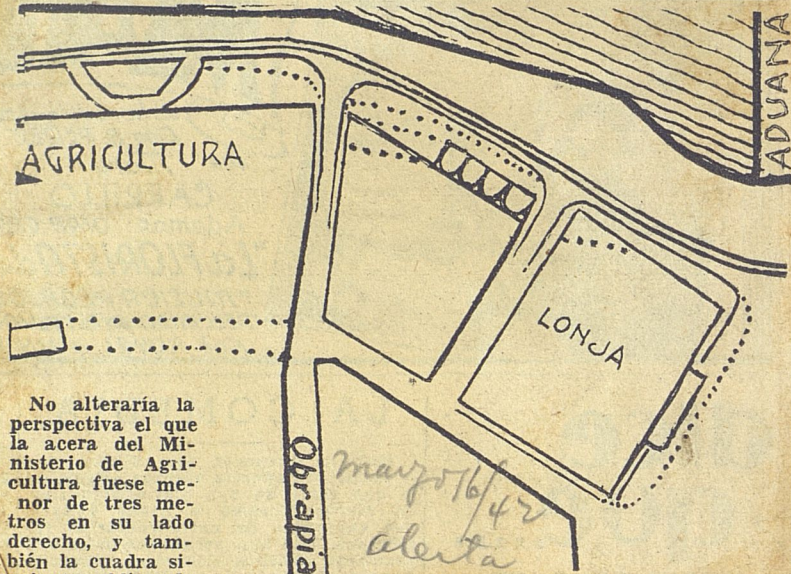


# La supresión de los elevados embelleció sin lugar a dudas el sector comprendido en la Avenida del Puerto, beneficiándolo



No alteraría la perspectiva el que la acera del Ministerio de Agricultura fuese menor de tres metros en su lado derecho, y también la cuadra siguiente, obligando al propietario del edificio a construir «portal provisional» mientras

se reedifica toda esa cuadra. La Lonja bien podría brindar tam-

bién portal corrido que recibe con la do o diagonal en nueva vía y la la esquina, a cam-gran plaza del bio del beneficio frente.

Recibimos la siguiente carta que firma el Subsecretario de Obras Públicas y, a la vez, Presidente del Colegio Nacional de Arquitectos, Ing. Enrique Luis Varela, joven y prestigioso profesional

Sr. Armando Maribona.

Diario ¡ALERTA!

Ciudad

Mi distinguido amigo:

Al regresar de un corto viaje por Oriente, he leído tu artículo dedicado a la demolición de los elevados y a la construcción de la calle que será prolongación de la Avenida del Puerto. Con gran sorpresa leí tu crítica con respecto a la amplitud de las aceras y a la situación de la nueva línea del tranvía a través de la calle San Pedro. De cualquier otra persona no amante de estas cosas del urbanismo ni preocupado del engrandecimiento de nuestra Capital no me sorprendería oír tal crítica; pero sí de ti, por las múltiples veces que has hecho patente tu gran preocupación por estos problemas urbanos.

Desde luego, me doy perfecta cuenta que tu trabajo está carente de la adecuada información sobre el caso y que lo has redactado movido por un impulso sin previo análisis. Hasta hoy sólo habíamos escuchado frases de celebración en este Ministerio por haber derribado los antiestéticos y anacrónicos elevados y por la construcción de la calle San Pedro, que representaba ya una gran necesidad física, debido a la expansión de la ciudad y al aumento de su tráfico urbano.

Me gustaría que me hicieras el honor de acompañarme en un recorrido a pie por aquellas aceras anchas que tú encuentras exageradas, para que puedas apreciar personalmente, no solo el beneficio que ellas aportan al tránsito de peatones por aquella zona de intenso movimiento, sino, también, para que veas la belleza que le transmite a los edificios, a la Avenida y, en general, a todo aquél conjunto que yo considero muy hermoso para el futuro porque aún está incompleto. En toda la extensión de la calle San Pedro existe solamente un edificio destinado a almacenes que realmente puede haber sufrido con motivo de esta medida; pero la razón más poderosa en que se basa todo movimiento urbano estriba en el beneficio inmenso que produce a la mayor parte, sacrificando, como es lógico, a los menos. Puedes inquirir de todos los dueños de restaurantes, bars, cafés, etc., que existen en aquella zona y ellos te darán, probablemente mejor que yo razones de índole económica por las cuales te demuestren cómo sus establecimientos han sido prestigiados y han adquirido mayor relieve.

Además, había otra razón de carácter estético para continuar aquellas aceras de seis metros de ancho como una prolongación lógica de las aceras de la Avenida del Puerto, la cual será prolongada desde el Muelle de Luz a lo largo de la Alameda de Paula, según los proyectos ejecutados en este Ministerio.

En lo que respecta al trazado de la línea del tranvía de la Havana Electric Company quiero manifestarte que esa Compañía aportó únicamente los materiales para su vía y que el

resto del trabajo en toda su extensión, ha correspondido, exclusivamente, al Ministerio de Obras Públicas, que ha seguido en este trabajo, como en todos los que se están realizando y los que se hallan en período de proyecto, la inspiración fecunda del espíritu creador de nuestro ilustre Precedente.

Al situar la vía junto a la acera, lo hemos hecho con la conciencia plena de que era el mal menor de todos los que su construcción provocaba. La realidad es que, tanto el señor Presidente, como nosotros los ingenieros de Obras Públicas, consideramos que no debiera haberse construido por ninguna parte: el tránsito dentro de las ciudades modernas va excluyendo poco a poco, al tranvía; pero el respeto a los convenios obligó al Gobierno a su construcción. Tenemos la absoluta seguridad de que dentro de breves años esa vía desaparecerá, dejando totalmente libre el ancho de la avenida para el tránsito de autos.

Ahora estamos proyectando la adecuada salida al túnel de Casa Blanca, con objeto de dejar terminado el enlace de los dos tramos de la avenida, con lo cual todo aquel conjunto, —que bien podemos llamar el vestíbulo de la Habana—, estará de acuerdo con la importancia de nuestra capital.

Si esta aclaración te da motivo para un nuevo comentario de carácter constructivo y no demoleedor, será una viva satisfacción para tu afectísimo amigo.

(Fdo.) Ing. Enrique Luis Varela.

Después de elogiar el tono mesurado de la carta, y de agradecer sus amables frases, nos creemos obligados a hacer algunas aclaraciones. Hélas aquí:

En nuestro artículo no se censura el haber derribado la antiestética armazón de los tranvías elevados, que todo el mundo considera un triunfo para la estética urbana, y dudamos que los dueños de establecimientos y de edificios con frente a ese sector de la Avenida del Puerto se sientan satisfechos porque lo más probable es que aun no esté en vigor el precepto constitucional que ordena costeen las obras de beneficio público sus más directos beneficiarios.

Muy lejos de nuestro ánimo censurar tampoco las aceras de seis metros de ancho... siempre y cuando no sea, como en la Avenida de Infanta, que hay demasiado espacio para los peatones y muy poco para el intenso tránsito rodado de la misma.

Los puntos que criticamos fueron los «embudos», dos lugares en que resulta estrecha la hermosa avenida. Y estamos conformes en que cuando la empresa de los tranvías sustituya a éstos por sus ómnibus propios, los cuales marcharían por su derecha, con las mismas ventajas para los pasajeros, desaparecerá uno de los aspectos por nosotros censurados.

Pero entonces subsistirán los «embudos». Es en esos dos sitios, exclusivamente, donde las aceras debieran ser más estrechas, obligando a los propietarios de los edificios que retienen el frente de estos a cambio de la plusvalía que han adquirido con la obra total realizada. Como medida provisional, obligarles a convertir en pasaje público parte de los mismos.

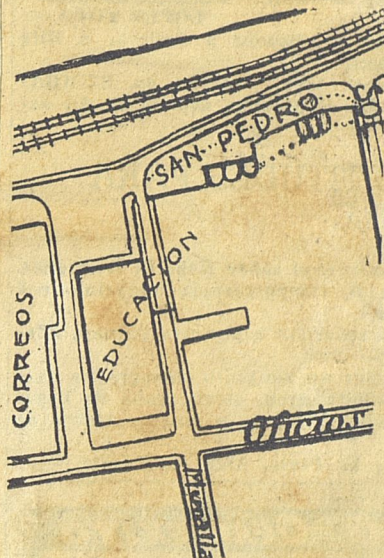
ya que así, existiendo portales, el peatón tendría de sobra por donde transcurrir, sin que ello reste belleza a la actual «perspectiva provisional», pues la permanente será la de la futura alineación de los edificios «retrocédidos» y entonces las aceras tendrían los seis metros sin quitarle espacio al tránsito rodado como ahora.

O dejarles el terreno y que entre todos los beneficiados con la supresión del viejo andamiaje y las nuevas aceras y calle costeen el ensanche de esta tomándole unos metros al mar entre la Lonja y el Ministerio de agricultura.

Es necesario que se señale de una vez la cuota a abonar por concepto de plusvalía, porque los propietarios de edificios apartados de los lugares céntricos donde se realizan obras pagan contribución sin obtener jamás beneficios... ni siquiera el de que les arreglen el pavimento de sus calles respectivas.

Y ahora solo nos resta enviar nuestra felicitación a los autores de la obra que detalles aparte, es un paso de avance en el lento progreso urbanístico capitalino.

Armando R. Maribona.



En la que era calle San Pedro —hoy parte de la Avenida del Puerto—, entre Muralla y Sol, existe un tramo en el que el Ministerio de Educación debiera ampliar su edificio, con portal a unir al vecino (marcado con círculos), recabar del edificio siguiente que abra portal, y como el más cercano a Sol ya lo tiene (marcado con óvalos) esa cuadra quedaría completa, y pudiera la acera ser ahí menor de seis metros en beneficio del tránsito rodado.

*Armando R. Maribona*  
16/4/21

DOCUMENTAL