

# PRO Y CONTRA

*die 27/47 de m*

Por ARMANDO MARIBONA

## La prolongación de Galiano

LA noticia de que la calle de Galiano va a ser prolongada hasta el puerto fué dada oficialmente por el ministro de O. P., arquitecto José Ramón S. Martín cuando salía el miércoles pasado del Palacio Presidencial, al terminar el Consejo de Ministros. Numerosos lectores nos han enviado cartas, telefonemas y telegramas de felicitación por considerarnos autor de ese proyecto. Están de plácemes todos los «transitantes» de la ciudad de La Habana.



En cuanto a la paternidad del proyecto vamos a poner las cosas en claro una vez más. Allá por el año 1898 el ingeniero Luis V. Abad, uno de los primeros y contados cubanos que al terminar la Guerra de Independencia se ocuparon de la reurbanización de La Habana, lanzó la idea de prolongar Galiano hacia el costado oeste del Castillo de Atarés. Diez o quince años más tarde el arquitecto Pedro Martínez Inclán sugirió que esa prolongación se efectuara hacia el este, aprovechando y ensanchando la calle Alambique (aledaña a la Planta Eléctrica). Nada se hizo. Los sucesivos gobiernos centrales y municipales, por el contrario, realizaron o permitieron realizar mucho en contra de la vialidad y de la estética urbana capitalinas.

El doctor Carlos Miguel de Cespedes trajo en 1925 al famoso urbanista francés J. N. Forestier, quien auxiliado por varios arquitectos franceses (uno de ellos, Labrotout, es actualmente profesor de Urbanismo en la Universidad de Harvard) y arquitectos cubanos, confeccionó un vasto plan de reformas. Era época aquella de escaseces económicas nacionales, y como nunca se promulgó una ley de urbanismo que incluyese el recurso del cobro de plusvalía, las reformas de La Habana quedaron paralizadas, y volverán a paralizarse cuando termine el actual segundo período de «vacas gordas». Muchos han sido a «enmendar la plana» a Forestier. Cada ministro y hasta cada jefe de departamento de O. Públicas encuentran mal lo que proyectaron sus antecesores.

El capricho personalista es uno de los peores defectos del gobernante cubano. De ahí que insistamos en que sea instituida la Comisión Nacional de Planificación y Urbanismo, de carácter técnico, absoluta y totalmente apolítica, destinada a permanecer aunque cambien los gobiernos y los partidos políticos en el Poder. Consideramos que la reforma del estado actual de los centros urbanos, la proyección de su desenvolvimiento urbanístico futuro y el consiguiente empleo en ello de los fondos públicos no tienen derecho a determinarlo por su propia voluntad los presidentes de la República y los ministros de Obras Públicas, cual se viene haciendo hasta ahora.

Volviendo a la prolongación de Galiano, nosotros entramos a tratar de ella años después, cuando el general Batista gobernaba desde Columbia. Allí le visitamos, exponiéndole nuestras ideas en materia de urbanismo, en vista de que el Congreso no atendía las sugerencias que durante largos años veníamos haciendo desde las columnas del DIARIO DE LA MARINA y de la revista «Carteles». Tampoco los alcaldes, que, salvo honrosas excepciones en provincias, nunca se han preocupado por su ciudad. Arábamos en el mar.

Nosotros proponíamos la prolongación de Galiano desde Reina hasta el lugar que ocupó el puente «de Agua Dulce», por donde circulaba el F.C. del Oeste, cruce que fué suprimido drásticamente por el doctor Carlos Miguel de Cespedes, haciéndole un gran servicio al tránsito de vehículos y peatones, y quien se proponía utilizar el espacio de las carrileras para construir amplia avenida que daría rápido acceso al barrio Los Pinos.

Con nuestro viejo proyecto se hubieran descongestionado automáticamente Cuatro Caminos, Monte y Cristina, aumentando el número de avenidas radiales que partían del puente de Agua Dulce. El ministro de O. P., arquitecto José Ramón San Martín, prefirió ensanchar Cristina y dirigir la prolongación de Galiano hacia el este, aprovechando y ensanchando la calle Alambique.

2

Ofrecimos entonces una solución intermedia: prolongar Galiano en línea recta para que el Castillo de Atarés fuese su punto central de perspectiva, concediendo nosotros a ese detalle gran importancia estética.

Aclaremos que como va a realizarlo O. P. resulta menos costoso, si se excluye el ensanche de Cristina, y también es el que producirá menos «manzanas en triángulo» y menos «recortes» traducibles en plazoletas, que son «tomas de aire» y convenientes sitios donde estacionar vehículos.

Galiano tendrá, de Reina al puerto, 18 metros de pavimento, o sea, de contén a contén de las aceras, y éstas serán de 6 metros de ancho, haciendo un total de 30 metros de latitud de línea de fabricación a línea de fabricación, más 3 metros y medio de ancho los portales, mientras que de Reina a San Lázaro sólo tiene 11 metros de pavimento y un metro de aceras. Ha de ser, pues, el nuevo tramo, una avenida digna de tal clasificación.

La calle Angeles, que tiene 6 metros de ancho, será ocupada totalmente por la acera este. Las obras comenzarán simultáneamente por los dos extremos de la prolongación.

El proyecto incluye el ensanche de la cuadra comprendida entre Malecón y San Lázaro, de gran necesidad vial.

La solución adoptada por el Ministerio de O. P. no la consideramos la mejor, pero ¿debe impedirnos que señalemos el camino que es la primera reforma importante que se habrá ejecutado en La Habana a favor del tránsito en un sector de intenso movimiento de vehículos y peatones?

*M. M., dic 2/47*