

"Creemos que con los datos expuestos queda probada nuestra afirmación de que en Cuba permitir los ruidos produce dinero, mientras que erradicarlos costaría dinero y trabajo". (Fdo.) Liga Contra el Ruido. Osvaldo Morales Patiño, Presidente; Oscar Docurro, Vicepresidente; Fernando Pardiñas, Tesorero.

J. S. G. V. I.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Editoriales

Regulación de Victrolas

EL Ministro de Gobernación, doctor Ramón Hermida, ha dispuesto que a partir del próximo primero de julio queden sin efecto las autorizaciones para la instalación y funcionamiento de aparatos mecánicos de producir sonidos, tales como las victrolas automáticas.

En la propia disposición se establece que, en lo futuro, las autorizaciones del Ministerio de Gobernación para la instalación de los referidos aparatos se expedirán previa inspección y regulación del volumen de su tono.

Trátase de una medida que, desde hace tiempo, la venía reclamando la tranquilidad de nuestra población, que sufre con infinita paciencia y el tormento de esos aparatos mecánicos. Hay victrolas automáticas que funcionan en el tono más alto, desde la mañana a la noche, atolondrando con su infernal vocerío a todo el vecindario. Constituyen una agresión intolerable contra el derecho que tiene cada ciudadano a disfrutar, en su propio hogar, de paz y tranqui-

lidad. Las victrolas son un testimonio del ritmo anárquico e indisciplinado de nuestra existencia.

Para que la medida tenga alguna efectividad, es indispensable que se adopten enérgicas disposiciones contra los infractores. Es más, no debieran concederse permisos para la instalación y funcionamiento de victrolas, sino en lugares cerrados, donde haya la seguridad de que no serán una molestia para los vecinos. Si no se actúa con gran firmeza, al cabo de unos días, como ha ocurrido hasta ahora, las victrolas volverán a subir el tono y se prolongará el infierno de ruidos en que nos desenvolvemos.

La medida del Ministro de Gobernación es plausible como el primer paso para llegar al silenciamiento de nuestra ruidosa ciudad, lo que sería a su vez de gran importancia para una gestión de sentido turístico. Pero hay que procurar que no se convierta en una de esas pragmáticas, tan abundantes en nuestro país, que luego no se cumplen. Las autoridades no deben permitir esa burla.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Editoriales

Jul 7/54 m

El Imperio de las Victrolas

ESTA visto que las victrolas automáticas imponen su soberano capricho en nuestra Capital.

Recientemente el ministro de Gobernación, doctor Ramón O. Hermida, anunció que pondría en vigor una disposición suspendiendo, a partir del primero de julio, todos los permisos para el funcionamiento de victrolas, a fin de que los nuevos permisos se concediesen sólo después de una regulación adecuada del tono de esos aparatos.

Efectivamente han pasado varios días después del primero de julio y las victrolas continúan en plena fiesta, como siempre. Numerosas personas han llamado a la redacción de EL MUNDO, para denunciar lo que consideran un abuso intolerable. Los vecinos de

La Habana tenían la esperanza de que con la disposición anunciada, se terminaría el tremendo ruido que ameniza los días y las noches en nuestra alocada ciudad. Pensaron que por fin, iba a hacerse algo práctico y enérgico en beneficio de la ciudadanía. Creyeron que advendría una nueva etapa en la historia de la urbe, que se caracterizaría por la paz, el sosiego, la inefable tranquilidad. Pero las victrolas han demostrado que están ahí, impertérritas e invencibles, dispuestas a afirmar su hegemonía tiránica.

El vecindario de La Habana parece condenado a seguir sufriendo, hasta Dios sabe cuándo, este tremendo vía crucis de los ruidos más molestos, que forman la atmósfera en la cual nos desenvolvemos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Rubén Ortiz-Lamadrid *Jul 11 1967*

Competencia del Dr. Hermida

HAY varias zonas de La Habana, donde la especialidad es el ruido, pero existe una en particular, que siempre encuentra un pretexto para echar a andar a toda voz los altoparlantes, tormento y pesadilla del vecindario entero: resulta ser la comprendida en la calle Monte, dentro del amplio radio que queda entre las convecinias de Amistad y el Paseo del Prado, especialmente en las esquinas de Suárez



**RUBEN ORTIZ
LAMADRID**

—donde ahora se encuentra el escándalo a toda orquesta—, Factoría, Somueruelos y Cienfuegos. Lo que allí ocurre, cada vez que a un comerciante, o a un conjunto de los mismos, se le ocurre realizar una propaganda vocinglera, es algo que espanta, y está requiriendo la acción más enérgica del Ministerio de Gobernación.

Lo significativo de este caso concreto, es que son inútiles las quejas a la policía. Personalmente, en más de una ocasión, (la última durante los días no muy lejanos de las celebraciones pascuales), me he dirigido a los agentes de seguridad en la vía pública, llamando su atención hacia tal situación —por demás obvia y que, de por sí, tenía que ser percibida por cualquiera que no fuera sordo como una tapia—, sin resultado práctico alguno. Lo más que obtuve una vez, fué la promesa de un cabo de la gendarmería, de dirigirse al propietario de ese ser-

vicio de altoparlantes, para que redujera su estridencia. Al día siguiente, cuando volví por allí, las cosas seguían igual, y así hubo que soportar ese aquelarre infernal hasta bien entrado el año nuevo.

De más está decir que en los alrededores de esa zona, ahora en renovada actividad, no puede haber sosiego, porque el estrépito empieza a las ocho de la mañana y continúa, sin intervalo alguno de reposo, hasta las seis de la tarde. A juzgar por el ambiente recargado de escándalo que se padece en los cafés públicos adyacentes a los establecimientos comerciales que por medio de amplificadores distorsionados vociferan sus productos y las grandes rebajas que ofrecen en los mismos, (hoy experimentado por mí breves instantes, porque salí de allí como alma que lleva el diablo), puede interpretarse cuál será la existencia de los vecinos de las casas de huéspedes colindantes, y la de los empleados de las oficinas próximas, así como la del personal que labora en los propios comercios empeñados en tal tipo de propaganda, que tiene que resistirlo, a pie firme, sin comerlo ni beberlo, durante todas las horas de trabajo en el día.

De los transeúntes, ni hablar. Pasan por debajo de esas bocinas enormes que descargan sobre ellos el estrépito, de prisa y con los hombros encogidos, como tratando de protegerse de la lluvia. Así creen que hacen un buen negocio estos benditos comerciantes de la calle de Monte, cuando, en realidad, lo que yo creo es que ahuyentan a los clientes. Y la policía, nuestra responsable policía, los deja ha-

cer, desentendiéndose, con indiferencia culpable, de un problema que, a veces, casi siempre, constituye un caso de orden público.

El doctor Ramón Hermida, que recarga la mano en tantas otras cosas, en este aspecto peca por omisión. Sus agentes brillan por su ausencia en todas partes. Y ello permite que tanto en la calle Monte, en esas tristemente célebres esquinas mencionadas, desde Suárez hasta Cienfuegos, (célebres por el torrente de estrépito que como un aguacero dejan caer a diario sobre la sufrida ciudadanía que transita por esos portales), como en otros y múltiples sitios de la ciudad, el escándalo más chabacano y más impune se trasmite a toda orquesta, siendo un verdadero milagro que ante tamaña indiferencia del poder público para la tranquilidad ajena, no anden ya rodando por los barrios, aquellos endemoniados camiones con altoparlantes para propagandas comerciales, que primero Lomberto Díaz suprimió de un plumazo y a los que luego Curti —hay que hacerle justicia a este criollo en el exilio—, contra las más presionadoras influencias, incluyendo la de los políticos en la proximidad de las elecciones, negó el permiso para que empezaran a hacer de las suyas otra vez.

Lo único que yo sé al respecto de los ruidos en general, y de los que produce a capricho la calle Monte en particular, es que entre Salas Cañizares y Hermida anda el juego, pero la capa no aparece. Dénse una vueltecita los funcionarios que he señalado, por los lugares descriptos, y verán lo que es bueno.

MEDIDAS CONTRA RUIDOS EXCESIVOS

**DEBEN CLAUSURARSE, COMO SE ANUNCIA,
TODOS LOS APARATOS MECANICOS QUE
NO LIMITEN EL VOLUMEN DEL SONIDO**

INFORMO el Ministerio de Gobernación que se había dispuesto la inmediata clausura de las victrolas automáticas que funcionan en el territorio nacional y en que sus propietarios incumplen las disposiciones que limitan el volumen de la voz.

No es la primera vez que se anuncian estas medidas contra tales infracciones. En anteriores ocasiones se dijo también que se procedería enérgicamente contra los infractores que alteran el sello fijado en los aparatos mecánicos aumentando el volumen permitido; pero es lo cierto que en numerosos lugares de la capital y sus vecinos términos esos aparatos siguieron funcionando a todo volumen atormentando a todas horas a los vecinos.

El problema del excesivo ruido que producen, no debe considerarse como cuestión secundaria, ya que se ha afirmado por los técnicos que, además de producir molestias al vecindario, es causa, como todos los ruidos, de enfermedades nerviosas.

La ciudadanía tiene derecho a que no se produzcan ruidos innecesarios y las autoridades obligación de evitarlos y perseguir a los infractores. Hace muchos años que se viene librando una campaña contra esos ruidos, demostrándose el peligro que representan para la salud y lo que significan como símbolos de incultura.

La campaña, en verdad, ha tenido muy poco éxito, a pesar de la tenacidad de los hombres que la mantienen. La Habana y otras poblaciones de la República continúan siendo ciudades ruidosas, escandalosas, en que la vida se hace punto menos que imposible a la hora del trabajo y del descanso. No tiene explicación la indiferencia de las autoridades permitiendo esta agresión a los ciudadanos.

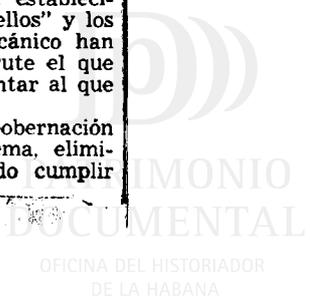
El claxon del auto en las esquinas, los radios de particulares, los vendedores ambulantes y, especialmente, los aparatos mecánicos que funcionan en algunos establecimientos se combinan mañana, tarde y noche, para convertir la ciudad en un infierno, para desesperar a los que necesitan laborar en silencio y descansar de esas continuadas labores y para agravar el estado de muchos enfermos que necesitan ambiente de paz para recuperarse.

Considerar este problema como pequeña infracción que puede tolerarse, es gravísimo error. El propio prestigio del país, el propósito de hacer de nuestra capital un atractivo centro de turismo obligan a las autoridades a preocuparse por la cuestión, porque además de los perjuicios que ocasionan a los residentes, es evidente causa de desagrado para el visitante.

Cuando algunos afirman que La Habana es la ciudad más ruidosa del mundo, tenemos que guardar silencio y admitir la afirmación, porque no se puede refutar lo que a diario se contempla y se escucha. Y no puede ser de ninguna manera centro de atracción turística una población ruidosa a todas horas.

Los que quieran escuchar música en establecimientos públicos que la escuchen "para ellos" y los que prestan el servicio del aparato mecánico han de tener buen cuidado de que los disfrute el que quiera escuchar música, pero no atormentar al que quiere trabajar o dormir.

Confiamos en que el Ministerio de Gobernación actúe de modo definitivo en el problema, eliminando tanto ruido innecesario, haciendo cumplir la ley con exactitud,



No Autorizan Instalar Radios en los Omnibus

Deniega el Ministro de Transporte Petición Formulada por una Empresa Para Realizarlo

Por una resolución del Ministro Encargado del Transporte, doctor Arsenio González, ha sido denegada una solicitud de la Radio Transit Cubana S. A., para que se le autorice la instalación de aparatos radioreceptores con frecuencia modulada en omnibus y toda clase de vehículos de servicio público.

En la resolución se ratifica al propio tiempo la resolución del Secretario de Comunicaciones, de 24 de septiembre de 1937 y la circular número 13 de la extinguida Comisión Nacional de Transportes, que prohíben instalar dichos aparatos en los transportes públicos.

Como la entidad solicitante alegó que por el decreto presidencial 4119 de 28 de noviembre de 1950 se autoriza a la empresa Servicio Radio Móvil A. S., y se le concede una concesión por 50 años para la instalación de aparatos receptores de radiotelefonía y también transmisores de radio en toda clase de vehículos públicos y privados, se aclara en el cuerpo de la resolución que la autorización concedida por aquel decreto era sólo para operar comunicaciones radio-telefónicas y no de radio-difusión.

En uno de los "Por cuanto", de la resolución y como fundamento a la negatoria, se relata lo sucedido en New York, cuando se pretendió análogo sistema. Dice:

"Por cuanto: en los Estados Unidos la Estación de New York

Central estableció un sistema de radio-difusión en la misma para ser oído por las personas que allí concurrían, medida que dió origen a diversas quejas por los usuarios de dicha Estación, señalando que no se podía obligar a las personas a escuchar cosas que no quisieran y, en consecuencia, se pidió a la Comisión de Servicios Públicos del Estado de New York, que ordenara el cese de dicha práctica.

"Las compañías del New York Central y New Havank, voluntariamente suspendieron dicho servicio antes del fallo de la Comisión de Servicios, la que resolvió ordenando que suspendieran definitivamente estas transmisiones, alegando tener entre otras facultades la de prohibir transmisiones en las estaciones y terminales de ferrocarriles o sobre carros de los mismos omnibus u otros vehículos públicos, encontrando ser cierto que tales transmisiones interfirieron decididamente el confort y la seguridad de los pasajeros; y haciéndose resaltar el hecho de que esas transmisiones se descontinuaran a pesar de que producían a dichas compañías ingresos que totalizaban 93,600 pesos anuales; todo lo cual induce al que resuelve, a denegar la autorización que se solicita, haciendo uso de las facultades que le conceden la ley de 14 de febrero de 1938, el artículo 5 del decreto-ley 800 de 1936 y la Ley Decreto 1486 de 10 de junio de 1954".

M. Sep 14/54

DIRECCIÓN GENERAL DE ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS DEL GOBIERNO DE LA HABANA

Absoluto Silencio en La Capital Francesa

Resulta Costoso el Ruido en la que fué la Bulliciosa y Alegre Ciudad de París

Por la Prensa Unida

PARIS, septiembre 14.—El silencio es oro y el ruido es costoso hoy en día en la otrora bulliciosa París.

Tocar la bocina del automóvil, golpear las botellas de leche, dejar caer un depósito de basura o sintonizar la radio muy fuerte puede significar la aparición de un gendarme, una reprimenda cortés... y una multa de 1,200 francos.

En las dos últimas semanas, las multas han llovido, pero la campaña heroica emprendida por "Monsieur Silence"—el prefecto de policía Andre Dubois—está dando resultados.

Después de haber silenciado las bocinas de los autos, la policía está silenciando a los peatones, ciclistas y otras gentes, o, mejor, obligándolas a ir con cuidado, sin provocar bocinazos.

La campaña se realiza por barrios. Hoy fué el turno de la Bolsa. (Termina en la página A-8. Col. 1)

sa y sus alrededores. Los miles de empleados que se echan hambrientos a la calle al mediodía, pensando sólo en su almuerzo, cruzan la calzada, generalmente, sin importarles nada la vida, provocando un ruido infernal de bocinas. Hoy la policía los puso a todos en orden, obligándolos a cruzar las calles por los lugares indicados y en el momento indicado. Comparado con el ruido habitual, el sector de la Bolsa era hoy un templo.

Por ahora, la campaña de silencio se desarrolla con guante de seda. Con algunas disculpas sonrientes se puede conseguir que el gendarme, si es de buen corazón, deje la multa en nada. Sin embargo, desde el primero de octubre será otra cosa. Dubois ha proclamado que, a partir de entonces, las multas serán inflexibles.

La extraordinaria docilidad con que el francés, tradicionalmente individualista, se ha sometido a las directivas ha sido ya el tema de comentarios editoriales. La revista "Realites" escribió:

"Tal vez el francés medio no sea, después de todo, tan individualista. Tal vez se trata sólo de que nunca nadie trató antes de organizarlo."

1955



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Destácase la Importancia del Ruido Como Causa de Neurosis

Pueden Llegar a Causar Afecciones Mentales Peligrosas Según se dió a Conocer en el Curso del Primer Congreso de Neurología y Psiquiatría

Los ruidos persistentes y molestos pueden llegar a causar afecciones mentales, según se informó en el Primer Congreso Nacional de Neurólogos y Psiquiatras, que clausuró sus sesiones de trabajo con un banquete celebrado el pasado domingo, bajo la presidencia del doctor José Angel Bustamante, de la Sociedad Cubana de Neurología.

En las ponencias y trabajos presentados en las últimas sesiones se reconoció la importancia de la Neuro-Psiquiatría infantil y la necesidad de incrementar su desarrollo en Cuba, así como recomendar los Cursos de Maternología y Paternología, regulados por ley del Estado.

Se reconoció también la utilidad, como método auxiliar de diagnóstico, del "test mental" señalándose que el que se dedique a esta especialidad debe estar adecuadamente preparado y trabajar de acuerdo con el psiquiatra, para fundir en uno solo, todos los medios de exploración.

Dar vigencia y respaldo absoluto a la clase médica y en particular a los neuro-psiquiatras en la lucha contra las enfermedades mentales. Estudiar con el más grande interés el aumento considerable de las enfermedades de la mente. Recabar apoyo de las instituciones científicas, educacionales y cívicas en este empeño y de modo especial de padres y maestros.

Crear el número necesario de hospitales psiquiátricos y dispensarios, en toda la República, para atender a la población enferma.

El Congreso declaró además que es imprescindible procurar la armonía entre los métodos, técnicas y terminología de la Psiquiatría y el Derecho. Es imprescindible que se tienda a la modificación de las leyes de procedimiento y la mecánica de los procesos judiciales en todo lo referente a la pericia psiquiátrica legal. Por tanto se recomienda establecer como especialización la de Psiquiatría-Forense.

Asistencia Psiquiátrica

Recomendar al Congreso, la reforma de la legislación, en todo lo que se refiere a los enfermos mentales, mediante Ley de Asistencia Psiquiátrica, incluyéndose en ella la creación del Consejo Nacional. Recomendar la división de cátedras en la Escuela de Medicina.

Igualmente el Congreso de Neurología y Psiquiatría hizo recomendaciones y conclusiones en lo referente a Depresión, Neurosis, Epilepsia, Lóbulos Frontales, Medicina Psico-somática y Trastornos Vasculares cerebrales.

Otros Acuerdos

Se concedieron además los siguientes votos de gracia: a la Dirección del Hosp. Curie, por haber cedido sus salones; a la Academia de Ciencias Médicas por iguales motivos; al Colegio Médico Nacional y de La Habana por la recepción brindada a los congresistas; a la viuda del doctor Armas Pacheco, por haber brindado la colección de cuadros pintados por dementes; a la prensa, tanto escrita, radiada y televisada, por su cooperación al Congreso y al doctor Orestes Soto, por sus consejos y orientación organizativa al actuar como coordinador de prensa en este evento.

Por último, se concedió un voto a los empleados Porfirio Valle y Armando Gómez, así como a los empleados del Hospital Curie, por su eficaz labor.

Invitación Especial

Invitados especialmente por sus dirigentes, un grupo de delegados participantes en el I Congreso Nacional de Neurología, hicieron ayer visita al Sanatorio Rest-Home —Hogar de Descanso— los que recorrieron sus amplios departamentos. Fueron atendidos allí por su directora la doctora Hilda R. Roig.

Recomendar la transformación del Hospital de Dementes de Cuba, Mazorra, en una colonia modelo para alienados. Recomendar la creación de dispensarios municipales de higiene mental y psiquiatría preventiva.

Recomendar, de acuerdo con la ponencia de la Ley-Decreto del doctor Octavio Montoro, la creación de los Servicios de Neuro-Psiquiatría en los Hospitales clase A y B, para tratamiento de los casos de psicosis aguda, susceptibles de curación.

El Congreso declaró necesaria la construcción del Manicomio Judicial y Colonias Hogareñas en todas las provincias para el tratamiento psico-pedagógico de niños oligofrénicos.

Se reconoció la utilidad del Servicio Social y se recomendó su desarrollo. Recomendar en las Escuelas de Servicio Social, la preparación de la trabajadora social psiquiátrica.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

100, 100

1 9 5 6



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

El ruido y el derecho al reposo

- La indefensión ciudadana.
- La necesidad de la actuación del Alcalde.

EN New York acababan de dictar disposiciones para multar a cuantos choferes hagan sonar el claxon innecesariamente. Eso en New York, donde apenas si se escucha un claxon cada hora.

En La Habana, en cambio, la tranquilidad de los vecinos no interesa mucho. No es ya el claxon estridente en las calles a toda hora, es en el propio hogar donde el ciudadano está indefenso contra toda clase de ruidos. Se permite en los centros urbanos la instalación de talleres, el ruido de cuyos motores, de las sierras, del martilleo, etc., perturban a los vecinos. Y contra ello es inútil apelar a ciertos funcionarios o autoridades: los hay que no saben si existen disposiciones que amparen al ciudadano, o si existen, no saben aplicarlas.

El ruido innecesario, el ruido molesto, es uno de los males de la capital. Sobre las consecuencias del ruido en la salud ha disertado y formulado más de una declaración la Junta Nacional de Sanidad. Ha probado ese organismo y han probado los hombres de la ciencia médica que el problema del ruido es más importante de lo que a primera vista parece y de lo que suponen las autoridades. Se ha sentido por los médicos que el ruido provoca alteraciones nerviosas y mentales de toda índole; el ruido, en fin, es un elemento francamente neurizante: un informe de la Academia de Ciencias, tras estudios realizados con el rigorismo que supone una institución de esa índole, consigna que él puede causar la locura y hasta la muerte.

Estas son consideraciones que atañen a la salud ciudadana y, consecuentemente, la evitación de los ruidos debía constituir una de las preocupaciones de los funcionarios a quienes corresponde la responsabilidad de cuidar los intereses colectivos. La Junta de Salubridad elaboró al respecto un cuerpo de reglas que sometió al Ministro de Salubridad para poner coto al agobio de los ruidos molestos. En ese reglamento no sólo se atiende al problema del ruido en la calle, el ruido del claxon de los automóviles, los gritos, etc.; se prohíben también "los trabajos ruidosos que causen molestias a los vecinos y alteren el descanso y la quietud de las personas que residen en casas situadas lo suficientemente cercanas para ser afectadas por los ruidos".

Esto del sosiego del hogar perturbado por industrias molestas implica, además de un problema de salud pública, una cuestión de derecho ciudadano: el derecho al reposo. Pero esto no parece, tampoco, que merezca mucha atención de las autoridades llamadas a salvaguardarlo.

Esto, desde luego, no fué siempre así.

El derecho al reposo fué paladinamente sostenido en una vigorosa campaña contra el ruido, hace algunos años por el ingeniero José Manuel Planas. En aquella ocasión comentamos lo que significaba el ruido como mal de la ciudad. Y nuestros comentarios hallaron eco en el jefe del Departamento de Gobernación Municipal en aquella época, señor



11 X

21

Tapia Ruano, y en el jefe de Urbanismo, señor Carras. Recordamos, incluso, cómo en relación con uno de los extremos de este problema, el alcalde de La Habana, señor Justo Luis del Pozo, sostuvo su derecho frente al Ministerio de Gobernación: se apoyaba el Alcalde en la Ley Orgánica Municipal, que Gobernación parecía desconocer. Claro que a la hora de defender los derechos ciudadanos al descanso no puede haber disenso ni incompatibilidad entre la gestión del Municipio y la gestión de Gobernación: si atañe al primero esa defensa, cuando no se realiza, corresponde al segundo la acción supletoria que prevé el texto constitucional. Pero en aquella oportunidad el Alcalde, con el asesoramiento de los señores Carras y Tapia Ruano, era paladín de los derechos ciudadanos.

He aquí una cuestión en la que el alcalde señor Justo Luis Pozo, que tanta preocupación muestra por los intereses de los habaneros, ha de volver por los fueros ciudadanos. Porque, insistimos, entre los derechos individuales es éste de la tranquilidad en el hogar uno de los más sagrados. Y no puede dejarse en desamparo ni rendirlo a ninguna influencia.

Aranda
Marzo 17/56

El ruido, los espanta-turistas y los altos precios en los restaurantes, contribuyen a que sientan creciente repulsa por Cuba nuestros visitantes

A esta conclusión llega el Dr. Mario Castellanos, al tratar los factores que afectan el desarrollo de nuestra segunda zafra. Agobiados, los pocos turistas acortan su estancia en nuestro país

Por el Dr. **MARIO J. CASTELLANOS**

En nuestras crónicas anteriores, habíamos relatado, como por la maldad de unos cuantos, Cuba no había podido desarrollar la industria del turismo, y dábamos cuenta de las dificultades que un turista promedio que hemos bautizado con el nombre de Mr. Smith, había sufrido en la Aduana, y en su llegada al hotel, y lo dejamos ayer ya en su cuarto.

NO LOGRA DESCANSAR

Por fin Mr. Smith se dispone a descansar un rato, después de pasar tantas dificultades, y Mrs. Smith a hacer otro tanto, pensando que ya sus vicisitudes han terminado y que van a disfrutar de unas bien ganadas vacaciones. Pero les es imposible conciliar el sueño, porque el ruido de los ómnibus, de los vendedores de billetes, de periódicos y quizás de una victrola en las inmediaciones a todo lo que da, les alarma, y les obliga a salir sobresaltado al balcón, para ver que pasa en esta ciudad, si ha habido una revolución o un fuego.

EL VIAJE AL RESTAURANTE

Pasado las doce del día, se levantan los esposos Smith y se disponen a almorzar. Al encaminar sus pasos a un restaurante, van seguidos por las calles por la misma comitiva de "espanta-turistas" a que nos referimos en nuestra crónica anterior, del guitarrista, los vendedores de flores, de maracas y de billetes, así como de una mujer con un niño en brazos que se ha agregado a la comitiva. Parecen todos como si fueran en procesión, y en el camino al restaurante invariablemente nunca tropiezan con un Policía de Turismo que aleje a dichos elementos, y les proteja evitándoles que le molesten.

LA LLEGADA AL RESTAURANTE

Llegan al restaurante, se sientan a comer, y el dependiente le pone a su disposición el menú turístico, pues hay dos menús, el de los cubanos y el de los americanos, que como es de esperar, es más caro. Casi ningún menú turístico tiene precios, y cuando los señores de Smith terminan de comer o creen que han comido, la cuenta para sorpresa de ellos, nunca baja de cuatro pesos por persona, lo que debía costar un peso veinticinco o a lo más, uno cincuenta por persona.

EL PASEO POR LA CIUDAD

Terminado el almuerzo, nuestros personajes quieren pasear, y entonces empieza otro aspecto de su calvario. Son abordados por choferes y guías no autorizados que le proponen a Mr. Smith llevarlo a ver "shows" (espectáculos inmorales en casa de mujeres de la vida alegre) que Mr. Smith rechaza indignado, porque él no tiene interés en ver esas cosas, y él es un esposo moral. Como él no accede a ver esos espectáculos, por fin uno de los choferes se decide enseñarle la ciudad y parten los señores de Smith a ver nuestros sitios de interés, donde son siempre, invariablemente recibidos, por una misma comitiva o comitiva similar de "espanta-turistas".

REACCION DEL TURISTA

Al regresar al hotel los señores de Smith intercambian opiniones, y como los dos se encuentran disgustados, decepcionados de lo que le dijeron que era Cuba y el tratamiento que le han dado, deciden cambiar su proposito primitivo de permanecer varios días en tre nosotros y cancelan su estancia, para irse al día siguiente al que llegaron para Miami.

Esta, es fielmente, la vida del 70% de los turistas que vienen a La Habana por la vía marítima.

EL REGRESO AL PUERTO

Llenadas las formalidades del caso para regresar rápidamente a los E.U., llegan los esposos Smith al puerto contentos, porque ya le quedan pocas horas en Cuba y porque ven el barco que los va a sacar de esta tierra. Pero aquí en el muelle, les espera otra sorpresa, la de los vendedores de cartaras de cocodrilos, de castañuelas, de objetos hechos de marfil, y de maracas, que se han introducido ilícitamente donde les está prohibido penetrar en el muelle para vender, que les acosan hasta que los señores de Smith suben la escala del barco, pero sin las maletas, porque de las maletas se ha apoderado sin que ellos se den cuenta, un maletero que después les exigirá a bordo veinticinco centavos por cada equipaje que le ha transportado desde el muelle hasta su camarote.

Se meten los señores de Smith en el camarote, y llegan finalmente a Miami, y ya se pueden ustedes imaginar que referencias podrán dar nuestros personajes a sus amigos, cuando estos le digan que piensan venir a Cuba. Nuestra opinión sincera, es que para

el desarrollo y expansión futura del turismo mientras persistan las actuales condiciones es preferible que los turistas no vengan a Cuba, dada la influencia que sus opiniones perjudiciales para nosotros, tienen en el ánimo de aquellos, que piensan visitarnos.

Y toda esta situación existe y persiste pese a la actuación de un Instituto Cubano del Turismo, que si bien está integrado por un grupo muy distinguido de personas, intachable en el orden personal, y que como institución sabe percibir los dos cincuenta que paga cada turista por entrar en Cuba y los trescientos mil pesos que le da el Gobierno, no sabe interpretar los deseos del Presidente de la República de desarrollar el turismo en Cuba, ni dar la debida protección, como lo hace el mundo entero, a los turistas.



Tomarán medidas contra los gases nocivos y ruidos

Invita la Junta de Salubridad al Jefe de la Policía a que preste cooperación en el plan

La Junta Nacional de Salubridad y Asistencia Social, acordó en su última sesión, realizar una revisión de todos los acuerdos adoptados sobre las condiciones sanitarias de la bahía de La Habana y el río Almendares, así como con las reglas dictadas para evitar los ruidos innecesarios y la contaminación atmosférica con los gases nocivos.

Después de una amplia deliberación en que se expuso la necesidad de que fueran abordados nuevamente esos temas, ya que continuaban produciéndose las causas que motivaron las anteriores resoluciones, se acordó encargar a una comisión de vocales, integrada por el ingeniero Luis Radelat, el letrado, doctor Eduardo de la Torre y el doctor Osvaldo Morales Patiño, un informe sobre esos acuerdos y las medidas que deben reiterarse nuevamente acerca de estas cuestiones que afectan directamente a la salud pública.

Sobre el problema de los ruidos innecesarios y la contaminación atmosférica, la Junta acordó hacer una invitación especial al nuevo jefe de la Policía Nacional, brigadier general Hernando Hernández, a que concorra a una sesión extraordinaria de este organismo para tratar sobre la cooperación de ese Cuerpo de Seguridad para el cumplimiento de las medidas sanitarias en este sentido.

INICIA UNA BATIDA

Una enérgica batida contra los infractores de las ordenanzas sanitarias y municipales, especialmente contra las empresas que operan vehículos que expelen gases nocivos a la salud, así como contra los que producen ruidos innecesarios, iniciará el lunes la Policía Nacional, según se conoció ayer.

El jefe de la Policía, general Hernando Hernández, cursó las instrucciones pertinentes al coronel Juan Ledón, inspector de la Sección del Tránsito, para que a partir de la fecha indicada se actúe inflexiblemente contra las empresas que operen camiones, ómnibus y otros vehículos que arrojen gases nocivos a la salud pública no tengan sus aparatos "silenciosos" en perfectas condiciones y cuyos choferes—medida general, extensiva a los automovilistas—abusen del claxon.

También el Jefe de la Policía habilitó grupos de agentes para que actúen contra los comerciantes que mantienen las electrolas e instrumentos musicales a mayor volumen del normal; contra los ciudadanos que arrojen papeles y basuras a la calle y, en general, cuando infrinjan las ordenanzas de Salubridad, de Transporte y del Municipio.

La batida policiaca contra los infractores se llevará a cabo—según se informó—en la fecha anunciada, y desde ahora se ha pedido la cooperación de todos a los fines dispuestos.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

LA DEFENSA DE LA
SALUD PUBLICA

Batida

contra gases nocivos y
las ruidos innecesarios

La iniciará el lunes la policía
con agentes especiales...

Perseguirán a los que arro-
jen basuras

Una enérgica batida contra los infractores de las ordenanzas sanitarias y municipales, especialmente contra las empresas que operan vehículos que expelen gases nocivos a la salud, así como contra los que producen ruidos innecesarios, iniciará el lunes la Policía Nacional, según se conoció ayer.

El Jefe de la Policía, general Hernando Hernández, cursó las instrucciones pertinentes al coronel Juan Ledón, inspector de la Sección del Tránsito, para que a partir de la fecha indicada se actúe inflexiblemente contra las empresas que operen camiones, ómnibus y otros vehículos que arrojen gases nocivos a la salud pública, no tengan sus aparatos "silenciosos" en perfectas condiciones y cuyos choferes —medida general, extensiva a los automovilistas— abusen del claxon.

También el Jefe de la Policía habilitó grupos de agentes para que actúen contra los comerciantes que mantienen las electrolas e instrumentos musicales a mayor volumen del normal; contra los ciudadanos que arrojen papeles y basuras a la calle y, en general, cuantos infrinjan las ordenanzas de Salubridad, de Transporte y del Municipio.

La batida policiaca contra los infractores se llevará a cabo —según se informó— en la fecha anunciada, y desde ahora se ha pedido la cooperación de todos a los fines dispuestos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Emprenderán

Una Campaña

Contra Ruidos

Desde el próximo lunes, la policía iniciará una activa campaña contra los ruidos innecesarios e intensificará la vigilancia para evitar que se arrojen papeles en la vía pública y se afee el ornato de la ciudad.

Esta campaña será puesta en práctica por el jefe de la Policía Nacional, general Hernando Hernández Hernández, interpretando el sentir del Presidente de la República, general Fulgencio Batista.

A este fin colaborarán las entidades que de algún modo están interesadas en el bienestar de la población, tales como el Ministerio de Transporte, la Liga Contra el Ruido y otros.

El jefe de la Sección de Tránsito, coronel Juan Ledón Iglesia, y el capitán Pedroso, tendrán a su cargo las labores preparatorias para que a partir de la mencionada fecha, se comience a imponer las sanciones previstas en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte y ordenanzas municipales.

El general Hernández se ha dirigido a las empresas de transportes urbanos y otras similares, para que cooperen al propósito de convertir nuestra ciudad en un lugar carente de los ruidos innecesarios que tanto perturban la tranquilidad de los ciudadanos.



“Pondré a La Habana En Silencio”

*Afirma el Jefe de la
Policía que Acabará
con Ruidos Inútiles*

M. M. 18-1956
“Puedo asegurar y anunciar responsablemente que pondré a La Habana en silencio, de modo definitivo”, declaró ayer a EL MUNDO el Jefe de la Policía Nacional.

Será limitado el uso de claxons, bocinas, fotutos y otros aparatos, de acuerdo con las instrucciones cursadas por el general Hernando Hernández, a fin de cumplir lo dispuesto en el Código de Tránsito y las disposiciones relativas a los ruidos innecesarios.

En un telegrama cursado por el rector policiaco al presidente de la Cooperativa de Omnibus Aliados, señor Antonio Sánchez Mena, recaba de éste haga cumplir al personal de esa empresa lo que disponen los artículos 21, 65, 98, 101 y 104 del citado código.

Los artículos de referencia prohíben el uso abusivo del claxon; obligan a los choferes a parar en firme en cada lugar señalado por la Sección de Tránsito; determinan que los ómnibus deben estar en perfectas condiciones mecánicas y completamente limpios; fijan que los choferes y conductores no pueden fumar mientras se encuentren de servicio y señala que los empleados deben llevar uniformes limpios y sanos.

El jefe de la Policía Nacional, general Hernando Hernández, señala en sus instrucciones que serán multados, de acuerdo con lo dispuesto en el Código de Tránsito, los choferes que usen con exceso el claxon o bocina y lo hagan a mitad de cuadra. Sólo se permitirá tocarlos en las proximidades de las esquinas, siempre que se haga en forma moderada.

Los agentes del orden velarán de manera especial que los choferes no toquen los citados artefactos, cuando por cualquier motivo se produzca una interrupción del tránsito. Tampoco podrán hacerlos funcionar los choferes de ómnibus de colegiales o particulares, para llamar a niños o personas que se encuentren dentro de sus residencias.

Otro aspecto importante de las instrucciones dadas por el general Hernández, es el que se refiere a las vitrolas establecidas en bares y cantinas. La voz de las mismas no podrá salir del perimetro donde estén instaladas.

Por último el Jefe de la Policía dió a conocer que estos artefactos musicales no podrán instalarse a una distancia menor de cien metros, en aquellas zonas donde existan hospitales, asilos, clínicas, colegios o centros culturales, es decir, en zonas en que el silencio es indispensable para la salud de pacientes o el estudio.

BATIDA CONTRA GASES NOCIVOS Y LOS RUIDOS

POR SER PERJUDICIALES A LA SALUD
PUBLICA, TODOS LOS CIUDADANOS HAN
DE COOPERAR EN TAN BUENOS EMPENOS

EL jefe de la Policía Nacional, general Her-
nando Hernández, anunció una enérgica ba-
tida contra los infractores de las ordenanzas
sanitarias y municipales, especialmente contra las
empresas que operan vehículos que expelen gases
nocivos a la salud, así como contra los que produ-
cen ruidos innecesarios.

A ese efecto —se informó— se han cursado las
órdenes pertinentes al inspector de la Sección del
Tránsito para que, a partir de mañana lunes, actúe
inflexiblemente contra esas empresas que operan
camiones, ómnibus y otros vehículos que arrojen
gases nocivos y no tengan sus aparatos silenciosos
en perfectas condiciones.

En cuanto a los ruidos innecesarios, se dijo que
grupos de agentes actuarán contra aquellos comer-
ciantes que mantienen las electrolos e instrumen-
tos musicales a mayor volumen del normal.

En distintas ocasiones, debido a múltiples que-
jas presentadas a las autoridades, se ha tenido el
propósito de iniciar una batida contra los propie-
tarios de vehículos que expelen gases nocivos, da-
ñando no sólo la salud del público, sino las mercan-
cías que se exponen en los exteriores de los
establecimientos situados en calles por donde tran-
sitán líneas de ómnibus y autobuses.

Llevado el caso a la consideración de la Junta
Nacional de Salubridad, ésta dictaminó que, efec-
tivamente, esos gases podían causar graves tras-
tornos al organismo humano, recomendando, por
tanto, la acción de las autoridades contra los in-
fractores.

Tan buenos propósitos no fueron llevados a la
realidad o, al menos, la acción no tuvo eficacia,
porque a diario seguimos observando y sufriendo
tal anormalidad en muchos vehículos que circulan
por las calles de La Habana.

Se espera, pues, como lo ha recomendado el jefe
de la Policía Nacional, que se actúe inflexiblemen-
te y que, por su parte, el resto de la ciudadanía
coopere, a fin de terminar para siempre con una
infracción de tal naturaleza.

Algo muy similar ha ocurrido con los ruidos in-
necesarios, especialmente los que producen las elec-
trolos instaladas en muchas bodegas y bares de la
ciudad, funcionando a todo volumen hasta altas
horas de la noche.

Deberíase evitar también que a determinadas
horas se suprimieran esas partidas de dados que
producen ruidos muy molestos al chocar el "cubi-
lete" contra el mostrador y, desde luego, el uso
excesivo del claxon y los insoportables ruidos de las
motocicletas que se escuchan con mucha frecuencia
en horas de la noche y de la madrugada.

Aparte de que los ruidos excesivos son también
dañinos a la salud, según dictámenes médicos ofre-
cidos por distintas entidades científicas, una gran
ciudad no puede ofrecer grata impresión al visi-
tante, si éste es atormentado constantemente por
el claxon, el ruido de motores de autos y motoci-
cletas y por instrumentos musicales funcionando a
todo volumen y a todas horas.

Una de las maneras de ser más civilizados es
evitando los ruidos, y éstos tienen que suprimirlos
no sólo el dueño de un establecimiento donde está
instalada la electrolos, sino también el ciudadano que
en su casa abre el radio o televisor a todo volumen
molestando indebidamente a sus vecinos.

Andrés Valdespino

El Ruido... y Otras Cosas

EL recién estrenado Jefe de la Policía Nacional ha anunciado enfáticamente que acabará con el ruido en La Habana. Hay que felicitarlo.

Por lo menos por la intención. Nuestra Capital se ha ganado muy merecidamente el título de la Ciudad más bullanguera del mundo. Y lo peor es que con extrema frecuencia se hace ruido por gusto. No hay necesidad, por ejemplo, de que todo el vecindario tenga que soportar la guaracha de moda que al bodeguero o a su clientela le da por escuchar reiteradamente en la escandalosa victrola. Como resulta inútil y gratuito el ruido ensordecedor del impaciente "chofer" que no tolera que el carro que le precede se encangreje, que no comprende o no quiere comprender que si el tránsito se ha detenido ha sido a causa de un "tranque", o que simplemente anuncia estrepitosamente, a bocina sonante, que la calle para él es una pista de carreras, y que hay que abrirle paso o morir despachurrado. Todo eso sin contar con la natural propensión del criollo a enterar de viva voz a todo el que pase por su lado del diálogo que sostiene con el amigo. O con ese desarrollado espíritu de solidaridad social por el cual el inquilino de un piso cualquiera se cree en el deber de hacer participar a los vecinos de otros pisos de los histéricos gritos de las Milanés en "Historia de Tres Hermanas", o de los ruidosos aplausos del público que asiste a la "Escuela de Televisión".



Podría hablarse mucho de todo este asunto de los ruidos. En broma y en serio. Tan en serio,

que si a la vuelta de unos cuantos años no se ha atenuado el problema, aunque el timpano resista se habrán roto lastimosamente los nervios de todos los cubanos. Y ya desde ahora habrá que preguntarse en qué medida ha influido todo esto en el desequilibrio psíquico que cada vez se manifiesta más agudamente en nuestra población.

Por eso hay que animar a las autoridades que demuestran alguna preocupación por estas cosas. Y aprovechar la oportunidad para recordarles de paso que si el propósito es poner en orden La Habana, está bien que se trate de convertirla en una ciudad silenciosa, pero también urge atender a otras "cosillas" que aunque no hacen ruido (y a veces también lo hacen), resultan tan escandalosas como el ruido mismo. Y tan perniciosas como él para el buen crédito de nuestra Capital. Por ejemplo, el juego. Por ejemplo, la prostitución callejera. Por ejemplo, las casas de cita en barrios residenciales. Y alguna que otra cosa más que haría interminable la lista.

Sabemos, por supuesto, que en una ciudad como La Habana, con su millón de habitantes y su importancia geográfica, comercial e industrial, no podrá nunca desarraigarse el vicio en forma definitiva. Una gran ciudad no es un convento de monjas. Pero de eso a que el vicio se exhiba impudicamente a los cuatro vientos y se anuncie con idéntica publicidad a la de un producto comercial cualquiera, va una gran distancia.

El caso de la prostitución, por ejemplo, es sintomático. Sin entrar ahora en sus causas y sus posibles remedios, cuestión de biología social que ha dado bastante que hacer en todos los tiempos y en todos los pueblos, es indudable que el desdichado oficio de esas infelices mujeres es

fenómeno común a todas las grandes ciudades. Y aun a las que no lo son. Pero lo menos que puede hacerse es confinar la prostitución a la intimidad de los burdeles, y evitar esos espectáculos callejeros que a diario se ven entre nosotros en cualquier barrio, de las solícitas y solicitadas representantes del amor tarificado, reclamando clientela con silbidos, gritos y expresiones "nada edificantes", o exhibiéndose públicamente sin recato alguno. Como habría que cortar por lo sano, igualmente, con los casos aún más repelentes de esas exposiciones de homosexualismo en paseos, parques y avenidas, en que desgraciados adolescentes alardean de sus desviaciones sexuales en modales, vestuario y actitudes. O con la costumbre, ya bastante extendida, de fabricar, instalar y explotar económicamente sospechosos hoteles y casas de "dudosa reputación" en cualquier barrio residencial y hasta en las proximidades de un colegio, un asilo o una creche.

También en esa tarea de adcentamiento que está pidiendo a gritos nuestra Capital, entra el espinoso problema del juego. Con el mayor desparpajo del mundo se juega hoy en Cuba "al prohibido". Ya ni siquiera se tiene el recato o el pudor de ocultar las listas de apuntaciones. Se apunta a la vista de todos. Se publican los números premiados como si fueran de la Lotería autorizada. Y se instalan vidrieras dedicadas "exclusivamente" al lucrativo negocio, sin disimularlo aun con la venta de otras mercancías.

Todo esto no será ruido. Pero si es escándalo. Y tan necesario como atenuar la excesiva sonoridad capitalina será suprimir la pública exhibición del vicio.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Editorial

Otra Vez Contra los Ruidos Inútiles

"DESDE el próximo lunes — dice textualmente una información que aparece en la primera página de EL MUNDO de ayer—la policía iniciará una activa campaña contra los ruidos innecesarios e intensificará la vigilancia para evitar que se arrojen papeles en la vía pública y se afee el ornato de la ciudad". Y añade: "A este fin colaborarán entidades tales como el Ministerio del Transporte, la Liga contra el Ruido y otras".

Quizá, en el primer instante, la noticia no haya producido frío ni calor al lector: no es la primera vez, sin duda, que se habla entre nosotros, que se anuncia una campaña contra los ruidos sin que, en ninguna de las ocasiones, tal campaña haya producido efectos apreciables. En consecuencia, el lector—la ciudadanía entera, ha llegado a considerar tales campañas absolutamente inocuas, y a resignarse a la existencia de nuestros ruidos como a la de un mal inevitable.

¡Y qué mal! No hay exageración, evidentemente en disputar a La Habana como una de las ciudades más estruendosas del mundo. A los ruidos explicables, realmente inevitables, que debe y tiene que haber en toda gran ciudad, añade en mayor número—se diría que con complacencia—otros mil inexplicables, evitables, cuya gratuidad no se comprende—o únicamente puede comprenderse atribuyéndola a una sordera general a la vez que a una carencia de nervios también general, de la población.

Por hacer ruido, los cubanos empezamos por hablar a gritos invariablemente, al punto que bien pudiera decirse que entre nosotros no existe la conversación privada.

Nuestra voz es siempre la más alta; nuestras exclamaciones, las más sonoras; nuestras carcajadas, las más estruendosas. Desconocemos el coloquio, el diálogo personal en voz mesurada, en tono comedido; la suave sonrisa, casi siempre más expresiva y elocuente que la carcajada. Procedemos siempre escandalosamente, ruidosamente, en la calle, en el hogar, en el club, en el ómnibus —en todas partes.

Eso, en lo que se refiere a las manifestaciones estrictamente individuales, personales, que en cuanto a lo demás, ya se sabe también cómo las bocinas de nuestros automóviles, por ejemplo, son las más usadas y estridentes en todo el mundo, a pesar de la existencia de regulaciones al respecto—de un Código del Tránsito al que todos, unánimemente, gozosamente, parecemos empeñados en adicionar, cada día, a todas horas y en toda ocasión, aquel apéndice que los animales suelen usar para ahuyentar las moscas...

Según eso—y dejando ahora a un lado, el otro aspecto de la campaña: el mantenimiento de la limpieza de la ciudad, que también ofrece tela donde cortar—no es raro que se acoja con escepticismo el anuncio de una cruzada contra el ruido: el mal parece tan arraigado, que se diría congénito, incurable. Pero se dice que va a ser la policía la que tome cartas en el asunto, y aquí cabe esperar algo porque, evidentemente, es ella la que, si se lo propone de veras, puede hacer algo. Esperémoslo, por la tranquilidad de nuestros nervios y el buen nombre de nuestra capital.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Tratan Sobre la Supresión de los Ruidos Molestos

Informó Ante la Junta de Salubridad el Delegado Policiaco

23/56

La Junta Nacional de Salubridad y Asistencia Social celebró sesión ordinaria, tratando sobre el problema de los ruidos innecesarios y molestos. En esta oportunidad, recibió la visita del delegado del Jefe de la Policía Nacional, el teniente doctor Oscar Cantillo, quien expresó que concurría en representación del jefe de la Policía, brigadier Hernando Hernández y asimismo del jefe de la Sección de Tránsito.

Dijo el teniente Cantillo que la Policía Nacional está laborando intensamente, en cumplimiento de las disposiciones del brigadier Hernández, para llegar a la supresión total del uso del claxon, fofuto y bocina en los automóviles; y que el coronel Ledón, jefe del Tránsito, propondrá a la Comisión Nacional del Tránsito dicha medida, con las naturales excepciones de emplearlas únicamente en inminente peligro de colisión o de atropello, así como exceptuando ambulancias y carros contra incendios.

Escuchada esta información, la Junta Nacional de Salubridad y Asistencia Social acordó expresar su complacencia por estas manifestaciones del Jefe de la Policía Nacional contra los ruidos innecesarios y los humos y gases molestos, dafinos para la salud, consignando que el brigadier Hernández podría contar con el apoyo técnico de este organismo correspondiente.



Ofrece la Liga Contra el Ruido su Cooperación al Jefe de la Policía

Es con Relación a su Anunciada Campaña Para "Silenciar" a Toda La Habana

En relación con las declaraciones del nuevo jefe de Policía, general Hernando Hernández, sobre la campaña que iniciará contra los ruidos molestos de la ciudad, hemos recibido unas declaraciones de la "Liga contra el Ruido", firmadas por su presidente, el señor Juan de Dios Pérez, en las que aclara la posición de ese organismo en relación con lo anunciado por el máximo jefe policiaco.

Dicen así:

"En algunos periódicos se ha publicado que la Liga contra el Ruido está cooperando con el señor jefe de la Policía Nacional en las medidas contra los ruidos que él anunció pondría en práctica en estos días. La Liga declara que ignoraba ese proyecto y lo ha conocido por los periódicos, aunque siempre está dispuesta a cooperar.

"La Liga contra el Ruido ha sido engañada muchas veces con falsas promesas y por eso vemos esta noticia con agrado mezclado de pesimismo. Entre otras razones, porque suponiendo que el señor Jefe de la Policía tuviera firmes intenciones de aplicar la ley, sabemos que tan pronto empieza a actuar se verá asediado por poderosas influencias de todas clases para que suspenda su campaña, pues el ruido produce, directa o indirectamente, millones de pesos en este país.

"Ojalá nuestro pesimismo sea tan falso como las promesas que nos han hecho algunas autoridades en los ocho años que llevamos de constituidos. Si el general Hernando Hernández mantiene la facilidad con que este problema se puede solucionar, y su propósito rectificador, la Liga, en ese caso, lo felicitaría cordialmente, y merecería el aplauso de la ciudadanía consciente.

"Gracias a la labor de esta Liga, cuenta Cuba desde hace tiempo con excelente disposiciones legales contra los ruidos. Son las autoridades las llamadas a hacerlas cumplir. Pero hasta ahora los funcionarios públicos y autoridades (con honrosas excepciones) han fomentado y defendido los ruidos y lucrado con ellos. Han educado al pueblo cubano para que sea ruidoso. En estas condiciones, la multa es el mejor remedio para reeducar.

"Después de las declaraciones del general Hernando Hernández, la ciudadanía consciente está pendiente de su actuación, que si resulta positiva ha de producir un adentamiento en las costumbres, un ambiente de civilización y una mejoría en la salud mental y física de nuestro pueblo. El general Hernández tiene la palabra.
—Liga Contra el Ruido, Juan de Dios Pérez, presidente".

20/11/1956



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

GASES NOCIVOS Y

RUIDOS EXAGERADOS

**HAN DE SER ELIMINADOS TOTALMENTE
MEDIANTE UNA GESTION CONSTANTE Y
EFICAZ DE LA POLICIA Y SALUBRIDAD**

EN la última reunión celebrada por la Junta Nacional de Salubridad, se acordó enviar un mensaje al Jefe de la Policía Nacional, brigadier Hernando Hernández, solicitando sus buenos oficios para que sea modificado el Código de Tránsito vigente, prohibiendo de manera absoluta el claxon y mofle abierto de los automóviles, motonetas y motocicletas, así como los ruidos exagerados de las victrolas.

Presente el representante de la Policía Nacional en dicha Junta, manifestó que ya se estaba labrando en el cumplimiento de la reciente disposición para la supresión total del uso del claxon, con las naturales excepciones de emplearlo únicamente en inminente peligro de colisión o atropello, así como en las ambulancias y carros de incendio.

Complace a la ciudadanía que sus autoridades sanitarias y policíacas no dejen de la mano una cuestión que a todos afecta por igual, ya que los ruidos innecesarios, además de molestos, resultan perjudiciales para la salud, como lo ha dictaminado la propia junta sanitaria en otras reuniones celebradas recientemente.

Es necesario insistir en el cumplimiento de tales disposiciones porque ha existido entre nosotros la costumbre o hábito, en el problema de los ruidos, de comenzar con mucho entusiasmo una campaña para aliviarlos o suprimirlos, volviendo al cabo de poco tiempo al mismo estado anterior de desorganización, con un ruido infernal de claxons y mofles abiertos en las calles y de victrolas funcionando a pleno volumen, escuchándose sus discos a muchas cuadras de distancia.

En cuanto a los humos y gases molestos y dañinos para la salud, que también fué motivo de atención por parte del Jefe de la Policía, declarando que serían eliminados, hay que actuar de manera enérgica y eficaz, para que éstos cesen de una vez, porque lo cierto es que todavía circulan por nuestras calles ómnibus viejos y otras clases de vehículos que envuelven a los peatones en esos gases.

El Ministerio de Salubridad ha prometido, por medio de la Junta Nacional, el concurso técnico para eliminarlos; pero es fundamental, a nuestro juicio, que se notifique a las empresas de servicios públicos y a las entidades particulares o personas dueños de vehículos en mal estado, que deben corregir cuanto antes los defectos mecánicos que propician la salida de los gases nocivos o retirar de la circulación dichos vehículos.

No debe permitirse tolerancia en estas medidas, ya que además de causar perjuicios a la salud e intereses de la ciudadanía, convierten los gases y ruidos a nuestra ciudad en una población inadecuada para el turismo, porque es natural que el visitante no guste de vivir en un ambiente ruidoso y rodeado de humos o gases que mucho mortifican.

Esta campaña tan útil ha de tener, desde luego, el concurso de la comunidad, hasta que formemos el hábito de vivir en mayor silencio, porque no es necesario, ni en el trabajo ni en los entretenimientos, molestar a los semejantes y mucho menos lesionar su salud.

PAT
DOC
OFFICIN

