

# Los problemas de su circulación

Por **ARMANDO MARIBONA**

(Especial para **ALERTA**)

“Hay que hacer algo para evitar las constantes congestiones del tránsito!” Esto se oye a todas horas en la ciudad-capital de la República y en los lugares más transitados de Santa Clara, ciudad Camagüey, ciudad Matanzas y Santiago de Cuba. El múltiple problema se va agravando de día en día, y para resolverlo adoptamos medidas parciales, que son “paños calientes”, remedios caseros, improvisaciones de poco valor. Los organismos oficiales y todos los ciudadanos aportan fórmulas mezquinas que creen muy inteligentes.

Desde 1925, estando yo en París, y habiendo visto allí y en Madrid y en Barcelona que se abrían nuevas y amplias avenidas, comencé a publicar artículos (véase la colección del “Diario de la Marina”) recomendando que fuesen impuestas a La Habana iguales medidas. Llevo, pues, cerca de 30 años de campañas infructuosas sobre este tema, y continúo escuchando, hasta a muchas personas cultas, exclamar ingenualmente: “¡Hay que hacer algo!”.

Se han sucedido los ministros de Obras Públicas, los alcaldes y los concejales, todos archicopados y pletóricos de suficiencia mientras desempeñan su cargo. Ninguno le ha entrado al problema “con la manga al codo”, como dijera Martí. Unos pocos han hecho ampliaciones, escasas y con gran timidez, y estoy esperando que surjan los que estén dispuestos a renunciar un tanto sus poderes omnímodos, casi dictatoriales, confiando a una comisión permanente de técnicos especializados, el estudio y la aplicación de grandiosos planes modernos, comenzando por lograr la promulgación de una sabia, prudente y actuarial ley de plusvalía.

Mientras en Cuba nos ponemos en ridículo adoptando medidas parciales y recetando ungüentos, en las naciones progresistas se acude a las

## SOLUCIONES TECNICAS

Los vehículos continuarán aumentando cuantitativamente, y empeorarán las congestiones si no se ponen en práctica procedimientos integrales. La cuestión debe ser planteada así:

I—Espacios y facilidades para que circulen

II—Espacios y facilidades para estacionarlos

III—Regulación de ambos tipos de espacios.

Los “traffic engineers”, los urbanistas profesionales y los ingenieros de Vialidad saben perfectamente cómo deben ser planeados y contruidos y regulados los tres aspectos.

I—Aumentar los espacios para la circulación de vehículos es muy caro, pero no siempre resulta oneroso. Se ha demostrado en Barcelona, en Buenos Aires, en Ciudad México y varias urbes más, que las reformas pueden cubrir su propio costo mediante vastos sistemas de expropiación y reventa en las zonas que están en decadencia precisamente debido a las congestiones del tránsito, o por otras causas. Al reconstruir totalmente esas zonas, se obliga a que ocupen menos terrenos los edificios, lo cual se

compensa dándoles mayor altura y dotándolos de sótanos. Así ha sido costeadada en gran parte la apertura de amplias avenidas, que generalmente requirieron la demolición de manzanas enteras de edificios de varios pisos, algunos contruidos hacia poco tiempo. El déficit de estas obras, cuando se produce, lo paga el respectivo Municipio, mientras el Municipio de La Habana, con 12 millones de pesos de presupuesto, no invierte un solo centavo en expropiaciones.

## RAQUITISMO ANTIVIAL

Cuando aquí se abren nuevas arterias, en vez de darles los 110 metros de ancho que mide la “Presidente Vargas” de Río de Janeiro, las construyen con 2 pistas de 6 u 8 metros, como la Vía Blanca, a partir de la Carretera de Rancho Boyeros, y como la **avenida central de La Habana**, que se inicia en los muelles de Atarés y va a enlazarse con “Paseo” del Vedado, pasando por el Mercado Unico y por el Centro Cívico, llamada “Arroyo”, “Manglar” y “Araguren”. ¡Ni siquiera han sabido comprender el Ayuntamiento y el Ministerio de O.P. que se trata de la **avenida central de La Habana**, dándole un solo nombre en toda su longitud!

Los Ayuntamientos de Cuba han venido aprobando “repartos” con calles de menos de 14 metros de ancho, y sin avenidas principales cada 10 calles, con no menos de 25 metros de ancho, como lo ordenan las vigentes Ordenanzas de Construcción, que datan de 1861.

En cada ciudad de intenso movimiento de

vehículos hay que dar comienzo enseguida a una red de amplias avenidas primarias mientras se confecciona el Plano Regulador. (Yo sé que aquéllas forman parte de éste, pero no queda más remedio que dar cauces al tránsito urgentemente).

Hay que zonificar las ciudades y dotar a cada barrio de todos los servicios públicos necesarios, para que la gente no tenga que acudir a los lugares céntricos por lo que debe encontrar en su vecindad.

Hay que decidirse a aumentar los espacios por todos los sistemas conocidos, en contra de la pésima costumbre establecida en Cuba de edificar o reedificar sin ceder un solo centímetro a la vía pública, antes bien, robándole cuanto se puede, con el zócalo, las cornisas y los balcones, y vulnerando la Regulación que obliga a cortar las esquinas a chaflán para facilitar a los chauffeurs el volteo y la visibilidad. La tendencia moderna es que los edificios ocupen no más del 35 por ciento del terreno de cada manzana, y el resto se dedique a jardines de recreo, circulación de vehículos y estacionamiento de los mismos.

#### EJEMPLOS A SEGUIR

En New York se ha recurrido al procedimiento de construir calles elevadas, aprovechando la experiencia de los trenes urbanos elevados, que ya han desaparecido.

En Caracas están terminando la construcción de una avenida doble, de planos superpuestos, uno superficial y otro subterráneo.

En París, desde hace muchísimos años, y posteriormente en New York, Sao Paulo (Brasil) y otras urbes, se han resuelto no pocos problemas de cruces de la circulación de vehículos por medios de puentes (pasos superiores) y túneles o pasos inferiores.

El jefe del Departamento de Urbanismo de Miami me mostró su proyecto para descongestionar el sector comercial de la ciudad, que consiste en dedicar enteramente la planta baja de las manzanas a "parqueo", excepto un cuerpo central que ocuparán rampas, escaleras mecánicas y ascensores, para el público. (En Río de Janeiro el edificio de uno de los Ministerios está dispuesto de esa manera y en La Habana el edificio que comenzó a ser construido para la Marina de Guerra corta el tránsito de la calle Baratillo, por la cual antiguamente se circulaba, a pie o en vehículo, atravesando el edificio de la Intendencia, que debió haber sido reconstruido en vez de demolerlo). El proyecto de Miami incluye balcones y puentes en vez de aceras, pues éstas serán suprimidas para ensanchar las calles, con lo cual el tránsito de peatones y las actividades comerciales se efectuarán a equis metros de altura del terreno del sector citadino actualmente congestionado.

En importantes urbes como París, Londres, etc., los ómnibus con "imperial" —de dos pisos— transportan casi el doble de pasajeros y ocupan el espacio de un solo vehículo. Cuando yo diseñé un modelo de ómnibus de dos pisos que pudiera circular por debajo del tendido eléctrico tranviario, varios ingenieros me explicaron que su altura exige calles más planas que las habaneras, y sin baches. Únicamente se utilizan ómnibus de dos pisos en aquellas ciudades donde mantienen siempre perfecto el pavimento, y el drenaje pluvial es subterráneo y está dotado de incontables tragantes.

Huelga decir que con estas y otras soluciones se daría mayores espacios y facilidades a la circulación de vehículos.

(Mañana publicaremos la segunda parte de este trabajo, dedicada al estacionamiento de vehículos).

*Alerta, nov 23/51*



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA