

Hay que reformar las anticuadas ordenanzas de construcción que datan de 1861 y eliminar el antiurbanismo como negocio

Por ARMANDO MARIBONA
De la Redacción del
DIARIO DE LA MARINA

MI información acerca de las Asociaciones de Propietarios y Vecinos del término municipal de Marianao, publicada en estas columnas recientemente, ha producido diversas reacciones y censuras, lo que me obliga a precisar varios de los conceptos en ella vertidos.

Según rumores dignos de crédito, a los concejales marianenses les ha molestado que yo los calificase de "enemigos naturales del urbanismo" únicamente a ellos, cuando mi intención ha sido referirme a la mayor parte de los municipales—concejales y alcaldes—de nuestra nación desde que es República, y voy a explicar mis razones:

Los españoles fundaban en Cuba las ciudades ajustándose a un rudimentario Plano Regulador, que perfeccionaron con el transcurso de los años. Calculando ellos que las ciudades no habrían de pasar de 20 ó 30 mil habitantes, señalaron que cada una habría de dejar sólo manzanas de terreno para usos comunales, como iglesia, mercado, plaza pública (que dimos en llamar pomposamente "parque"), escuelas, hospital, cuartel, etc. Al aumentar la población de las ciudades, lógicamente se debió dejar para uso de la comunidad, además de las calles, no menos del 10 por ciento de cada ensanche o "reparto" añadido al área inicial y de cada caserío de los barrios rurales que denote crecimiento. Las cámaras municipales y los alcaldes de Cuba nada hicieron ni hacen en tal sentido.

Las vigentes Ordenanzas de Construcción, que datan de 1861, resultan, como es natural, muy anticuadas, pero aún así tendrían menos defectos urbanísticos nuestros centros poblados si hubieran sido cumplidas en su letra y en su espíritu. El espacio destinado a vías públicas, según las mencionadas Ordenanzas, debe medir 14 metros de ancho en las calles, y 25 en las avenidas principales, de las que ha de haber una cada 10 cuadras. Las cámaras municipales y los alcaldes de Cuba, en su mayoría, han desobedecido estas pragmáticas.

Cada vez que una persona o una empresa quiere parcelar terrenos para venderlos, ha de someter al Ayuntamiento correspondiente las **Condiciones de Fabricación**. Así surgieron el Vedado, la Víbora, Miramar, Kohly y demás "repartos" residenciales. Las familias que construyeron en ellos sus chalets, se ajustaron a las Condicionales

Las transgresiones de las condiciones para la construcción: un "racket" legalmente organizado

respectivas, dejando equis metros para jardín, equis metros para portal y determinado espacio entre edificio y edificio. Esas familias, que querían vivir en ambiente residencial, obtuvieron la extensión de los servicios de fluido eléctrico, de teléfonos, de agua, de transportes, etc. y todo ello produjo el aumento del valor de los terrenos. Pero más tarde han acudido otros inversionistas animados de espíritu de lucro, quienes puestos de acuerdo con concejales y alcaldes y el Arquitecto Jefe—obligado a aceptar so pena de ser dejado cesante—, lograron y logran diversas transgresiones de las **Condiciones de Construcción**, lo cual constituye un racket legalmente organizado.

Planos Reguladores

La Carta Magna de la República promulgada en 1940, establece clara y terminantemente que cada término municipal contará con los servicios de una Comisión de Urbanismo encargada de confeccionar el Plano Regulador de los centros poblados y prever sus futuros ensanches. No habla la Constitución de asesores del Alcalde, de la Cámara Municipal o del Departamento de Urbanismo. Lógicamente dicha comisión debe ser técnica, permanente y apolítica, único modo de que el desarrollo de los lugares que se urbanicen tenga unidad y que los proyectos y orientaciones ofrezcan continuidad, alterándolos sólo cuando razones muy importantes lo aconsejen, en vez de hacerse al capricho o por la conveniencia de los gobernantes municipales de turno, como viene ocurriendo. Han transcurrido once años desde que está vigente la Constitución y todavía ninguno de los gobiernos de los términos municipales ha designado una Comisión de Urbanismo capaz de confeccionar el respectivo Plano Regulador de los centros poblados. (Actualmente, y por iniciativa de las Asociaciones de Propietarios y Vecinos del término municipal de Marianao, se hacen gestiones para que lo norme una Comisión de Urbanismo técnica y apolítica, sin que aún se haya producido un acuerdo de los ediles para otorgarle plenos poderes y suministrarle los fondos necesarios al desenvolvimiento de su trabajo).

El Plano Regulador señala la apertura de nuevas avenidas, la ubicación y extensión de los parques—incluso los campos de deportes—, la zonificación de los comer-

4

2

cios, las industrias, los barrios residenciales y los barrios obreros; el emplazamiento de los mercados; el ancho de las calles, de las aceras, de los jardines al frente de las casas... Da las pautas el Plano Regulador para que se brinde a la población, o sea, a los habitantes de los lugares urbanos, aire, luz, recreos, comodidades, tránsito rápido y seguro, a pie o en vehículo, y le evite pérdidas de tiempo, de energías y del dinero que ambas representan.

El Plano Regulador impide que las calles de los nuevos barrios no coincidan con las existentes, produciendo discontinuidad y complicaciones al tránsito, agravado esto en Mariano con la repetición de nombres dados a calles distintas. Los concejales y los alcaldes jamás debieran haber autorizado ambos absurdos. (El doctor Antonio M. de Ayala dió solución al segundo de estos problemas con un excelente proyecto reformando la nomenclatura de las calles de los "repartos" marianenses, pero el Ayuntamiento no ha querido aceptarlo).

Los concejales y los alcaldes des-acatan la Carta Magna porque el Plano Regulador no les deja las manos libres para ejercer el buen negocio del antiurbanismo. Y así

van creciendo caóticamente nuestras ciudades, que se hacen desagradables y antipáticas, congestionándose la circulación de los vehículos, escaseando cada día más los lugares donde estacionarlos, poniendo en peligro la vida de los ciudadanos, obligando a ómnibus, camiones y automóviles a dar grandes rodeos en todos sus recorridos.

Los inductores interesados

Huelga aclarar que no sólo son culpables concejales y alcaldes, porque tanto peca el que peca por la paga como los propietarios avariciosos y antiurbanísticos que pagan por pecar, a lo cual coopera algún arquitecto tan complaciente como el médico falto de ética profesional que receta morfina a un vicioso. Y peca también, por omisión, el Colegio de Arquitectos al no imponer sanciones, ya que la ley orgánica de ese organismo lo autoriza y obliga a intervenir en todo lo que con el urbanismo se relaciona.

El Departamento de Ingeniería Sanitaria del Ministerio de Salubridad archiva expedientes en que se lee: "Por acuerdo de la Cámara Municipal queda autorizado el señor Fulano de Tal para incumplir la Condicional que le obliga a..."

De esa manera se ha venido adulterando el ambiente y la estética urbana de los barrios en que era y es obligación dejar equis metros para jardín, equis metros de portal y determinada distancia entre edificio y edificio; en que no podía haber establecimientos comerciales ni industrias; donde no deben ser construídos edificios de más de tres plantas, ni de aparta-mentos.

Enumerar los incumplimientos de las Ordenanzas y de las Condicionales de Construcción llenaría varias páginas de cualquier periódico. Yo he denunciado el antagonismo que se plantea entre los Ayuntamientos despreocupados del progreso urbanístico, o contrarios al mismo, y el Ministerio de Obras Públicas y la Comisión de Fomento Nacional, que invierten dinero en mejorar los lugares poblados.

Existen casos verdaderamente peregrinos. En cierta importante ciudad de Las Villas una calle de un "reparto" se ajustaba a los 14 metros reglamentarios, pero uno de los concejales, de acuerdo con los propietarios, obtuvo que la Cámara Municipal acordara ceder gratis tres metros de cada lado de la calle para ampliar los edificios, con el pretexto de que si no se

había logrado la pavimentación de otras calles de 6 metros de ancho, más difícil sería lograr la pavimentación de aquella. Disculpable hubiera sido autorizar que fuese provisionalmente ampliado el espacio del jardín, pues todo se reduciría a volver a correr la cerca o muro cuando quisieran ampliar el pavimento, pues la demolición de edificios resulta siempre muy one-

rosa; pero nada excusa disponer en todo o en parte de la vía pública, que es propiedad de la comunidad. Tampoco es excusable imponer expropiaciones sin pagar al dueño del terreno su justo valor, como sucede en la habanera calle Corrales, cuyo ensanche, comenzado hace 40 años, no progresa porque el Ayuntamiento no ha resarcido a los propietarios de los solares mutilados ni aun ahora, que tiene un presupuesto anual cercano a los 15 millones de pesos.

Los gobernantes municipales han acordado que los portales de las residencias pueden ser cubiertos con cristales o cortinas en no menos del 75 por ciento de sus tres frentes. Pero ahora se autoriza a ocuparlos con dormitorios, con ba-

ños y cocinas, o sea, eliminarlos totalmente, con lo cual se vulneran las Condicionales de Construcción.

Estacionamiento de automóviles

Los gobernantes municipales suelen autorizar que el espacio destinado a jardín se dedique a terrazas de cafés, a establecimientos comerciales, a garajes cubiertos (a cualquier cosa menos a lo que da belleza, prestigio, frescor, amplitud y perspectiva a los barrios residenciales: a jardines!

El jardín sólo debe ser sustituido por bien acondicionado estacionamiento de automóviles, dejando espacio para el tránsito de peatones, porque sin estorbar la perspectiva, se contribuye así a dejar libre la calle o la avenida a los fines por los cuales se pavimentan, que es la circulación de los vehículos, no para estacionarlos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

4

3

(El Centro Comercial de Infanta y 23, al lado del Ministerio de Agricultura, es un magnifico ejemplo de urbanismo moderno: en la planta a la altura de la calle, establecimientos, y en el sótano y la planta alta, "parqueo" para 600 automóviles).

En cuanto a la altura de los edificios, no me opongo a que se autoricen los de varios pisos siempre que proporcionalmente se dejen "espacios libres y verdes" y sótanos o pisos altos o intermedios, destinados a estacionar los automóviles que con esos edificios tengan relación. En Estados Unidos se llega a prohibir que los edificios de muchos pisos ocupen más del 35 por ciento de la extensión del terreno. (En honor de los actuales municipales habaneros debo decir que por moción del edil doctor Guillermo de Zéndegui han establecido la obligatoriedad de de-

jar para estacionamiento de automóviles espacios proporcionales a la capacidad de cada edificio).

Aclaración final

Creo haber demostrado que los gobernantes municipales de Cuba han sido, hasta ahora, antiurbanísticos. Estoy dispuesto a elogiarlos tan pronto cambien de actitud.

Y en cuanto a que mi artículo motivo de estos párrafos aclaratorios fuese hecho a petición de la Asociación de Propietarios de Marianao, puedo afirmar rotundamente que durante los 25 años de campaña urbanística nada he escrito por presión o instigación ajena; pero sí acudo siempre en consulta a competentes ingenieros y arquitectos especialistas del urbanismo, para no incurrir en errores.

Progresos del Vedado

Todo lo hecho no bastaba. El Vedado continuaba su curvatura de crecimiento. Se necesitaban las tuberías correspondientes y entonces se puso en práctica la idea de utilizar una gruesa tubería de 14 pulgadas, que desde la esquina de Zapata y Carlos III, que en un tiempo había sido utilizada desde las antiguas turbinas que allí existían y cuya casa fué destruída por el huracán de 1926, y que entra en la Zona Media del Vedado, entre el Castillo del Príncipe y la Estación de Policía; como esta tubería no era suficiente, el alcalde Castellanos ordenó la construcción de una conductora de 10 pulgadas que partiendo de Zapata y Carlos III, se dirigió por frente al Hospital Universitario, toman-

do por la Escuela de Ingenieros y desembocar en la calle 25, área que estaba en situación desespejada en cuanto al abasto de agua.

Así fué como hace dos años y a favor del nuevo conducto de 66 pulgadas que había sido inaugurado a principios de 1949, se pudieron inyectar en la Zona Media del Vedado, tres millones más de galones de agua.

La Nueva Conductora

Desgraciadamente, no era posible abastecer a 200,000 personas con tubos de diámetro tan exiguo, donde la presión se pierde por el camino y el caudal es precario, intermitente, como todos conocen en la capital.

Entonces fué cuando la Administración de Castellanos, después de haber resuelto el problema de aumentar el caudal de la ciudad en cuarenta millones más de los que había en 1948; de construir el tercer acueducto en Paso Seco, que dió agua a más de 50,000 personas que la recibían por pipas, es que le tocó el turno, por ley natural y como cuestión de equidad y justicia, al Vedado, para resolver de plano su ya precaria situación.

Ya se había proyectado por los ingenieros una maestra de 48 pulgadas y otra de 36 pulgadas, de más de una legua de largo, que partiendo desde el extremo final del referido gran conducto de 66 pulgadas que a su llegada a los Depósitos, se está terminando de instalar para proceder a su inauguración.

Se había instalado ya el tramo de 48 pulgadas por las calles de Fomento y prolongación de Churrucá, hasta la prolongación de Agua Dulce; el segundo tramo, va por la antigua calle de Churrucá y Márquez, Las Cañas, en el Cerro, entre Agua Dulce y Ferrocarril de Marianao; el tercer tramo, por la calle de Santa Ana, atravesando la calzada de Rancho Boyeros y reparto Conill, hasta la Zanja Real; el cuarto tramo, por la calle de Marino, atravesando cuatro veces la Zanja Real y los Ferrocarriles Unidos, para desembocar en la calle Seis, en el Vedado, donde está ahora la obra, quedando por instalar el último tramo, de menos de un kilómetro, por la calle Seis a la 41, en el reparto San Antonio y terminar en la calle 27, donde se espera llegar a fines de 1951 y quedar en condiciones de inaugurarse el conducto.

La Compañía Constructora González del Valle ya pasó aviso a la Centerliner Corporation, de Nueva York, para que por tercera vez vengán a La Habana a principios



4

5

de año para que durante la primera y segunda quincena de febrero, procedan al revestimiento interno de dicho tubo de cemento y arena, indispensable para garantizar la durabilidad de este tubo por tiempo ilimitado y cuyo revestimiento deberá estar terminado para el 15 de febrero de 1952, a más tardar.

Cierre de los Circuitos

Aun hay más. No bastaba el tubo grueso para el reparto del agua en los diseminados tubos mayores que existen en el Vedado que por haber sido instalados desde diferentes lugares no están enlazados unos con otros sino desperdigados, por lo cual fué preciso que el ingeniero Abel Fernández y sus colaboradores estudiaran minuciosamente el cierre de los circuitos.

Con esa finalidad se proyectaron enlaces de hierro fundido de 16 pulgadas y 12 pulgadas con sus válvulas y piezas especiales, en más de dos kilómetros y medio de longitud, materiales que fueron pedidos a los mercados europeos hace un año y que acaban de ser descargados de los barcos que salieron de Amberes y llevados al depósito general de las calles Pizarro y Velarde, frente al mercado del Cerro, para ser remitidos inmediatamente hacia el Vedado y proceder a su instalación inmediata.

Por todo lo anteriormente referido puede informarse que en las primeras semanas del año entrante se habrá concluido este conducto que fué proyectado hace veinte años y que ninguna Administración había acometido por su magnitud y dificultades técnicas de ejecución y cuyo costo sobrepasa al millón de pesos.

Ahorro en Fuerza Motriz

La Administración del alcalde Castellanos también recibirá extraordinario beneficio económico con esta nueva y vital obra, toda vez que tan pronto se ponga en servicio la nueva conductora se le paralizarán ipso-facto dos bombas de diez millones de galones en la planta de bombas de Palatino, movidas por dos motores de 500 caballos cada uno, es decir, que el ahorro es de mover 1,000 caballos de fuerza que le representará un ahorro de \$150,000.00 al año a perpetuidad, cantidad que la Administración del Acueducto se propone invertir en lo sucesivo, en extender y reparar la actual red de distribución.

Obras semejantes como las aquí referidas se harán en lo futuro en las zonas para la Víbora y Jesús del Monte, con igual sentido económico y grandes beneficios para la comunidad en general.

Mu, nov 25/51

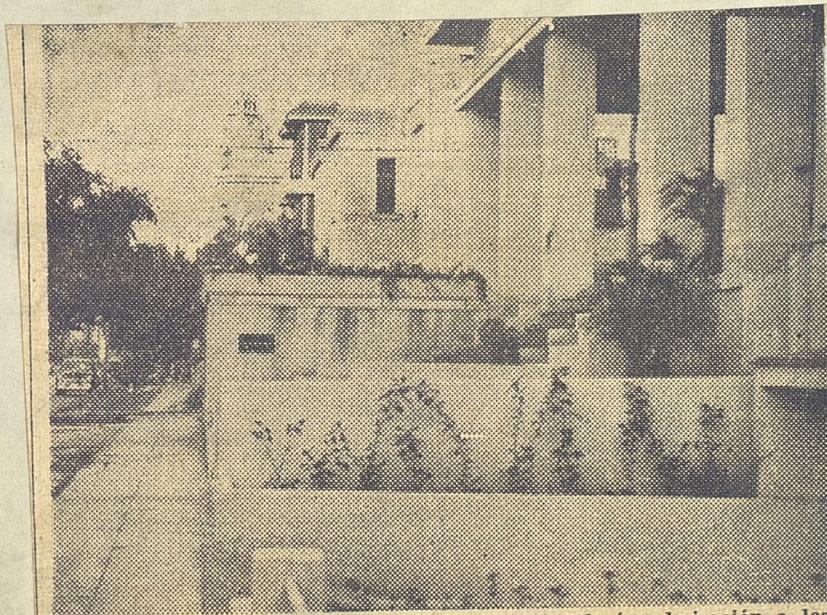


PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



También pertenece al término municipal de Marianao esta tosca construcción de madera recientemente erigida en el espacio que corresponde al portal, según lo comprueba el edificio de la esquina opuesta. Para colmo de antiurbanismo, la acera y su adjunto jardinillo, están ocupados por la mercancía que ruidosamente es construída allí.



En el Vedado, barrio residencial que otrora producía admiración a los extranjeros, se están cometiendo también múltiples agresiones al urbanismo y a las Ordenanzas de Construcción. Obsérvese el contraste que ofrece el primer edificio a la derecha, cuyo arquitecto-constructor dió solución al garaje en forma de semisótano, y el edificio de la esquina con su antiestético garaje construído en el espacio que debe ocupar el jardín.

IPD

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA