

DARAN A LA HABANA FACIL COMUNICACION LAS VIAS PRIMARIAS

Terminó el Profesor Martínez
Inclán el Estudio del Sis-
tema de Avenidas

PLAN DE OBRAS PUBLICAS

Se ha Tenido en Cuenta el Area
que Tendrá la Capital Den-
tro de Treinta Años

En Obras Públicas se ha terminado el estudio de la red de vías primarias de La Habana, de acuerdo con las más modernas normas de urbanismo y calculada el área que tendrá la ciudad en 1970. Se trata de una red sencilla, práctica y realizable, que forman avenidas radiales y de circunvalación.

El anteproyecto correspondiente es obra del profesor doctor Pedro Martínez Inclán, jefe de la cátedra de Arquitectura de Ciudades de la Universidad de La Habana, que colabora desinteresadamente con el Estado al frente del nuevo departamento encargado de hacer las investigaciones para la adopción de un sistema general de planificación y zonificación nacional.

Muchas de las avenidas de la red existen en la actualidad, aunque necesitan reparación. Quedan por construir tramos pequeños de enlace, la plaza cívica Martí y buena parte de lo que se denomina el cinturón verde.

La Ciudad de 1970

El nuevo departamento de Obras Públicas, adscripto a la Dirección General de Arquitectura, ha estudiado el desarrollo de la ciudad del futuro, fijando por primera vez el área económica y suficiente para La Habana de 1970, que será limitada por un cinturón verde característico de todas las ciudades modernas, el cual impide que se le agreguen indiscriminadamente nuevos centros de población y sirve a la vez de gran parque natural de la urbe.

El área cubre varios términos municipales, pero existe el propósito por parte del ministro de Obras Públicas, ingeniero José Ramón San Martín, de someter un decreto al Presidente de la República con las medidas necesarias para regular la zona, sin que se afecte en lo más mínimo la autonomía que garantiza la constitución a los municipios comprendidos.

Red de Vías Primarias

El plan urbanístico del doctor Martínez Inclán responde al resultado de las investigaciones realizadas sobre el terreno—el propio profesor lo ha recorrido en un jeep—, la realidad de los planos topográficos y teniendo en cuenta la capacidad económica de la ciudad.

Para redactar el anteproyecto de la red de vías primarias se ha procedido, según se informa, de acuerdo con la técnica moderna a fijarlas de manera que en 15 ó 20 minutos pueden conducir a cualquier extremo de la urbe lindando con el cinturón verde. Dicha red, que estudian en detalle cuatro comisiones topográficas, comprende dos amplias vías que unen directamente a la zona comercial con los distritos de toda la ciudad. Varias entradas a La Habana que se dirigen a todos sus barrios directamente desde las calzadas de Bejuical, Giiines y otras menos importantes por donde llegan los productos agrícolas.

Se han trazado vías que no pasan por la Plaza de Agua Dulce, salida actual de la población para las playas del Este, para evitar la congestión en la misma durante los meses de verano. Además se provee salida directa para esas playas desde el Vedado, Marianao y la Vibora, de tal modo que hasta los vecinos de aquel término, incluyendo los residentes en Jaimanitas, podrán llegar en 20 minutos o menos a los extremos más opuestos de la ciudad. Igual sucederá con otras barriadas de La Habana en relación con las playas del Oeste.

Para completar el trazado, que no tiene nada de nuevo pues es el moderno de todas las ciudades europeas y americanas, no se ha soñado con kilómetros fantásticos de

W

11

2

nuevas avenidas de 80 metros, sino que se aprovechan todas las radiales existentes y se construyen tres de circunvalación y la vía o cinturón verde del futuro aprovechando tramos existentes.

La calle Dolores y su prolongación, así como la calle Marina que se construye, son incorporadas a la red de avenidas, así como las carreteras radiales tales como las del Cano, Rancho Boyeros, Vento, Bejucal, San Agustín Palatino, San Miguel del Padrón y Santa María del Rosario.

El sistema adoptado es radial, de abanico, o bien el de centro focales, en la parte que ha sido posible. Los centros más importantes son la Plaza de Agua Dulce y la Plaza Cívica Martí en el lugar que ocupa hoy la Ermita de los Catalanes.

Todo este plan será llevado a cabo por el ministro ingeniero San Martín, con la colaboración de los directores de Arquitectura e Ingeniería, el arquitecto Luis Dauval y el ingeniero Pedro Suárez, respectivamente.

M, G. 30/45



He aquí el trazado de la red de avenidas primarias de la ciudad de La Habana, plan del profesor Pedro Martínez Inclán, que replantean sobre el terreno los técnicos del nuevo departamento de Planificación y Zonificación Nacional creado en la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas. Como se puede observar fácilmente, el sistema combina avenidas radiales y de circunvalación, formando una especie de tela de araña. Las letras en el plano corresponden a las segundas y

los números a las primeras. La calle G de Vedado, Carlos III y Prado, están señaladas por la A; Paseo, Plaza Martí, Arroyo de Matadero y Avenida del Puerto, por la B; calle 26, calzada de Aldecoa hasta la Plaza de Agua Dulce por la nueva Avenida, por la C; Consulado, Belén, Hornos, Río, Santa Catalina, Bejucal, Dolores y Carretera de Guanabacoa por la D; Columbia, Río Almendares, Los Pinos, Mantilla, Diezmero, San Miguel del Padrón y Guanabacoa, por la E; Country Club,

Luisa Quijano, Toledo, Capdevila, Arroyo Naranjo, San Francisco y carretera a Campo Florido, por la F, que constituyen el Cinturón Verde. Las radiales, con números, son: el 1, la carretera central; el 2, la carretera a Rancho Boyeros; el 3, la de Vento cruzando por Palatino; el 4, la de Bejucal; el 5, la de San Agustín; el 7, la de San Miguel del Padrón; el 8, la de Santa María del Rosario; y el 9, la de Guanabacoa y Campo Florido. J, es la Plaza Martí, en la Ermita de los Catalanes; y P, la Plaza de Agua Dulce.