L A H A B A N A

A V E N I D A S

L A H A B A N A

Agua Dulce

Bélgica (Monserrate y Egido)

Bolívar (Reina)

Céspedes

Italia (Galiano)

Martí

Máximo Gómez

Oeste

Presidente Menocal

Serrano

Vía Blanca

Washington (Marina)

Carlos III

ADMINISTRACION METROPOLITANA DE LA HABANA

ADMINISTRACION METROPOLITANA DE LA HABANA

ADMINISTRACION METROPOLITANA DE LA HABANA

ADMINISTRACION METROPOLITANA DE LA HABANA

ADMINISTRACION METROPOLITANA DE LA HABANA

Páginas

AVE DE AGUA DULCE

1

Pide que se Llame Agramonte a la Avenida de Agua Dulce

Visitó nuestra Redacción la señora Jacinta Díaz Mondéjar, quien nos manifestó que, en unión de otros ciudadanos, se ha dirigido al señor Presidente de la República, sugiriéndole que a la avenida que está en construcción y que va de Agua Dulce a Puentes Grandes, se le ponga el nombre de un cubano que fué símbolo y guía de nuestras guerras de independencia: el de Ignacio Agramonte; y que a a la plazoleta que dará entrada a dicha avenida y a otras que saldrán de allí, se le llame Carlos Manuel de Céspedes.

ADELANTAN LAS OBRAS DE LA NUEVA AVENIDA

Pronto Quedará Terminada la Plaza de Agua Dulce. Detalles del Proyecto

Una de las obras públicas de mayor envergadura que se realiza actualmente en La Habana, es la de la Avenida de Agua Dulce con la gran plaza circular del mismo nombre en la confluencia de las calles Diez de Octubre, Cristina, Marina y Agua Dulce. La nueva ruta parte de la carretera de Rancho Boyeros hasta la Plaza y desde allí continuará hasta encontrar y cruzar la Calzada de Guanabacoa, donde se iniciará la proyectada Vía Blanca.

Forma parte esa vía del plan de rehabilitación de la capital de la República que lleva a cabo el ministro de Obras Públicas, ingeniero José Ramón San Martín, de acuerdo con los más modernos cánones del urbanismo y con la colaboración de técnicos destacados en la materia, encabezados por el profesor Pedro Martínez Inclán, de la Universidad de La Habana.

La obra se ejecuta por la Dirección General de Ingeniería, de acuerdo con los planes trazados por su homónima de Arquitectura.

Lo que Será la Avenida

El director general de Arquitectura, arquitecto Luis Dauval; el jefe del negociado de Arquitectura de Ciudades y parques, arquitecto Honorato Colette; y el jefe de la Oficina de Expropiaciones, ingeniero Pérez de la Mesa, ofrecieron al repórter los datos necesarios para enhebrar la información.

La Avenida de Agua Dulce hacia el Oeste y partiendo de la Plaza llegará por el momento hasta la carretera de Rancho Boyeros. En el futuro será prolongada hasta Marianao. Ese tramo tiene una longitud de kilómetro y medio. Hay terminadas cinco cuadras, hasta la calle Durèges. Interesa su trazado en esta sección los barrios Cerro, Jesús del Monte, Santos Suárez y Palatino.

En dirección Este sigue por Marina hasta Fábrica, siempre paralela a la línea del Ferrocarril, a enlazar con la carretera de Guanabacoa. Atraviesa los barrios Luyanó y Atarés. Constituirá la entrada a la Vía Blanca.

La avenida tendrá un ancho total de 40 metros, distribuídos en la forma siguiente: seis para cada una de las dos vías, uno para el paseo central, y los 23 restantes para aceras y jardines.

La superficie de desgaste o pavimento será de asfalto del tipo **cut-back**, con una base de **telford-macadam**, cantos y piedra picada. A ambos lados de la Avenida, cuyo alumbrado será central, sembrarán majaguas, framboyanes y ocujes. El paseo central o tenia será un seto decorativo, sembrado de césped y plantas ornamentales, que servirá de pantalla para evitar por la noche los reflejos del tránsito encontrado.

Plaza de Agua Dulce

La gran Plaza tiene forma circular, con una isleta en el centro como salvavidas. Las líneas del tranvía serán modificadas para una nueva orientación del tráfico ya estudiada. En dirección Este, aproximadamente donde había la estación de gasolina que fué derribada, se construirá un pequeño parque, que tiene al frente una isleta en la que irá una farola.

Ese pequeño parque, que tiene la forma de un trapecio, llevará un edificio que será destinado a una estación de correos y telégrafos, con una torre para reloj. Detrás de esa construcción habrá una zona de parqueo.

Característica primordial de esta Plaza es que los espacios libres son ampliados notablemente.

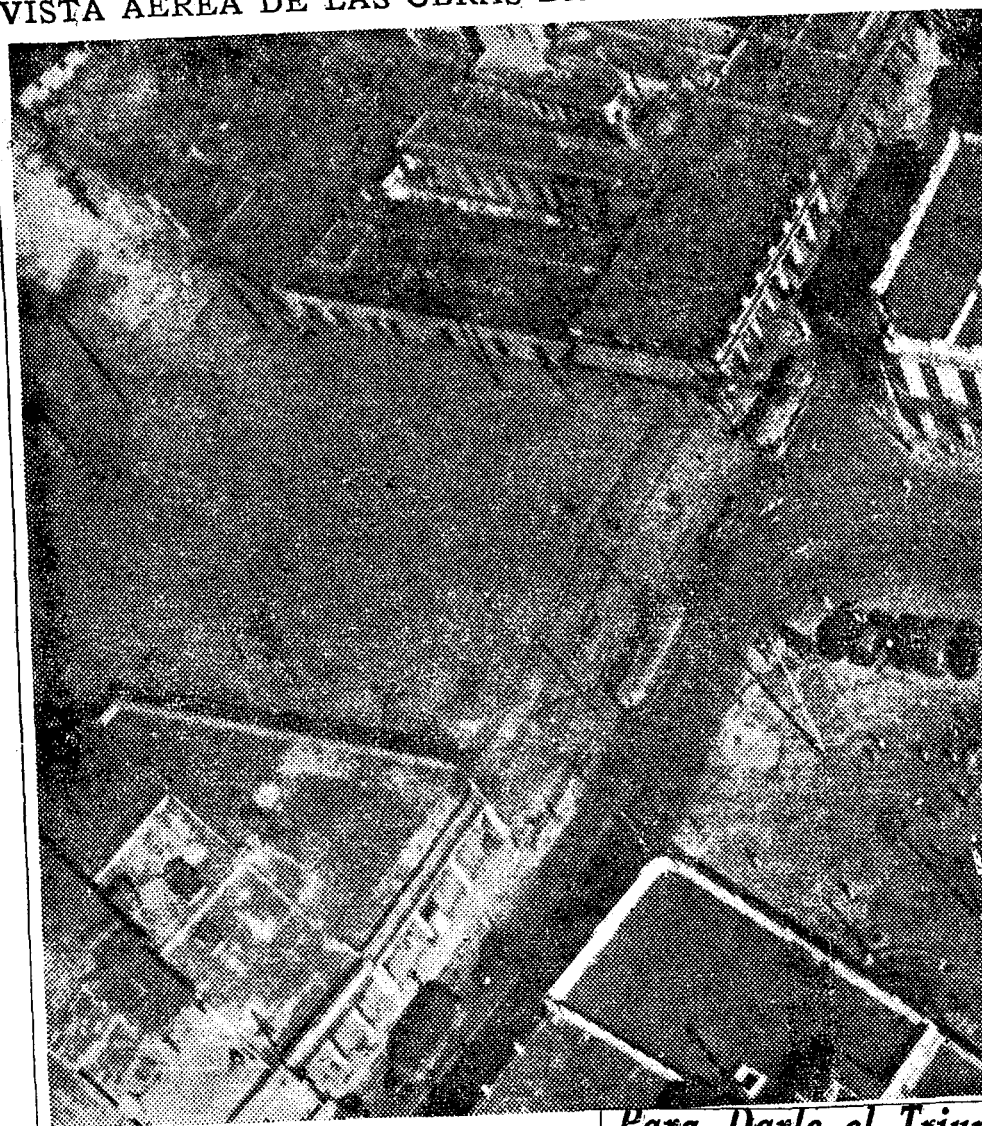
Expropiaciones

El trazado de la Avenida hizo necesario llevar a cabo varias expropiaciones y todavía quedan algunas en tramitación. Precisamente en lo que será la Plaza y para poder darle forma circular habrá que derribar buena parte de las cuatro esquinas del antiguo Puente de Agua Dulce. En esos expedientes se trabaja en estos momentos. Cedieron espacios en el tramo de Rancho Boyeros a la Plaza los propietarios siguientes: La Tropical, José María Bouza, el ingeniero Penichet y Vidrios S. A.

Plan de Urbanización

Con la Avenida de Agua Dulce y siguiendo un plan de urbanización cuidadosamente estudiado se construirán otras vías similares. Dos fines primordiales se persiguen: dar una nueva orientación al tráfico para descongestionarlo y aumentar las salidas de la Capital; y crear más espacios abiertos de lo que tanto necesita la ciudad.—A. N. P.

VISTA AEREA DE LAS OBRAS DE LA PLAZA DE AGUA D



ls Dej

POR HABER DADO CER

el momento en que Bob
ejar en cero hit al team de
ver también a Jim Roone
y al catcher Walker Coope
e trabajó con el brillante l
en las fuerzas armadas. Fell
os marinos. (AP Wirephoto)

los Senadores An

Para Darle el Triunfo al Club Cleve

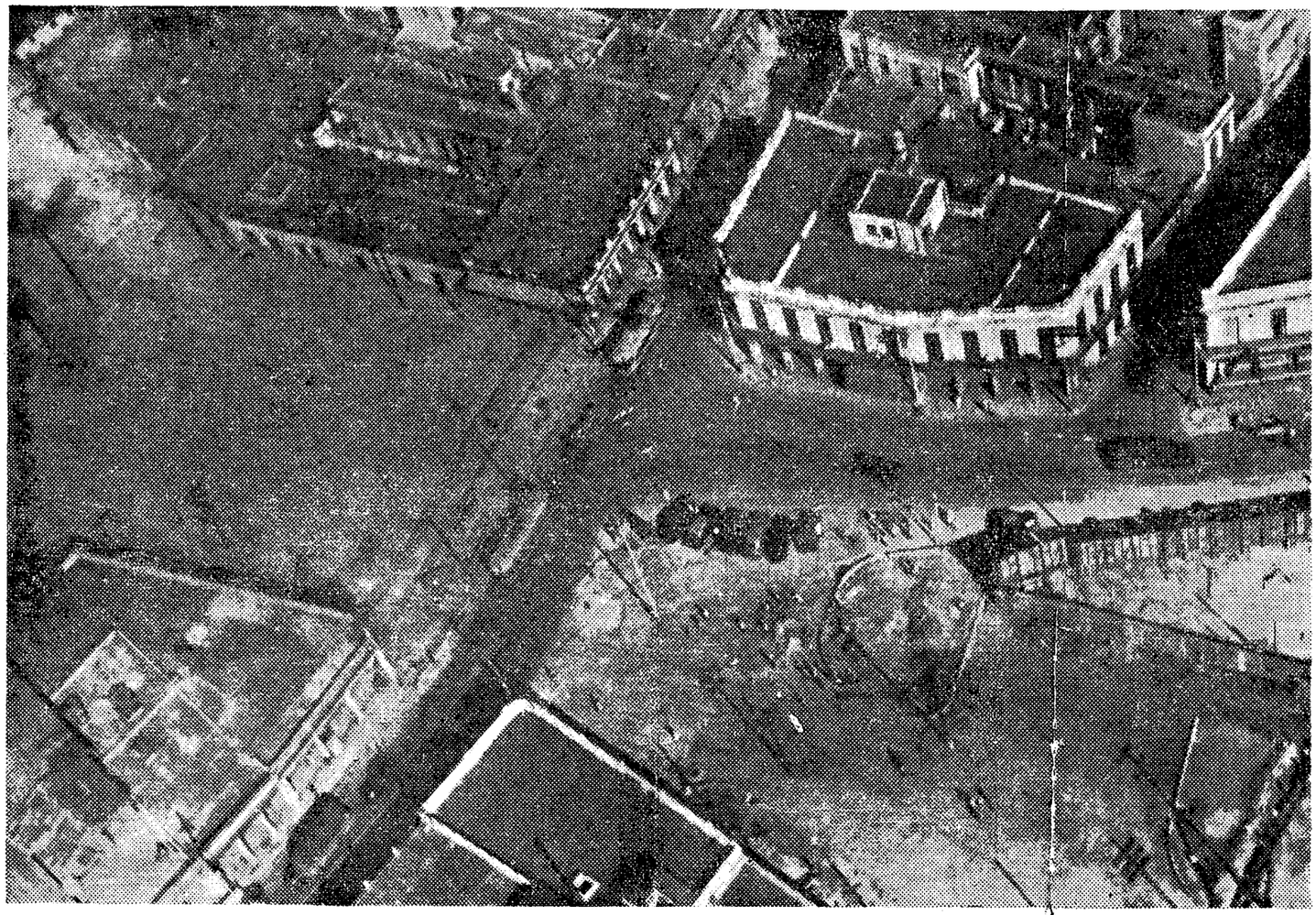
El Washington le Bateó un Total de Siete Hits, Pero muy
nados. Zardón Cometió un Error Durante el Rally del C
junto Ganador.—Gilberto Torres Bateó dos Hits

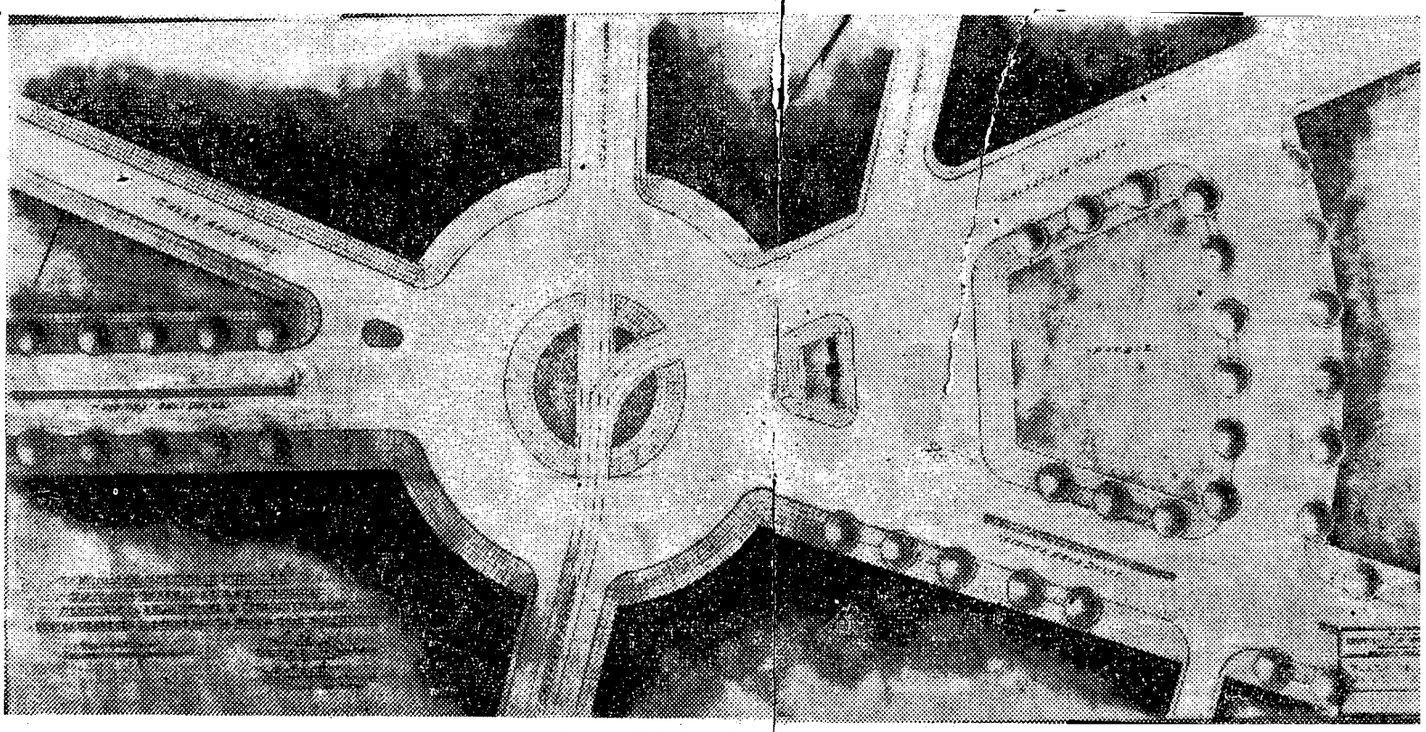
WASHINGTON, julio 24.—(AP).—Los Indios le conectar
hits esta noche a Dutch Leonard durante ocho innings para venc
Senadores con score de 4 por 0. Allie Reynolds fué el pitcher ga

Un sencillo de Jeff Heath,
crifice de Lou Boudreau y
ses balls le dieron al Cleve
primera carrera en el cuart
Los Indios consiguieron u
de tres carreras en el sexto
tubey, dos sencillos y un er
cubano José Zardón.
Los Senadores tuvieron un
tunidad de anotar, cuando co

IDADES
RTIVAS

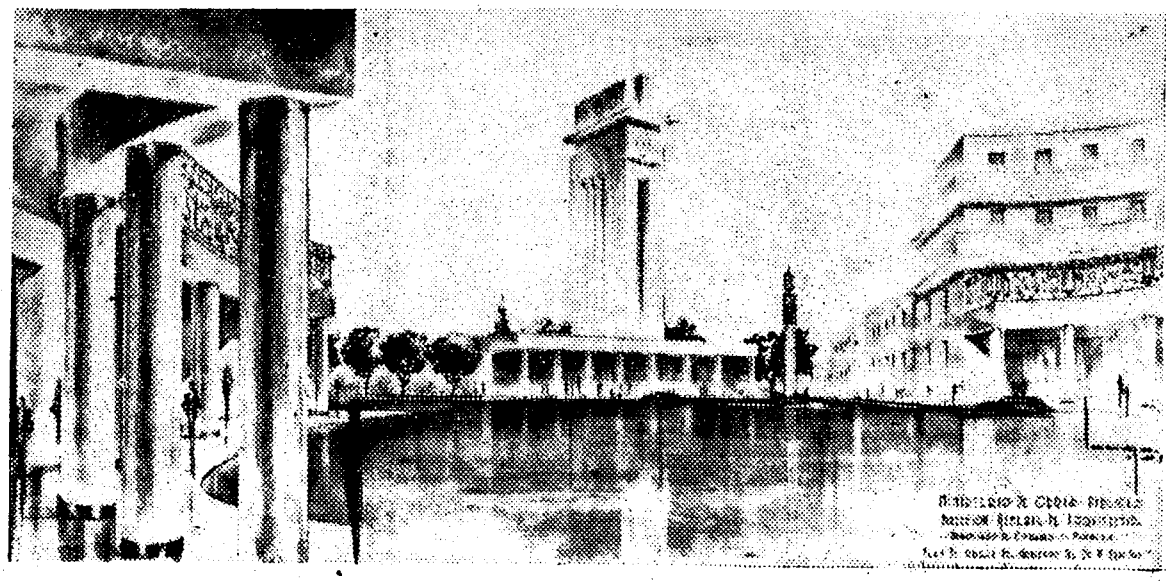
VISTA AEREA DE LAS OBRAS DE LA PLAZA DE AGUA DULCE Y PROYECTO DE LA MISMA





En esta combinación gráfica puede apreciarse el es tado actual de las obras que se realizan para la plaza de Agua Dulce y el proyecto de cómo quedarán en definitiva. El grabado superior es una vista aérea del lugar, orientado en el mismo sentido que el plano que le complementa. Como puede fácilmente observarse, será necesario expropia porciones de las cuatro esquinas para dar a la plaza la forma circular. Tanto en uno como en otro la calle Cristina, de la que sale San Joaquín, queda a la derecha. La Avenida de Agua Dulce propiamente dicha parte de la izquierda hasta la Calzada de Rancho Boyeros, pero después se continuará a la derecha para ir hasta la proyectada Vía Blanca. La orientación es como si se viniera de la Víbora, por Diez de Octubre, en dirección a La Habana.

UN DETALLE DE LO QUE SERA LA PLAZA EN CONSTRUCCION



Este es el aspecto que ofrecerá la Plaza de Agua Dulce, una vez terminada. El edificio del centro será una estación de correos y telégrafos. Va enclavado precisamente en el parque señalado en el plano y que tiene forma trapezoidal, con una zona de parque en su parte posterior, provista de arbolado.

DARAN A LA HABANA FACIL COMUNICACION LAS VIAS PRIMARIAS

Terminó el Profesor Martínez Inclán el Estudio del Sistema de Avenidas

PLAN DE OBRAS PUBLICAS

Se ha Tenido en Cuenta el Area que Tendrá la Capital Dentro 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 mís 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 tecnica 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 Bejucal, 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 Víbora, 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

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.

ANTEPRO

He aquí el trazado de la red de aver
ciudad de La Habana, plan del pr
nez Inclán, que replantean sobre el
del nuevo departamento de Planific
Nacional creado en la Dirección d
Ministerio de Obras Públicas. Como
fácilmente, el sistema combina aver
circunvalación, formando una especie
Las letras en el plano correspondenl

ma de gentil distinción a sus méritos ciudadanos, se viene especulando con la posibilidad de reingreso a la actividad política del comandante Miguel Coyula.

Compañero fraterno de labores diarias, podemos afirmar, con seguridad, con plena y absoluta seguridad, que el comandante Coyula sigue manteniendo hoy como desde que abandonó la vida pública, su misma postura y sus mismos puntos de vista. Le fué otorgada la distinción sin ser republicano, sin hacer política y lo que es más aún, **sin saberlo.**

Queda pues bien aclarado en aras de la verdad, que pese a todo lo que se especule y se diga, el ciudadano ejemplar, sigue sin mezclarse en movimientos políticos partidaristas, por elevados que sean sus propósitos y sus proyecciones, y no puede estar todos los días aclarando versiones y especulaciones en contrario.

O POLITICO

caldía de La Habana, el doctor Manuel Fernández Supervielle. La proclamación la hará la agrupación política "La Unión Auténtica" que dirigen entre otros los luchadores auténticos: Ramón Redondo, Zamora Socarrás y Roberto Pegudo.

Actuando Como Líder Pastor del Río en el P. D.

Tras de conferenciar con el señor presidente de la Cámara de Representantes, el doctor Pastor del Río Carrillo, líder del Comité Parlamentario en la Cámara del P. D. informó a los periodstas; "que de inmediato ponía fin al descanso legislativo y que se proponía citar a los miembros del comité para la próxima semana". Agregó "que la próxima legislatura sería muy movida y de gran beneficio para Cuba". Su pensamiento fué, que deben evitarse en lo posible los candentes debates políticos para ganar tiempo en leyes muy necesarias, dado que estamos afrontando un estado de postguerra, muy delicado por los graves problemas que el mismo representa. Es necesario, manifestó con energía, "entrar de lleno en las leyes complementarias de la Constitución de 1940".

los señores José M. Sera Serrano, Ramón Cavada Corona, Alfredo Escalona Mastrapa, Emilio Brito, Bernabé Etayo Bosh, Fermín Peinado, Isidoro González y Sebastián Lanz, entre otros.

Auténtico al ABC

El doctor Bernabé Etayo Bosh, médico y alcalde simbólico del barrio de San Germán, según nos informan las oficinas de propaganda del ABC acaba de hacer su ingreso en dicho partido después de tener una entrevista con el doctor Mañach y el señor José Pérez Rodríguez. Una buena captación abecedaria en el término de Holguín.

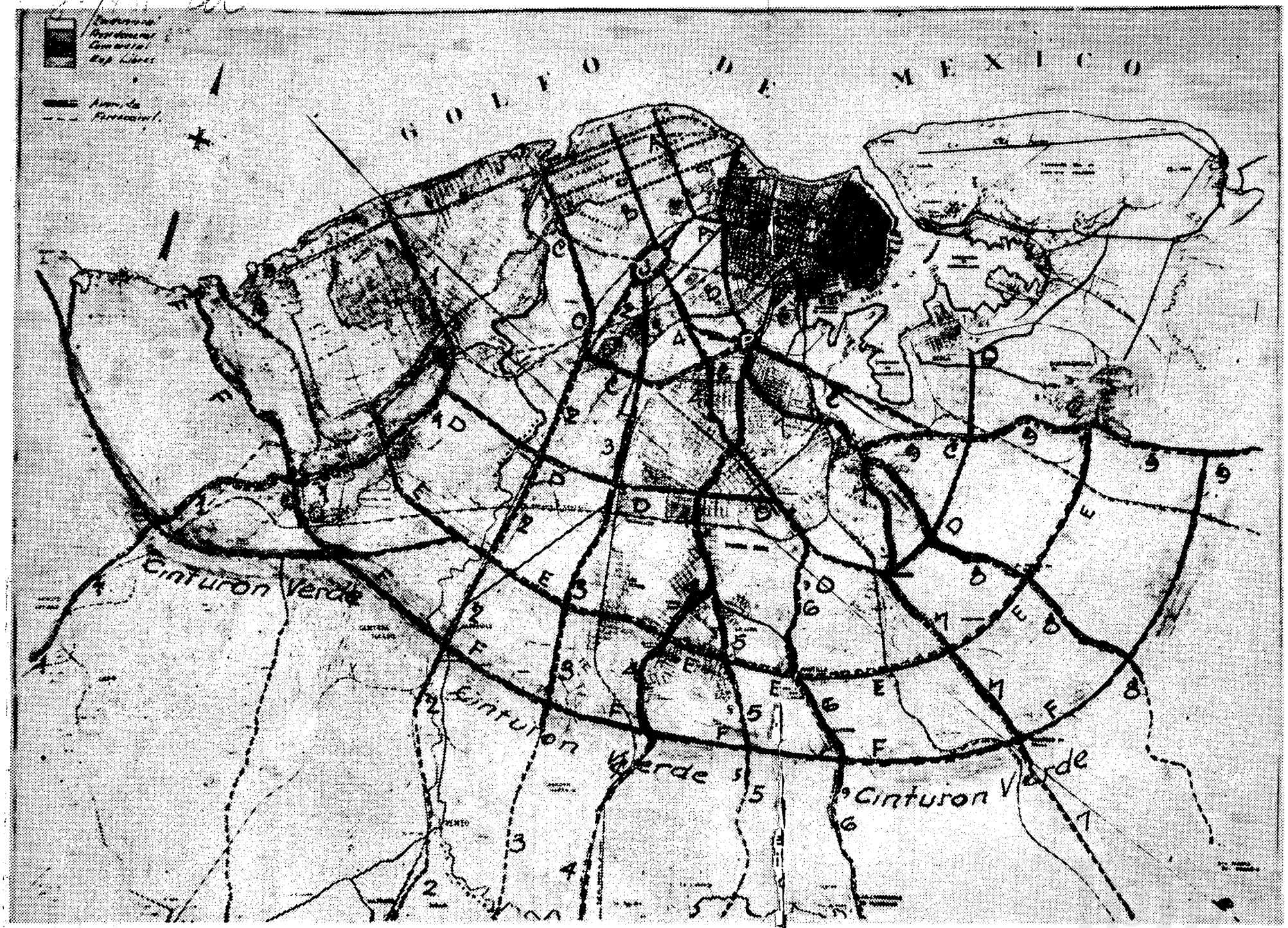
Proclaman a Martínez Sáenz

En una reciente reunión de la asamblea municipal del ABC de Palma Soriano, presidida por el señor Manuel Ureña Morales, fué proclamado candidato a la presidencia de la República el doctor Joaquín Martínez Sáenz.

Renovacionistas Liberales

En la calle Arbol Seco, 157, en esta capital, se reunieron numerosas representaciones de las organizaciones liberales de la provincia de La Habana y una nutrida comisión de los de Las Villas. Abogaron los oradores que tomaron parte en la reunión la necesidad de indicar dentro del liberalismo una proyección de procedimientos democráticos, que pongan fin a la política dirigida que desde hace años, vienen sufriendo pacientemente las grandes masas del Partido Liberal. A este fin de lucha se constituyó un comité en el que forman parte entre otros los siguientes luchadores liberales: Fabio Quintana, María Amalia Corrales, Laudelino Sánchez, Blanca Rosa Corrales, Marcelino Abreu, Pablo González, Roberto Galarraga Elvira Oviedo y 25 más.

ANTEPROYECTO DE LA RED DE AVENIDAS PRIMARIAS DE LA CIUDAD DE LA HABANA



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 [illegible]; 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.

INAUGURAN UNA PLAZA Y LA CALLE DOLORES

10/4/5

En Agua Dulce por Expropiaciones Solamente se Pagarán $215.837.62

La Plaza de Agua Dulce y la Calzada de Dolores son las dos obras que el Presidente de la República inaugurará hoy al cumplirse el primer año de su Gobierno. Ambas han tenido un costo elevado, todavía sin revelar por el Ministerio correspondiente. En la primera, por expropiaciones exclusivamente se pagarán $215,837.62.

Estas obras forman parte del amplio plan de vías proyectado con el objeto de facilitar el tránsito de la capital, buscando siempre la comunicación más rápida posible entre sus distintos barrios y el mayor número de salidas a la ciudad.

Plaza de Agua Dulce

Se ha construído la plaza de Agua Dulce en el entronque de las calles Diez de Octubre y Cristina. Tiene un diámetro aproximado de cien metros. Como siempre fué el propósito inaugurarla el diez de octubre, los trabajos se aceleraron en tal forma, que su construcción se logró en 27 días, pues hace el mismo tiempo que se llevó a cabo el primer derrumbe de los inmuebles expropiados.

Lo terminado y que inaugurará el Primer Magistrado es la plaza propiamente dicha y la Avenida de Agua Dulce en el tramo comprendido desde Serrano hasta Concha. En este último extremo se iniciará la Vía Blanca.

Asegúrase que en los terrenos expropiados de las cuatro esquinas serán construídos sendos edificios, tres de ellos con destino a oficinas públicas, y el cuarto, en la parcela que da frente a Marina y está limitado por Diez de Octubre y el callejón Capricho, para la terminal de todos los ómnibus que hacen viajes al interior de la República.

La Calle de Dolores

La calle de Dolores ha sido pavimentada en toda su longitud, desde Diez de Octubre hasta la carretera central, en total veinte cuadras urbanizadas y aproximadamente medio kilómetro por terrenos sin fabricar. También fueron arregladas todas las calles transversales, una cuadra por cada lado, es decir hasta Pocito y Concepción, respectivamente.

Costo de las Obras

El ministro de Obras Públicas, ingeniero José Ramón San Martín, ha declarado que muy en breve, próximamente antes de terminar la semana, dará a conocer el costo exacto de los trabajos ejecutados hasta ahora, detallando los precios por unidades de obras.

Como dato interesante sobre lo que se ha pagado con carácter extraordinario, basta apuntar el siguiente: debido a la escasez de equipos en Obras Públicas ha sido necesario pagar aproximadamente mil pesos diarios por alquiler de camiones.

17

CULMINO LA CELEBRACION DEL 10 DE OCTUBRE EN EL ACTO DE LA NUEVA VIA DE AGUA DULCE

Solemne misa en Palacio, en horas de la mañana. Después el Presidente Grau partió para inaugurar la ruta de Agua Dulce y revistar el gran desfile militar. Un resumen informativo

La inauguración oficial del ensanche de la calle Dolores, que ha sido prolongada hasta la Carretera Central—ramal de Oriente—por El Lucero, motivó ayer actos y festejos brillantísimos. El pueblo, especialmente los vecinos de las barriadas que atraviesa esa magnífica nueva arteria, demostraron al Presidente de la República su gratitud y su simpatía. Aparecen en las fotos el señor Osvaldo Pildorola, que hizo uso de la palabra a nombre de los vecinos; el doctor Ramón Grau San Martín pronunciando un discurso ante el micrófono, y el momento de cortar la cinta para dejar simbólicamente abierta al tránsito la avenida de Dolores

ILUMINACION Y MITIN

El edificio del ministerio de Salubridad, que recientemente ha sido reparado y pintado interior y exteriormente, fué engalanado e iluminado con motivo de la conmemoración del 10 de octubre, actuando en esta labor el presidente de los auténticos sanitarios, señor Carlos Menéndez.

Anoche, en el Parque Finlay se celebró un mitin en el que hicieron uso de la palabra el ministro, doctor Rivero Partagás y otros altos funcionarios del Ministerio, destacando la obra de Salubridad y Asistencia Social del Presidente doctor Grau San Martín, en su primer año de gobierno y señalando sus importantes proyecciones para el futuro.

COMIDA Y AGASAJOS A LOS ENFERMOS

Con motivo de la fecha patriótica se ofrecieron comidas especiales en los hospitales a los enfermos y especialmente fueron agasajados los Veteranos de la Independencia que se encuentran enfermos en dichos establecimientos.

—O—

A las ocho y media de la mañana de ayer se celebró una solemne misa en la capilla de Palacio, situada en el segundo piso.

Ofició en esta sencilla ceremonia católica, el Reverendo Padre José Fernández Gayol, párroco de la Iglesia del Angel.

Se encontraban presentes en la capilla el señor Presidente de la República, dctor Ramón Grau San Martín y la Primera Dama, señora Paulina Alsina viuda de Grau; el Premier Félix Lancís con su esposa; el señor José Agüero y su esposa Polita Grau de Agüero; la señorita «Tata» Grau Alsina y su prometido el capitán Pablo Suárez y Aróstegui; doctor Francisco Grau Alsina, subsecretario de Agricultura y esposa; el subsecretario de Estado, señor Rafael González Muñoz y su esposa; el general Genovevo Pérez Dámera, Jefe del Estado Mayor del Ejército y esposa; el comodoro Aguila Ruiz; el coronel José Carreño Fiallo, Jefe de la Policía Nacional y esposa; el señor Ramón Grau Alsina; la doctora Nena Coll, el señor Manuel Serrano; el ministro de Hacienda, doctor Manuel Fernández Supervielle; el doctor Julián de Solórzano, secretario de la Presidencia y otras personas de la amistad de la familia del señor Presidente de la República.

Terminada la ceremonia religiosa, el Jefe del Estado, con la Primera Dama, el Jefe del Ejército, de la Marina y de la Policía partieron hacia la glorieta que se levantó en el principio de la Avenida de Agua Dulce, que desde las ocho y media de la mañana estaba colmado de público, habiendo ya concurrido el Gabinete en pleno, miembros del Cuerpo Diplomático y Consular acreditado ante nuestro Gobierno; funcionarios de la Judicatura, educadores y los más altos oficiales libres del servicio pertenecientes al Ejército, la Marina de Guerra y la Policía, así como representaciones de diversas agrupaciones y asociaciones cívicas.

Toda la Avenida —más de un kilómetro— se encontraba totalmente llena de público entusiasta, que aplaudió calurosamente al doctor Grau cuando llegó a la tribuna de honor que ocupaba como Presidente de la República y como oficial revistador.

LA REVISTA MILITAR

En su condición de Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, como se ha dicho, fungió de oficial revistador el señor Presidente de la República, doctor Ramón Grau San Martín. La Plana Mayor del Oficial Revistador estaba integrada por el general Genovevo Pérez Dámera, Jefe del Ejército; general de brigada, Adelardo Gómez Gómez; comodoro José Aguila Ruiz, Jefe de la Marina de Guerra; coronel José R. Carreño Fiallo, Jefe de la Policía Nacional; capitán de navío, Alberto Casanova y González; capitán de navío Pedro E. Pascual y Borges; capitán de navío Marcos A. Pérez Medina; coronel Pablo Cruz y Pérez; coronel Arístides Sosa de Quesada y el coronel Gabriel Arias y Guerra.

El Jefe de la Brigada Mixta que desfiló estuvo al mando del coronel Gregorio Querejeta y Valdés y su plana mayor integrada por altos oficiales. Desfiló también el Regimiento Siete de Artillería —La Cabaña— y la Banda de Música del Estado Mayor del Ejército, al mando del capitán Fernández Nodarse.

LOS CADETES DE MANAGUA

Muchos aplausos recibieron del numeroso público los cadetes aspirantes a oficiales que toman el curso en la nueva Academia Militar de Managua. Al mando de dichos cadetes iba el teniente coronel Antonio Bilbatúa y Sanz, Director General de la Academia Militar. También desfilaron las fuerzas que tomarán parte en la «Marcha por la Ruta de la Invasión» que durará cerca de tres meses.

INFANTERIA DE MARINA

Desfilan después frente a las tribunas un Regimiento de Infantería de Marina, al mando del capitán de navío Braulio Fernández y Hernández con su plana mayor; la Banda de Música de la Marina de Guerra; la Compañía de Cadetes de la Escuela Naval del Mariel; fuerzas de infantería de Marina y un batallón de Armas Auxiliares del referido Cuerpo naval.

Muchos aplausos cosecharon también los marinos y de manera especial los cadetes del Mariel.

LA POLICIA NACIONAL

Marcialmente pasan en seguida las fuerzas de la Policía Nacional, fuerzas de infantería, al mando del coronel José M. Corvo y Lemus, con su plana mayor; la Banda de Música de la División Central; las fuerzas de infantería y un batallón de Armas Auxiliares del propio Cuerpo.

REGIMIENTO NUMERO SEIS

Seguidamente le toca en turno cruzar frente al Presidente de la República y su Gabinete en pleno al Regimiento Número Seis de Infantería de la Ciudad Militar de Columbia.

Lo manda el coronel Ruperto Cabrera, jefe de dicho Regimiento, que pasa con su plana mayor; la Banda de Música del Regimiento y tres batallones de infantería.

REGIMIENTO SIETE DE ARTILLERIA

El teniente coronel Cecilio Pérez Alfonso, manda el Séptimo Regimiento de Artillería de La Cabaña. Lo acompaña su plana mayor integrada por los altos oficiales de esa unidad; la Banda de Música y tres batallones de Artillería de Costa.

SERVICIO MILITAR DE EMERGENCIA

Manda este Regimiento el teniente coronel Oscar Díaz y Martínez. Cruza esta unidad militar con su plana mayor, la Banda de Música del Regimiento Número Ocho «Rius Rivera»; un batallón de infantería integrado por dos compañías del Regimiento Número Cuatro, «Plácido» y dos del Número Ocho y un batallón de infantería del puesto «General Adolfo del Castillo», ubicado en Managua.

EL REGIMIENTO MIXTO

Al mando del Regimiento Mixto, con su plana mayor va el coronel Enrique Hernández Nardo

Sigue a la plana mayor un batallón de Armas Auxiliares, integrado por dos compañías del Regimiento Número Seis de Infantería y una del Regimiento Siete de Artillería.

Un batallón integrado por la Batería de Artillería de Montaña del Sexto Regimiento; por la Batería de Montaña del Séptimo Regimiento «Máximo Gómez» y por la Batería Ligera de este último mando.

El Tercio Táctico de Caballería del Regimiento Seis.

Y por último, al mando del comandante Lázaro Landeira, desfila el Batallón Mecanizado, con la plana mayor del batallón, la primera y la segunda compañías mecanizadas.

Con estas fuerzas dió fin al que fué uno de los más brillantes desfiles militares de estos últimos tiempos.

OTROS DETALLES

Las fuerzas anteriormente citadas concurrieron con uniformes de campaña y sus armas correspondientes en el lugar de formación a las ocho y media de la mañana.

A la formación de las fuerzas precedió, desfilando a la cabeza de la Brigada Mixta, un pelotón de motocicletas de la División Central de la Policía Nacional.

La Banda de Música del Estado Mayor del Ejército, después que desfiló, y una vez que rebasó la Glorieta Presidencial, se situó convenientemente dando frente a la misma, donde continuó ejecutando sus marchas marciales durante todo el desfile.

Aviones de las Fuerzas Armadas volaron a conveniente altura por sobre las tribunas, atronando con el ruido de sus motores el espacio abierto por donde desfilaron las fuerzas de la Brigada Mixta

Para atender a los casos de urgencia se situaron ambulancias dotadas de personal facultativo suficiente. Estas ambulancias fueron colocadas en Concha y Marina, de la Policía Nacional; en San Indalecio y Avenida de Agua Dulce, la de la Marina de Guerra y en San Julio entre Buenos Aires y la Avenida de Agua Dulce, la ambulancia del Sexto Regimiento.

COMISION DE RECIBO

Para recibir y situar en la Glorieta a los invitados, se designaron los siguientes oficiales:

Teniente coronal Federico León Blanco; comandante Francisco de P. P. J. de Arce y Araus y el comandante León E. Dediot y García, por el Ejército.

El teniente coronel Luis Morales y Patiño por la Marina de Guerra y el comandante Fabio Ruiz y Rojas por la Policía Nacional.

Por último desfiló frente al señor Presidente todo el material rodante del ministerio de Obras Públicas.

Inmediatamente después el Presidente, instado reiteradamente por el enorme público que presenció el desfile —cerca de veinte mil personas— pronunció unas breves palabras.

GRAU SE DIRIGE AL PUEBLO

Dijo el Jefe del Estado que este Diez de Octubre era para él día de enorme y sincero júbilo, porque la obra hasta estos momentos realizada por su Gobierno era, en verdad, obra del pueblo y para el pueblo, de ese pueblo que allí se encontraba presente, ya que su Gobierno siempre sigue las orientaciones y las inspiraciones del pueblo.

Luego el doctor Grau se refirió al Ejército. Manifestó que éste era un Cuerpo al servicio de la ley y de los intereses permanentes de la Patria y en estos momentos la mejor garantía de todos los ciudadanos. Porque el pueblo era el Ejército y el Ejército está integrado por el pueblo

Tuvo frases, seguidamente, para el desfile de obreros del Departamento de Obras Públicas. «Tras el Ejército, tras los componentes de las demás Fuerzas Armadas de la nación, marchan los trabajadores, hombres que realizan positiva obra constructiva». Agregando que todos aquellos hombres de trabajo, sus implementos y muchos más que no habían pasado en el desfile, estaban y seguirían estando al servicio de la comunidad para realizar con ellos obra constructiva y beneficiosa para la nación toda.

Por último, el doctor Grau manifestó que soldados, obreros, hombres de dinero y el Gobierno todo, unidos convenientemente con la sola idea del bien público, tenían la obligación de laborar por Cuba, por necesidad y de manera especial por amor a la Patria común.

Al terminar sus palabras el Presidente Grau fué objeto de una gran ovación que escuchó visiblemente emocionado.

LAS OBRAS DE AGUA DULCE

Con gran trabajo el Presidente y su comitiva logró al fin abandonar la Glorieta, tomar el automóvil y dirigirse a inaugurar la Avenida de Dolores, obras que fueron terminadas a las doce de la noche del Diez de Octubre por el ministro de Obras Públicas y ante la presencia del Jefe del Estado.

En ese lugar había cerca de diez mil personas y gran parte del pueblo que se encontraba frente a la Glorieta, se dirigió a la Avenida de Dolores a pie.

AVE. DE BELGICA

(MONSERRATE Y EGIDO)

MONSERRATE Y EGIDO:

La Ermita del Monserrate, Fundada en 1695.—Importantes Obras Costeadas por el Vecindario.—La "Arteria Yugular" de La Habana Comercial.

LA ermita del Monserrate, fundada en 1695, destruída en 1836 y reedificada en extramuros en 1844, fué la que dió nombre a la primera de estas calles, según apuntó don José María de la Torre en "Lo que fuimos y lo que somos", a mediados del siglo pasado.

"Comprende la calle del Monserrate—escribe el mismo historiador—desde la Puerta de la Punta hasta el extremo oeste de la calle de la Muralla. En la plazuela de las puertas de este nombre existía la ermita del Monserrate. El terreno en que se edificó esa iglesia era una estancia y tejar de la familia de los Sigleres: una parte de ella fué ocupada por la Real Muralla, quedando las casitas de guano y muchas arboledas, que duraron hasta el siglo XVIII".

UN VECINDARIO GENEROSO

Según se desprende de una crónica de Francisco Cartas, escrita en el año de gracia de 1856, mostrábase ya el vecindario de la calle del Monserrate, a comienzos del siglo pasado, muy celoso de cuanto tocase a embellecer y "modernizar" esa vía. Cuenta en efecto ese cronista que en 1822 fué abierta la puerta que da de Monserrate a la calle del Obispo, a petición del Cuerpo Capitular, siendo capitán general de la Isla D. Nicolás Mahy, y que "la obra fué costeada por el vecindario".

Este último detalle revela que de antiguo no fueron los vecinos de esta calle ni tardos ni perezosos en poner dineros de su propio peculio en obras de ornato o de utilidad.

En cuanto a la puerta que da a O'Reilly, fué abierta en 1838.

MONSERRATE EN 1863

Una descripción muy cabal, por lo precisa y detallada, nos la dió don Jacobo de la Pezuela, en su "Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de la Isla de Cuba", en 1863, de la calle de Monserrate, descripción que merece ser conocida y que, por tanto, transcribimos a continuación:

"Se toma por calle de este nombre el ancho espacio descubierto que resulta entre las espaldas de las últimas manzanas de la población intramural por su N. O. y las cortinas de su recinto, desde el baluarte de San José hasta las puertas y plaza de Monserrate. Mide una longitud de 860, y una anchura generalmente mal nivelada y terraplenada de unas 15 por término medio, variando en los edificios y el pretil de las cortinas del recinto. Es paraje poco transitado, porque la mayor parte de los edificios que en él rematan, tienen sus fachadas a las calles de Chacón, Tejadillo, lo Empedrado y callejón de la Bomba, que también terminan en esta llamada calle de Monserrate. Los más notables son la iglesia parroquial del Angel, que mira por su espalda al baluarte del mismo nombre y antiguo cuartel de milicias que tiene uno de sus costados paralelos al de San Juan de Dios.

RAPIDA EXPANSION COMERCIAL

De los comercios establecidos en Monserrate en el siglo XVIII no nos queda memoria pero sabemos, por Francisco Cartas ("Cartera de La Habana", 1856) que a mediados del siglo pasado hallábase instalada una Marca de Carruajes en esa calle, inmediata a la Puerta de la Muralla y, asimismo, que había unos baños públicos en los Fosos, Puerta de Monserrate.

Un cuarto de siglo más tarde, o sea en 1881, registra ya, en cambio, el "Almanaque Mercantil" una voluminosa cuan larga lista de establecimientos radicados en Monserrate y Egido, lista que reproducimos a continuación porque muchos serán, sin duda los lectores que, o bien llegaron a conocerlos o bien tuvieron noticias de ellos. Hela aquí:

Oficinas públicas, etc.: Cuartel de Policía Municipal y Serenos, Monserrate esquina a Empedrado; Arbitrio de puestos públicos y vendedores ambulantes, Egido No. 10.

Importadores y tiendas de víveres: Joaquín Badía, Monserrate No. 111; Marcos González, Monserrate No. 2, esquina a Empedrado; Antonio Viadero, "La Constancia", No. 17, Egido; Antonio Romeo, Obrapía y Monserrate.

Fabricantes de tabacos y marcas que poseen: Sánchez y Hermano, Egido E, "La Paz de España", "La Americana", "Covadonga", "Sueños de Oro", "Oliva".

Panaderías, galleterías y bizcocherías: Juan Ginesta y Cía., Egido No. 35.

Almacenes de vinos y licores: Antonio Viadero, "La Constancia", No. 17.

Dulcerías y reposterías: Pedro Barau, "Conservas", Monserrate No. 71 acc. B; Juan Ginesta, "El 2 de Mayo", Egido 35.

Efectos asiáticos: Quon Hing Lung (Lecour) No. 9.

Baratillos de ropa y esquifaciones: Manuel Peláez y Hno., "La Maravilla", Monserrate No. 57; Juan Ságulet, "Baratillo de ropa", Monserrate No. 71.

Sederías y quincallerías: Gumersindo Fernández y Hno., "Las dos hermanas", Egido No. 8.

Vidrios y mamparas: M. Fernández Cebrián, Egido 10; Andrés Anglada, 'La Favorita", No. 2 y Acosta.

Calderérías: Rafael Sabino, Monserrate 125.

Armerías, mecánicos y herrerías: Ildefonso Boada, Monserrate 127; Francisco Cuxart, Monserrate 123; Antonio Martín, Monserrate 81; J. G. Martínez, Monserrate No. 73; E. Carreras, Egido 63; Francisco Portero, Egido 33.

Almacenes de maderas, barros, adornos y materiales para edificar: Depósito de materiales, Monserrate 113; Fernández y Cía., Monserrate 101; Ignacio Pons y Cía., Egido 4.

Hoteles, posadas y casas de huéspedes: Rosa Aliart, "La Paz", Egido 2 y Corrales; Santiago y Cía., "La campana", Egido 7; Rosario de Aliart, "La América", Monserrate y Teniente Rey; V. Cuesta y Cía., "Los voluntarios", Monserrate 151.

Restaurantes y fondas: Manuel Campos, "La Zaragozana", Monserrate No. 75 y 77; S. García, Ruiz y Cía.; "El Casino Español", Monserrate y San Rafael; Agustín Martínez y Cía., "El Sol de Madrid", Egido y Corrales.

Agencias de mudadas: F. García y Suárez, "La Campana", Egido 9; Manuel Antonio Jáuregui "El Telégrafo", Egido 3 y 23

Casas de baños: Santiago y Cía., "La Campana", No. 7.

ARTERIAS VITALES DEL COMERCIO

Alguien ha dicho, no sin acierto, que Monserrate cobró tal preponderancia como calle comercial en lo que va de esta centuria, que bien podría afirmarse de ella que viene a ser en la actualidad algo así como la "arteria yugular" del corazón de La Habana, ya que a su importancia como vía comercial une la del intenso tráfico que la utiliza.

Al glosar, de pasada, el aspecto comercial de Monserrate en la actualidad, tenemos que hacer un pequeño alto en varios establecimientos cuyo nombre se entrelaza con la historia de mediados y fines del siglo pasado de ese rincón de nuestra capital.

Nos encontramos, por ejemplo, con la Casa Pons, dedicada al giro de efectos sanitarios y materiales de construcción. Este establecimiento fué fundado en 1866 por los hermanos Pons y, según se dice, es la primera casa de efectos sanitarios que se fundó en Cuba.

Tenemos, también, el Hotel Tullerías, gerenteado por el señor José Piñón, que fué fundado hace 50 años. Entre el turismo extranjero y los viajeros del interior de la Isla, viene gozando este hotel de un justo renombre.

Figura también en Monserrate la fábrica de cortinas "El Sol", fundada en 1904 por el señor José Ramón Rey, así como el acreditado almacén de Pernas y Compañía, que desde hace 20 años ocupa el local en que estaba instalado el Colegio de las MM. Ursulinas.

GRANDES BARES Y RESTAURANES

No podemos cerrar esta breve e incompleta crónica sin detenernos en un detalle que, indubitablemente, le da un cierto colorido muy peculiar a Monserrate: los bares y restauranes que le dan realce.

Del "Floridita" —¿quién no conoce esta magnífica barra?— baste decir que es lugar de cita de nuestro mundo elegante. De la "Zaragozana", famoso restaurán, fundado en 1830, lo que lo convierte en decano de las restauranes habaneros, pudiera decirse hoy igual que hace más de un siglo, es famosa por sus mariscos, máxima atracción de tan acreditada casa.

De entre otros bares y restauranes, que la falta de espacio nos impide citar, mencionaremos, finalmente, al Castillo de Farnés, que lleva medio siglo de fundado.

Resumiendo, podríamos decir que en Monserrate y Egido, dos de las más animadas calles de La Habana, se centraliza un buen porcentaje del volumen de negocios del comercio de esta capital.

ra de enfrente, y unos pasos más allá, la librería de Ricoy, en la que se veía a Lanuza, Zayas, Varona, Carlos de la Torre, registrando afanosos en las tongas de obras y revistas que obstruían la pequeña sala del establecimiento.

Pero antes de avanzar Obispo adentro, dediquemos un último recuerdo a esta Plazoleta, hoy, de Albear, y ayer, de Monserrate.

Después que un tren de coches que en ella había, de don Valereano San Pedro, se trasladó para la calle de Obrapía, se estableció en aquella casa el histórico panorama y los famosos títeres de Don Sinesio Soler, conocidos por **"Toribio y Cristobita"**. En verano, a las siete, y en invierno, a las seis de la tarde, ya estaba la Plazoleta completamente llena de manejadoras con sus niños que venían a reírse de las travesuras de Cristobita; y a esa hora empezaba a sonar el órgano de Soler con desesperación de los vecinos. Entre los dos o tres individuos que manejaban y hacían hablar a los títeres, había un jorobado, Marcos de nombre, que era de la piel del diablo, y que tenía la mar de gracia para inventar chistes referentes a los sucesos de actualidad, excluída, desde luego, la política que, por aquel tiempo, era cosa que le tenía sin cuidado a la gente; porque estaba tan lejos que nadie se daba cuenta de ella.

El año 1895 apareció por la calle del Obispo un francés bajito, de bigotes caídos, como los de los chinos, vestido decentemente; y usando una gorra negra de visera cuadrada, y con un tablero de caramelos, agitando una campanilla mientras cantaba:

Aquí llegó un francés
venido de París,
que vende pirulí,
que quita la catarro
y mata la lombriz.

El año 1876, seríamos unos fiñes de unos ocho años, en ese Parque Central, y dando frente a esta Plazoleta de Monserrate, durante las fiestas de la "Paz del Zanjón", se levantaron dos enormes columnas de cristales de colores, iluminadas en su interior por infinitos mecheros de gas que producían un grandioso efecto y resultaban, en materia de iluminaciones, de lo mejor que se había conocido. Esta Plazoleta, antesala, como si dijéramos, de la calle del Obispo, se veía todas las noches pletórica de público, con los excursionistas del campo que acudían a ver los panoramas que aquí se hallaban establecidos; y en los que se exhibía: **"El Sitio de la Periquera de Holguín", "La Batalla de las Guásimas", "Incendio del Vapor Pájaro del Océano"**, toscos paisajes en los que, pintores de brocha gorda, habían hecho gran derroche de rojo, negro y azul: eran los cines de la época.

Y ahora entremos, y bajemos definitivamente por Obispo. A la derecha, pasamos frente al almacén de pianos de don Anselmo López, con su balaustrada en la primera puerta, a manera de balcón y tras la cual veíase reunidos por la mañana en animada tertulia, como en un ateneo de arte, a don Anselmo, su esposa doña Cristina, alguna de sus hijas, el maestro flaustista Miar; el violinista Figueroa, don Carlos Ankerman, y otros distinguidos profesores de la época. La primera quincallería de **Hierro y Mármol**, y después la del **Bosque de Bolonia**, que aun no se había corrido hasta la esquina de Compostela. La visitada y popular casa de cuadros de Quintín Valdés, donde Armando Menocal, pensionado de la Diputación Provincial en el extranjero, exhibía sus primeros cuadros—uno de ellos, "Los Mosqueteros"— y Chartrand, Sanz y Miguel Arias sus bellísimos paisajes cubanos. La Habana entera desfiló entonces por aquella sala ante una copia litográfica, de gran tamaño, del célebre cuadro de un artista parisiense, en el que se reproducía la famosa sesión de La Cámara Francesa en que Gambeta y otros políticos de renombre rindieron un homenaje de desagravio al viejo estadista Mer. Thiers, atacado duramente por los oposicionistas del momento. Al lado de Quintín Valdés hallábase la renombrada litografía de don

Elías Casona; y en la acera de enfrente, la casa no menos conocida, de "Pedregal", en la que vendían semillas de las más variadas plantas; y se exhibían grandes y vistosos bouquets de tulipanes, claveles, jazmines y otras flores: Pedregal, un hombre apacible, fresco y lozano, como los productos que vendía. El establecimiento de moda de "Madame Pucheau", la por entonces única, o por lo menos, la más conocida representante y divulgadora, en La Habana, de las elegantes modas de París; y que murió de apendicitis, cuando se confundía ese mal con el cólico miserere.

Bajando la calle, a la derecha, y a la medianía de ella, durante mucho tiempo existió una gran sala donde estuvo instalado una especie de **"Bazar Turco"**, con sus "Mamainas" y "Solimanes" de todas las edades, destacándose algunas huríes de bello rostro y ondulante cuerpo que hacían las delicias de los inofensivos jóvenes sultanes de la época. Vendían tapices, alfombras, jarrones, ánforas, jabones turcos y frasquitos de esencias diversas: un sutil perfume de harén flotaba en el ambiente. Era la época en que estaban de moda las novelas de Pierre Lotí: "Aziyadé", "Madan Crisantemo", de donde, andando los tiempos, surgió la **Madame Buterflay**, de Puccini. En la esquina de Compostela alzábase el famoso **Colegio Francés**, para señoritas, en cuya amplia casa ocupaba un departamento donde daba sus consultas el ilustrado médico doctor Montaner, tan conocido y apreciado de la alta sociedad habanera. El entonces muy concurrido y ruidoso a todas horas, **Café Europa**, en la esquina de Aguiar, de donde sacó el periodista Luis Bonafaux su célebre novela satírica **"El Avispero"**; y en la esquina de enfrente, **La Primera de Aguiar**, popular almacén al detall, de víveres finos, visitado por numerosas personas pudientes y de buen gusto que iban a surtirse allí de una galleta especial que fabricaba el establecimiento, **grandes como panderetas**...

Doblando a la derecha, según se bajaba la calle, por la citada de Aguiar, antes de llegar a Obrapía, hallábase aquel popularísimo establecimiento de ropa hecha **"El Bazar Inglés"**, del simpatiquísimo Paco Cuesta, guía e introductor de embajadores de cuantos toreros venían o pasaban por La Habana: hoy ocupa esa casa, que puede considerarse como una **vieja postal descolorida**, la popular casa impresora de almanaques de los Hermanos Schneer. Esos dos tramos de Aguiar hasta Amargura, venían siendo como un desviadero de la calle del Obispo, volviéndose a encauzar el tránsito por ella una vez que la concurrencia había realizado sus compras en el **Bazar**, o llevado a cabo sus operaciones económicas en el **Banco Español**, allá en la esquina de Amargura. Casi en la esquina de Aguiar y Obispo hallábase también el por aquellos tiempos nombrado colegio de primera y segunda enseñanza **La Gran Antilla**, del doctor Gil, cuyos numerosos alumnos llenaban aquel sitio de animación y alegría.

Volviendo a Obispo, y dejando a nuestras espaldas la calle de Aguiar, nos encontramos con **La Galería Literaria**, librería de los herederos de don José del Pozo, donde por largo tiempo estuvo instalada la redacción y administración del semanario **El Fígaro**, hasta que más tarde se trasladó, cuando ya tuvo imprenta propia, para el tramo comprendido entre Compostela y Aguacate, casa hoy marcada con el número 60, al lado de **Palais Royal**, y donde se halla establecido el café **El Crisol**. Prestigiaban entonces la calle con sus fastuosas instalaciones: **La Granada; Le Printemps; La Francia; La Villa de París**; y la **Casa Dubic**, donde el inimitable e inolvidable artífice peluquero Mauricio transformaba a los descoloridos de ambos sexos de entonces, en aladas ninfas y en irresistibles Adonis, con los secretos de sus tintes, sus peines y sus manos sutiles y habilidosas...

Las aceras de la calle eran tan sumamente estrechas, y las bullangueras y destartaladas guaguas de Estanillo cruzaban tan rápidas y pegadas a los contenes de ellas, que las personas un poco gruesas tenían que comprimirse contra las paredes para no ser arrolladas u oprimidas, o que correr a toda prisa huyendo a refugiarse en las puertas que se les ofreciesen más

POR LA ESCUELA CUBANA EN CUBA LIBRE

DECLARACION DE PRINCIPIOS

1.-Este movimiento está desvinculado por completo de toda militancia, conexión o inspiración, ni efectiva ni ideológica, de carácter político partidarista.

Al mismo pueden venir los cubanos de buena voluntad, no importa cual sea su criterio político, religioso o social, siempre que coincidan en la aspiración fundamental de que la escuela cubana sea un poderoso vehículo de progreso y superación nacional.

2.-Sostenemos la urgencia de que se conviertan en realidades tangibles los principios democráticos y liberales que mantuvieron ininterrumpidamente, como ideales, los apóstoles héroes y mártires de nuestras luchas emancipadoras, y constituyen, por ello, el fundamento y la razón de existencia de nuestra nacionalidad.

3.-Propugnamos el rescate para el Estado, y el diligente cumplimiento por éste, del ejercicio de las funciones que la Constitución le concede e impone sobre la enseñanza, como una de las manifestaciones de la cultura, no sólo en lo pedagógico, sino fundamentalmente en lo que se refiere a su organización, pues, como dispone el artículo 51 de nuestra vigente Carta fundamental, "toda enseñanza, pública o privada, está inspirada en un espíritu de cubanidad y de solidaridad humana, tendiendo a formar en la conciencia de los educandos el amor a la patria, a sus instituciones democráticas y a todos los que por una y otras lucharon".

4.-Recabamos para la enseñanza pública - elemental, secundaria y técnica, urbana y rural, para el maestro y para el alumno - la atención preferente del Estado y el inmediato abandono de la nefasta política abstencionista, postergadora y de hostilidad, hasta ahora seguida por todos nuestros gobiernos.

5.-Proclamamos que todo niño cubano debe ser educado por profesores cubanos, graduados en instituciones docentes cubanas, con textos de autores cubanos y en colegios cubanos.

6.-Juzgamos de vital trascendencia para el permanente afianzamiento de la nacionalidad, que el Estado ejerza, no por simple expediente burocrático, como hasta ahora, sino con miras a la plasmación de ese espíritu de cubanidad del precepto constitucional citado, la reglamentación e inspección de las escuelas privadas, sin que ello envuelva gratuito deseo de dañar intereses ni menoscabar derechos.

7.-Requerimos el debido reconocimiento y la justa protección para los graduados de las instituciones oficiales de enseñanza, únicos llamados, según sus respectivos títulos, a desempeñar la función docente, lo mismo se trate de la enseñanza pública que de la privada.

8.-Respetamos el derecho constitucional de la profesión de todas las religiones y el ejercicio de todos los cultos, pero sin que por los gobernantes se olvide que la tradición cubana patriótica y revolucionaria es laica, y no puede por tanto el Estado, nacido al calor de esos principios, mostrar simpatías o parcialidad religiosa, en los asuntos políticos en general, ni en la enseñanza en particular.

próximas; lo que era motivo en algunos casos de bromas y de risas. Un recuerdo viene a la mente del postalista. Un día que había llovido mucho, y en que el agua fangosa corría como un desbordado río por el arroyo de dicha calle, venía por una de las aceras el cultísimo periodista don Luciano Pérez de Acevedo, director del "Diario de la Marina", como era su costumbre, correctamente vestido de blanco, en los momentos en que un chiquillo de diez a doce años, montado en una bicicleta, cruzó junto a él, salpicándolo y llenándole de lodo de arriba a abajo el nítido traje que vestía. Don Luciano, que era la parsimonia en persona, no pudo, sin embargo, ante aquella irrespetuosidad, dominar un desahogo de su alma; y gritó airado, elevando los brazos al cielo:

—¡Herodes! ¿Dónde estás, Herodes?

En la esquina de Cuba existía entonces el gran almacén de paños **La Diana**, de don Angel Arcos, tipo rancio del español chapado a la antigua, de bigote y pera a lo Fernández de Córdova; y sin embargo, tan demócrata y afable con todos los transeúntes. La acreditada sastrería y camisería de Arriaza y Selma—éste después muy conocido y popular taquillero del Alcázar— en el número 63 se instaló más tarde el conocido establecimiento del propio giro **La Sociedad**, de los hermanos Fargas; y también las famosas, entre las más elegantes de entonces, sastrerías de Máximo Stein y de Mellar, ambas especializadas en fracs y smoquings de moda. Frente al Instituto, llena siempre de estudiantes del mismo, hallábase la dulcería **El Angel**, y a unos metros de distancia la aristocrática pastería francesa de Blacy que surtía a los banquetes y convites de la época. Pasada la calle de Mercaderes, frente al costado derecho del Ayuntamiento, el Banco "Bances Conde" y el célebre y siempre concurrido cafecito **La Mina**, donde media Habana se deleitaba con los sabrosos refrescos de cebada y horchata que vendía.

Otro recuerdo de la calle del Obispo: el de la librería y perfumería **Casa Wilson**, situada en sus comienzos en el sitio en que se levantó el Banco Nacional, y hoy se halla el Ministerio de Hacienda: la Casa Wilson que lugar tan prominente ocupó en la vida social y política de Cuba, uno de cuyos dependientes, el gallego Severino Sollozo, amigo de los cubanos, tanto ayudó en la peligrosa campaña de nuestra independencia: después la **Casa Wilson** se trasladó a Obispo, entre Compostela y Habana, hallándose hoy al frente de ella el señor Santos Alvarado.

Era aquella de Obispo una típica calle de los trópicos, alegre, excitada; con algunos tenderetes casi sobre las aceras; bulliciosa, caldeada por una atmósfera ambarina de oro en polvo que tamizaba el sol a través de los toldos de lona que cubría la vía en toda su trayectoria. Por su elegancia recordaba la Rue de la Paix de París, la calle Fernando de Barcelona, la Carrera de San Jerónimo de Madrid, la calle de la Sierpe de Sevilla, o algunos de esos pasajes comerciales y concurridos que tanto abundan en Nueva York y otras capitales del mundo. Por la mañana precedía a los transeúntes, en aquellos tiempos, el Batallón de Voluntarios, encargados de relevar la Guardia de Palacio; y el cual bajaba la calle tocando su banda de música, por lo común, el alegre y chulesco pasacalle de **Niña Pancha**, aquella jacarandosa madrileña de nuestras mocedades del teatro Albisu.

Que era cigarrera
maestra de los labores
y se crió en la calle
tan renombrada
de Embajadores...

Años después de constituída la República, Rambla y Bouza, antiguos y queridos empleados en la imprenta de **La Discusión**, de Coronado, se instalaron en la esquina de San Ignacio, donde en lo adelante se imprimió la Gaceta Oficial a ellos adjudicada; y empezaron a tomar vida aquellas reuniones de conocidas personalidades habaneras que se efectuaban en un ángulo a la entrada del establecimiento, de la que recordamos a Gastón Mora, Gabriel Camps, Herrera Sotolongo, Bouza, constituyendo la simpática peña una de las notas más características de la calle del Obispo, postrepública. Cuando el hado le señaló su hora, el edificio fué devorado por las llamas, y hoy, al pasar y ver aquel campo desolado, se recuerda la oda de Rodrigo Caro—**"Estos, Fabio, ¡ay dolor! que ves ahora, campos de soledad...**

Y sigamos recordando: eran las dos de la tarde del día 1 de enero de 1898, y nos hallábamos en la sastrería, ya desaparecida, de Modesto Alonso, en esta calle de Obispo, entre Aguacate y Villegas, acera de los pares, cuando oímos que se acercaban toques de clarines, chocar de cascos de caballos sobre el adoquinado de la calle, sonar de sables

de caballería, tumultos y voces de gentes; y a poco vimos desfilar ante el establecimiento al entonces Capitán General de la Isla de Cuba Excmo. señor Ramón Blanco, marqués de Peña Plata, acompañado de sus ayudantes, en la carretela de lujo de Palacio, y seguido de su Estado Mayor, todos de gran gala: bicornios, flotantes plumas blancas, vistosos uniformes en que resplandecían los dorados de galones y cruces; y cerrando la comitiva, un buen número de soldados de caballería: se iba a proclamar e instaurar en el Palacio de Villalba, de la Plaza de las Ursulinas, el Gobierno autonómico de la Isla de Cuba, acordado días antes en Madrid por el de la Metrópoli, como medida salvadora para dar fin a la guerra que asolaba a la Isla del uno al otro extremo...

Y este recuerdo nos retrotrae a una mañana de invierno, ocho años antes, en 1889, y en esta propia calle... Días antes, el general Camilo Polavieja le había dado orden inmediata al general Antonio Maceo, nuestro huésped circunstancial, por entonces, para que abandonara la Isla en el término de veinticuatro horas. Aquella mañana bajaba el postalista por la calle de Bernaza para tomar la de Obispo y dirigirse al Instituto—la misma mañana precisamente en que fué citado Maceo para una entrevista con Polavieja en la Plaza de Armas. El postalista se cruzó con Maceo en la esquina de Obispo y Bernaza—venía del Hotel Inglaterra, donde se hospedaba—; le cedió el paso, como es de suponer; y bajó a todo lo largo de la calle del Obispo detrás del General, teniendo ocasión de medir a sus anchas y de apreciar en todo su poder la prestancia majestuosa de aquel escogido ejemplar de la raza humana. El General marchaba sonriente—tenía una recia y blanca dentadura perfecta— devolviendo atentos saludos a derecha e izquierda, de cuantas personas de su conocimiento se encontraban en el camino. Las gentes salían a las puertas para verlo pasar. Vestía una irreprochable entallada levita inglesa, del más fino paño negro; pantalones de casimir, a pequeños cuadros negros y blancos, de los llamados "todos tenemos"; calzaba borceguíes de charol, de bota de paño; y se tocaba con una brillante chistera de pelo, manejando con elegante destreza y soltura una caña de magnífico puño de oro: un General, que iba a entrevistarse con otro General. Marchaba a pasos sólidos; iguales; como si lo hiciese al acompasado ritmo de un invisible redoblante que sonara desde lo alto de la Gloria. Llegado al Instituto, el postalista entró en él, no sin dirigir una última mirada al héroe de bronce, que siguió adelante—con su rítmico sólido paso militar—hasta el Palacio de la Capitanía General; hasta Peralejo; hasta Coliseo; hasta Cacarajícara; hasta Candelaria; hasta caer el 7 de diciembre de 1896, cubierto de gloria, en Cacahual...

Y estos son nuestros más destacados RECUERDOS DE LA CALLE DEL OBISPO.

AVE. DE BOLIVAR (REINA)

Y

PASEO DE CARLOS III

R INA(Calle de)

Mendoza, Carlos: La calle de Reina.

Arquitectura.Habana, añoXI(1943)
pag. 28-29.

LA CALLE DE LA REINA

EN toda población, grande o pequeña, la historia de sus calles es como la reconstrucción del árbol genealógico de la propia comunidad cívica. Y es también, la recopilación de todos los errores y los aciertos, de los triunfos y los fracasos, de los desalientos y las esperanzas de los que nos precedieron en la formación de una unidad ciudadana, viva lección de provechosos frutos para toda empresa futura de mejoramiento urbano.

En ello inspirados, damos a conocer en las siguientes notas el origen y desarrollo de la calle Reina, modesto camino real en sus comienzos, y hoy, una de nuestras principales calles comerciales, basándonos en viejos papeles, documentos y planos, del pasado y del presente, que se han conservado por instituciones, autoridades y ciudadanos, como testimonios fehacientes de esa evolución.

Fué fundada La Habana en la costa sur de la provincia de su nombre sobre el año de 1514, por Diego Velázquez y se supone que en la desembocadura del río Güines o Mayabeque. Se traslada posteriormente a la orilla del río Almendares, lugar conocido por La Chorrera, en la costa norte, desde donde pasa a su asiento definitivo, junto a la bahía, más o menos en la parte comprendida hoy entre la calle Tacón y la Lonja del Comercio. El pequeño pueblo comienza a crecer y, para garantizar su defensa, se construyen fortalezas como "La Fuerza" ,"El Morro", "La Punta" y otras. La técnica militar de la época decide que para mejor protección de la ciudad se construyan unas murallas que la resguarden, las que son comenzadas en 1667, extendiéndose en parte del litoral y en una línea que iba de mar a mar, por la parte que hoy ocupan las calles de Egido y Monserrate, quedando con ello dividida la ciudad en dos partes, una interior, La Habana intramuros, limitada por las murallas y la costa, y otra exterior, La Habana extramuros, que se extiende irregularmente hacia los campos. Ambas partes, por razones de necesidad militar, quedaron separadas por una ancha faja, junto a las murallas, en la que no había calles ni construcciones y de la cual se tomó una parte para ejercicios militares que se conocía con el nombre de Campo de Marte.

Una de las puertas de salida de la muralla se encontraba frente a la calle Real o de la Muralla. El lugar se denominaba puerta de la Muralla o puerta de Tierra, conservándose esta última denominación hasta nuestros días. De por allí salió un primitivo camino real que por un costado del antiguo Campo de Marte se bifurcaba y una parte seguía recta, originando la actual calle Monte y la otra doblaba, más o menos por la actual calle Aguila, y subía por la Reina de hoy. Este primitivo camino se denominó de San Antonio el Chiquito por dirigirse hacia un ingenio de ese mismo nombre que poseía el regidor Blas de Pedroso en las afueras de la ciudad. Por muchos años esta fué la única salida al campo, hasta que en 1735 se construyó un puente que permitió dar salida a la calle Monte hacia la calzada de Jesús del Monte, originándose así un camino que comunicaba con los demás poblados de esa zona.

Ya sobre el año de 1751 el primitivo camino de San Antonio el Chiquito había cambiado bastante. En su encuentro con la calzada de la Beneficencia, hoy Belascoaín, se había construído una ermita dedicada a San Luis de Gónzaga, la cual dió su nombre a la calle, llamándose a la sazón, Calzada de San Luis de Gónzaga. La calle había sido rectificada y se le habían construído aceras de piedra y comenzaba, por cerca de la actual calle Aguila, con una especie de plazoleta en semicírculo, que cerraba la calle y en la que existían gran número de asientos a los que venían los viejos y los políticos a celebrar sus tertulias. Este lugar, por razones fáciles de adivinar, se llamaba El Mentidero.

En esta calzada de San Luis de Gónzaga, entre Galiano y Aguila, se funda en 1817 la Plaza del

Vapor, mercado de abastos que ocupaba una manzana, hecho todo de casillas de madera y dejando libre una porción grande de su parte interior. Debió su nombre a una fonda que por la parte de Galiano tenía Don Francisco Marty y Torrens, en la que había un cuadro de un vapor, posiblemente el "Neptuno" que hacía viajes entre La Habana y Matanzas. Ya por esta época la calzada de San Luis de Gónzaga se continuaba por el Paseo Militar del Príncipe hasta cerca del Castillo de este nombre, paseo que se llamó posteriormente de Carlos III. En 1834 comienza el gobierno del Capitán General Miguel Tacón, el cual, entre otras obras, reedifica la cantería, la antigua Plaza del Vapor, que recibe el nombre de Mercado de Tacón y acomete la ampliación y mejora del Paseo de Carlos III, al que se llamó Paseo de Tacón, siendo preciso derribar la ermita de San Luis con motivo de dicho ensanche.

El día 10 de noviembre de 1843 comienza el reinado de Isabel II en la Metrópoli. Ya por esa época se había comenzado el derribo de las murallas y la Calzada de San Luis de Gónzaga era calle importante de la ciudad. En el año siguiente, 1844, se toma el acuerdo de darle el nombre de Calzada de la Reina, al ser reconstruída y hermoseada, contando por aquel entonces con arbolado y anchas aceras.

Grandes transformaciones había de recibir aquella calzada en los tiempos que siguieron, hasta llegar a su aspecto actual. Es posible que la primitiva alineación de la calle lo fuera lo que es hoy segunda línea de fabricación, como lo prueban el Palacio de Aldama y otras casas antiguas de la calle, las cuales carecían de portal. Esos hermosos portales del presente es posible que hayan sido avances posteriores permitidos por el Municipio para la comodidad de los peatones, acertada medida en nuestro clima y que afortunadamente era posible por el ancho de la calle.

Así va mejorando la calle hasta la instauración republicana y a través de ese tiempo su historia es la historia de las edificaciones que la fueron hermoseando, de las vías de comunicación que la cruzan, de sus mejoras urbanísticas, sanitarias y estéticas, pero preferimos no hacer demasiado extensas estas notas, dejando para otra oportunidad este interesante asunto. El 9 de octubre de 1918, por acuerdo número 377 de nuestro Ayuntamiento, se cambia el nombre de Reina por el de Avenida de Simón Bolívar y posteriormente, durante el gobierno del general Machado, se reconstruye totalmente el antiguo Campo de Marte cambiando su nombre por el de Plaza de la Fraternidad y continuando la Avenida hasta encontrar oblicuamente a la calle Monte. Harto curiosos son estos dos hechos: mientras el pueblo olvida totalmente el antiguo nombre de Campo de Marte, cada día se afirma más en conservar el de calle de la Reina, sin que influya para nada en ambos casos la acción oficial. Y es que el viejo Campo de Marte, al ser reconstruído, no conservó ninguna de sus esencias del pasado y en cambio, en la calle Reina, todavía hay algún viejo caserón, algunos viejos comerciantes y vecinos y, sobre todo, un cariño a la tradición, que por largo tiempo le conservarán el nombre regio, aun desligándolo de su significación colonial. Y conste que no hay en ello la más mínima desafección al Libertador Bolívar, para quien tenemos los cubanos, más que admiración, cariño, y a quien se está construyendo un busto, con verdadera devoción, en una esquina de la Plaza de la Fraternidad, precisamente la que mira a la calle Reina.

Carlos MENDOZA

REINA Y CARLOS III

Reina y Carlos III formaron en un tiempo el Camino de San Antonio Chiquito, la única vía de comunicación de La Habana que conducía al campo. El primer comercio de Reina fué un trapiche en que se expendía guarapo a principios del siglo XVIII.

Carlos III, el Camino Militar que conducía a la fortaleza del Príncipe, fué el gran paseo elegante del siglo pasado.—La Quinta de los Molinos, residencia de Verano de los Capitanes Generales, un jardín paradisíaco en medio de la ciudad.—Los primeros juegos de Base Ball.

EL camino de San Antonio Chiquito, denominado luego Calzada de San Luis Gonzaga, y más tarde Calzada de la Reina, fué en sus orígenes, allá por el siglo XVII, uno de los dos únicos que conducían a la Chorrera o Pueblo Viejo (Vedado). Por aquel entonces era un trillo zigzagueante —cerrado en muchos tramos por matorrales y bosquecillos— que comenzando en la calle Muralla, seguía de Este a Oeste por las actuales calzadas de Reina y Carlos III hasta las faldas de la loma del Príncipe, las que rodeaba por el Suroeste. Según el historiador José María de la Torre, este camino constituyó hasta 1735 en que se construyó un puente en la Calzada del Monte, la principal salida de la ciudad para el campo. Se le llamó Camino de San Antonio porque conducía al ingenio San Antonio Chiquito, propiedad del regidor don Blas Pedroso. Este ingenio existía aún en tiempos de la ocupación de La Habana por los ingleses y tenía una ermita en que se adoraba la imagen de San Antonio. Su situación era al Sur de lo que es hoy el Cementerio de Colón. De ahí que a fines del siglo pasado se empleara todavía en la jerga popular la frase: "Se fué para San Antonio", para referirse a la muerte de una persona.

A fines del siglo XVII delimitaba el camino de San Antonio varias estancias de labores y arboledas en las que se criaba ganado vacuno y de cerda y se cultivaban frutos menores. Las primeras estancias de que se tienen noticias eran las de Antonio de la Luz, comprendida por lo que son hoy las calles de Reina, Amistad, Belascoaín y Zanja (por donde corría la Zanja Real); la de Gabriel José Calvo, comprendida por Reina, Monte, Aguila y una línea recta que partiendo de Reina y Manrique, llegaba hasta Monte y Antón Recio; la estancia de Francisco Flores, comprendida por Reina, Belascoaín, Figuras y la línea que partiendo de Reina y Manrique llegaba hasta Monte y Antón Recio. Esta última fué adquirida más tarde por don Agustín Castro Palomino. Su casa de vivienda se encontraba frente a la calle Reina y en ella estuvo de temporada durante el verano de 1796 el Conde de Jaruco. Por ventas y parcelamientos sucesivos determinados por el aumento de la población, el Camino de San Antonio fué pronto un camino de quintas de recreo. En 1735 se le dió rectitud y se le puso aceras de piedra, según La Torre, "a costa de los padres jesuítas que tenían estancias por San Antonio Chiquito".

Un Trapiche o "Guarapera"

La primera industria y comercio de que se tiene noticia en la calle de Reina fué un trapiche situado entre Campanario Lealtad, cerca del Sur, propiedad del coronel don Vicente Garcini. Operaba el trapiche el moreno Esteban Estrada, y en él se expendía guarapo o miel de caña de azúcar. Las cañas de que se proveía eran traídas de la estancia que poseía el coronel Garcini en parte de los terrenos comprendidos entre Carlos III, Monte, Belascoaín e Infanta. Funcionó esta "guarapera" en el primer tercio del siglo XVIII.

Avance 12/93

La importancia de la calle era apreciada de tal modo que en 1740, al proyectarse la formación del desaparecido Campo de Marte (hoy Plaza de la Fraternidad), se dispuso que el Camino de San Antonio debía atravesar este Campo para no embarazar la salida a extramuros por la calle Muralla. Por este tiempo existía en la esquina de Reina y Aguila un gran semicírculo de asientos de piedra llamado "El Mentidero", en el que se reunían en tertulia los políticos y politicones de la época para discutir los "trascendentales problemas políticos del momento" entre sorbo y sorbo de una refrescante zambumbia o un jarro de dulce guarapo. El Mentidero fué un anticipo de la Acera del Louvre. Por razón de hallarse en la esquina de Aguila, esta calle llevó durante mucho tiempo el nombre de Calle del Mentidero. Se denominó del Aguila después, por un águila que pintaron en una de las tabernas que había en ella. La calle de Rayo, que cruza también la de Reina, se llamó así por un rayo que cayó en una de las casas entre Reina y Estrella, causando lamentables estragos.

En 1751 comenzó a llamarse el Camino de San Antonio, Calzada de San Luis Gonzaga, por haberse erigido en la esquina de Belascoain (acera del Norte) una ermita con la imagen de este santo, que fué destruída en 1835.

Simón el Pollero: Comerciante de la Epoca

El segundo comerciante de la calle Reina fué sin duda alguna Simón el Pollero, andaluz por más señas, que tenía una cría de aves frente a la Calzada, en la cuadra comprendida entre Gervasio y Escobar, a principios de 1752. Refieren documentos de la época que este Simón el Pollero partía todos los días a las seis de la mañana hacia la Habana Vieja con una canasta de pollos a cuestas, pregonando a voz en cuello: "Vendo pollos y pollitos, muy gordos y muy blanditos". El paso de Simón el Pollero despertaba a los vecinos. Simón prestó gratuitamente este servicio a los tranquilos y escasos moradores de la apacible Calzada durante dos años. Es de advertir que entonces no existían relojes despertadores.

Cuando en 1780 se terminó la construcción del Castillo del Príncipe, sirvió Reina, aunque desnivelada y húmeda, para la comunicación militar del recinto con aquella fortaleza.

Reina Tuvo un Malecón

En 1790 se mejoraron muchos de los "malos pasos" de Reina; pero no fué hasta 1836, durante el mando del capital general don Miguel Tacón, que se terraplenó la calle construyéndose a todo lo largo del centro de la misma un malecón o muro de sillares con pretiles enverjados que, si bien niveló sus dos alturas, privó de la vista a todas las casas laterales y dividió la vía en tres.

Entre las obras arquitectónicas que dieron prestigio a la calle, impulsándola a su desarrollo, cita el historiador Emilio Roig de Leuchsenring entre las mejores de la colonia el espléndido palacio Aldama, propiedad hoy en día de la fábrica de tabacos y cigarros La Corona. Fué construído este palacio en 1838 por el ingeniero Rafael Carrera para el millonario don Domingo Aldama. Formaba dos casas "tratadas como unidad arquitectónica de excepcional monumentalidad", según explica el profesor Weiss, destinada una de ellas para residencia del señor Aldama y la otra para su hija Rosa y su yerno Domingo del Monte, el gran humanista cubano. Frente al palacio Aldama, en la esquina de Amistad, se levantaba otro palacio en el mismo lugar en que hoy se halla el moderno edificio de la Sear's Roebuck Co. Este último palacio, más modesto, aunque no por eso menos bello, fué famoso también por haber servido de última morada al obispo Espada y Landa, muerto en 1832, y al general habanero don Juan Montalvo O'Farrill, que murió allí en 1844.

El Boulevard de la Reina

Durante el gobierno de O'Donnell, en 1844, inició el subinspector de ingenieros don Mariano Carrillo, nuevas obras de terraplén y nivelación. El malecón fué derribado. A ambos lados de la calle se plantó una alegre arboleda que la hermoseó convirtiéndola en un magnífico boulevard. También se le renovó el pavimento poniéndosele pavimento de calzada para los carruajes públicos. En ese año se le puso el nombre de Calzada de la Reina en homenaje a la reina Isabel II, homenaje que ninguna otra calle de La Habana podía rendirle entonces, pues según dice Pezuela en su Diccionario Geográfico e His-

tórico de la Isla de Cuba: "Reina es la calle más regular y amplia de todas las vías de la capital y perfectamente rectilínea. En anchura, uniformidad y simetría, es superior a las demás calles de La Habana. Casi todos los edificios de esta hermosa vía —sigue diciendo Pezuela— son de dos pisos con algunos de tres; pero la mayor parte carece en la planta baja de esas galerías acolumnadas, esa arquitectura diáfana, que es propia de la Gran Antilla".

La Plaza del Vapor

El mercado del Vapor existía ya desde 1817 siendo de madera sus casillas. El nombre de Vapor lo debe a haber colocado don Francisco Martí y Torrens en una fonda que tenía frente a la Calzada de Galiano, un cuadro con la vista del vapor Neptuno, que vino a Isla en 1819. En 1836 reedificó el mercado, construyéndolo de cantería, el capitán general don Miguel Tacón.

Según José G. Arboleya, en 1852 Reina era ya una de las pocas calles de extramuros que tenía alumbrado de gas, siendo el de las demás de aceite. El mismo Arboleya decía de Reina que "tiene espaciosas aceras y árboles frondosos". Aunque todas estas mejoras contribuyeron a hacer de esta calzada la reina de las calles, su desarrollo comercial fué lento durante más de la primera mitad del siglo pasado. "En esta calle —dice Pezuela— apenas aparecen más establecimientos de expendio que algunos de víveres y de inmediata necesidad".

Y es que Reina fué entonces una vía residencial sombreada de álamos y bordeada de magníficas casonas que si en su aspecto exterior eran europeas, en el interior hacían gala de una arquitectura de puro sabor colonial. Casi todas tenían un amplio patio con un rumoroso surtidor en el centro que en los días calurosos del tórrido verano derramaba sus aguas refrescantes bajo el follaje de un framboyán o de una enredadera. Circundaban los patios amplias galerías sobre las que se abrían las puertas de las habitaciones. Tenían estas casas a la entrada grandes zaguanes en los que se guardaban volantas y quitrines. Todavía hoy se pueden ver algunas, aunque casi todas han sido remozadas o reconstruidas.

Comercios en 1856

Los establecimientos existentes en la Calzada de la Reina en 1856, según Francisco Cartas en "Cartera de La Habana", son: la imprenta de Borcina; la sastrería La Lima, de don Eugenio Melogán, en el número 1 de la calle; sastrería La Rosina, en el número 9; sastrería La Amistad, en el número 15; el colegio número 63; chocolatería y repostería Las Delicias, en Reina 31; de niñas Santa Catalina, en el chocolatería y azucarería La Atalaya, en el número 17; fonda y cantina La Marina, en el número 57; tabaquería y venta de tabaco en rama La Fama, en el número 41; El Dorado, en el 59. La Minerva, en el 61; La Legalidad. en el 23; panadería La Guardia, en el 21; peletería La Fraternidad Mallorquina, de los señores Meyes y Hermano, en el número 9; hojalatería El Aguila, en el número 11; trenes de cárruajes El Progreso, en el número 11, y La Solidez, en el 37; agencia de mudadas La Primera y Antigua, en el 35 y medio; una locería en la casa número 21, y la escribanía de don Francisco Pimentel, en la accesoria del palacio Aldama.

Reina era ya un boulevard comercial y, como otras tantas calles de extramuros, "el camino de las vacas". Como se recordará hasta hace algunos años existieron dentro de la ciudad muchas vaquerías, hasta que una disposición sanitaria del Gobierno del general Machado las prohibió dentro de sus límites. Las vacas eran sacadas a pastar fuera de la capital en horas de la mañana y devueltas a sus establos por la tarde.

En su artículo titulado "Un día en La Habana", José María de la Torre hace una magnífica descripción de esta costumbre. Dice aquel gran habanero: "Suenan las nueve y a esa hora varía el cuadro. Los vaqueros tornan sus numerosas vacas a sus pastos, ya por la calle de Reina, ya por la Monte, como para acabar de obstruir el paso interrumpido incesantemente por multitud de carruajes y caballos que van y vienen por ellas a estas horas".

En el número 149 de la calle existía en 1863 una casa de salud, la de San Rafael, que dirigía el doctor Francisco Saavedra.

Don Gaspar Betancourt Cisneros, paladín de la independencia por medio de la evolución, falleció en 1866 en una casa que se levantaba donde hoy yergue su magnificencia arquitectónica de estilo gótico la iglesia del Sagrado Corazón de Jesús, cuya construcción inició en 1914 la Compañía de Jesús, terminándola en 1923.

A partir de 1870 aumenta la importancia de Reina como calle comercial. Nuevas tiendas de ropa, de peletería, almacenes de azúcar y tabaco, sastrerías y camiserías, droguerías, ferreterías,

etcétera, van estableciéndose en la calzada.

Establecimientos de 1881

En el Almanaque Mercantil de 1881 figuran los siguientes establecimientos: el teatro Variedades, en el número 12; la Audiencia Pretorial, en el número 1; un almacén de azúcar y café al por mayor, en el número 17; la venta de tabaco en rama y torcido de Alvarez y Ca., en el 57; los almacenes y tiendas de víveres Mi Capricho, de José Clarens, en el número 10; de Eutiquio Juveo, en el número 80, que por aquel entonces era la esquina de Lealtad; La Diana, de Melchor Mallinedo, en el número 11, esquina a Aguila; la bodega de Agustín Palacios, en la Plaza del Vapor, por Reina; la de Jacinto Pau, en el número 51; y Los dos Hermanos, en el número 2, accesoria.

Fábricas de cigarros: la Hija de Cabañas, de Diego González del Valle, en el número 20, esquina a Rayo.

Panaderías y galleterías: La Guardia, de José Batispau, en el número 25; La Primera Guardia, de López y López, en el 21; El Centro de Oro, de Antonio Martínez, en el 123; Las Delicias, de Rafael Marzán y Noya, en el 22; El Rayo, de Juan Garriga y Ca., en Rayo y Reina.

Tiendas de ropa: La Sirena, de Constantino Riestra; la de Constantino Méndez; La Principal; La Segunda Rosita; Las Córdobas, de Galiano Córdoba y Hermano.

Sastrerías y camiserías: El Desgraciado, de Martínez y Corriño, y El Duquecito, de Germán González.

Peleterías: La Elegancia, de José Canet; Los Amigos del País, La Florida, La Victoria.

Locerías: La Adelina, de Martín Díaz.

Quincallerías, perfumerías y jugueterías: La Ganguista, de Baldomero Betancourt.

Fotografías: la de José Calvet y Compañía.

Peluquerías con y sin barbería: El Barberillo, de Marcos Aymart.

Depósitos de hielo: el de Juan Zorrilla.

Ferreterías: La Unión, de Ricardo Pérez; El Vapor, de Manuel San Pedro.

Boticas y droguerías: la de la señora viuda de Severo de León, y La Reina, del doctor José Rocamora.

Figuran también en el Almanaque Mercantil de 1881, las mueblerías El Manantial, de Manuel Fernández, y La Sin Rival, de José Maxenchs; la lamparería, hojalatería e instaladora de cañerías para gas y agua de R. Corrales y Cía.; el hotel El Vapor, la agencia de mudadas de Marcelino Crespo; la casa de baños El Barberillo, de Marco Aymat; y la fonda Las Delicias del Vapor, de Ramón Pose.

Los Tranvías de Caballos y las "Guaguas" de Estanillo

Circulaban por Reina en esta época con los ómnibus de caballos de Estanillo, los tranvías de caballos también, que tenían su paradero en el mismo sitio en que hoy se encuentra el de la Havana Electric Co., en el Príncipe. Reina y Carlos III eran las calles de tránsito obligado para ir a la plaza de toros de Infanta, el sitio de baile llamado Los Capellanes y el Club Campestre Almendares.

REINA EN LA REPUBLICA

A partir del establecimiento de la República, se transformó Reina gradualmente en calle eminentemente comercial hasta el punto de constituir hoy una de las de más tráfico de la ciudad. Donde antes se abrían las puertas de viejas casonas residenciales, aparecen hoy magníficas vidrieras artísticamente adornadas en las que se exhiben toda clase de artículos capaces de satisfacer al comprador más exigente. Sus amplios portales por los que a todas horas del día discurre una animada muchedumbre, contribuyen a facilitar este tránsito ininterrumpido haciendo que todos puedan contemplar las vidrieras y realizar sus compras con mayor comodidad.

Entre los comercios asociados a la Unión de Comerciantes de Reina y Carlos III que más se destacan en esa calle figuran el depósito de cigarros y tabaco de José L. Piedra, una de las mejores fábricas de cigarrillos y tabaco de la República, establecida en 1880; la joyería La Reina, de José López Fernández, establecida en 1919, la más antigua de la calle; la peletería "La Reina", de Abadín y Compañía, establecida en 1895, sin que desde entonces haya decaído jamás el favor que siempre ha merecido del público; la peletería "La Opera", de Aurelio Couceiro, que se ha colocado desde 1924 a la altura de las mejores; la peletería "El Mundo", establecida en 1935 por Varas, Sánchez y Compañía, famosa por la calidad de sus artículos y por sus ventas monumentales; la fotografía Moré, de José Moré, establecida en 1934; la casa de efectos religiosos "La Milagrosa", de Comas y Martínez; la prestigiosa mueblería y joyería "La Colonial", de Ruisánchez y Compañía, establecida en 1936; la mueblería "La Idea", establecida en 1927 por Sánchez y Vázquez, y ya famosa desde

entonces por la calidad de sus muebles; la segunda sucursal de la gran tienda de víveres "La Mía", establecida en Reina en 1936; la gran sastrería "El Arte", de Puente Hermanos y Compañía, inaugurada en julio de 1932; los extraordinarios Almacenes Ultra, abiertos en 1938 por César Rodríguez Morales, y hoy en día uno de los primeros de La Habana por su volumen de venta y por la calidad de su artículos; y finalmente la tienda en general de la Sears Roebuck Co., inaugurada en noviembre del año pasado, una de las más elegantes y mejor surtidas de La Habana, en la que se expenden todas clases de insuperables artículos sumamente bajos gracias a un sistema de venta especial.

LA AVENIDA DE BOLIVAR

En 1918 fué cambiado el nombre de la Calzada de la Reina por el de Avenida de Simón Bolívar, y en 1936 por el de Avenida de Bolívar simplemente; pero estos cambios de nombre no han logrado que el pueblo deje de llamar a la reina de las calles por su nombre original: la Calzada de la Reina.

EL PASEO DE CARLOS III, llamado también en un tiempo Alameda de Tacón y Camino Militar, constituía con la calle de Reina el Camino de San Antonio Chiquito allá por los siglos XVII y XVIII. Y como Reina, de la que es prolongación, fué la más importante arteria de comunicación por la que se efectuaba el intercambio de productos entre La Habana y el interior, por ser la primera y única vía que conducía al campo.

Delimitaba este camino en la primera mitad del siglo XVIII varias huertas y estancias, entre las que figuraban, por la parte norte, la estancia del teniente don Marcelo Carmona, la de don Tiburcio de las Banderas, y, finalmente, la huerta de don Nicolás González Borges, denominada después Molinos de Borges, y más tarde, del Rey, por existir en ella un molino de tabaco cuyos restos se veían hasta 1821 (Quinta de los Molinos).

Al sur del camino se hallaban las estancias de don Antonio de Zayas, y del Oidor, Bernardo Urrutia y Matos. La última perteneció al coronel Vicente Garcini.

Si Carlos III no constituyó hasta fines del siglo pasado una calle comercial, fué en cambio desde sus orígenes un camino a través del cual se ejercía un intenso tráfico en la buena acepción de la palabra.

A partir de 1780, año en que ya se hallaban muy adelantadas las obras de construcción de la fortaleza del Príncipe, sobre la que fuera loma de Aróstegui, se hicieron diversas mejoras en la vía. No obstante, durante todo el resto del siglo XVIII y el primer tercio del siglo XIX no fué completamente terraplenada hasta que en 1835 se formó el Camino Militar o Paseo de Tacón, a cuyo final comenzó a formarse el nuevo Jardín Botánico y se construyó la casa de Recreo de los Capitanes Generales en la que fuera estancia de Borges o Molinos del Rey, y es hoy Quinta de los Molinos (Escuela práctica de agronomía de la Universidad Nacional).

Tenía la Quinta de los Molinos una gran ventaja para la tranquila estancia de los Capitanes Generales en el verano, que eran su frescura y la belleza de sus flores. "No hay en todas las cercanías de La Habana—decía el finado Tiburcio Castañeda— sitio donde haya más brisa sin viento molesto que la Quinta de los Molinos".

EL PRIMER COMERCIANTE DE CARLOS III

El primer comerciante establecido en Carlos III fué don Enrique Disdier que en 1820 tenía arrendada parte de la Quinta de los Molinos y en la que poseía una vega y molino de tabaco Dice La Torre que teniendo Disdier la contrata de proveer al Estado de polvo de tabaco o rapé, cuyo uso estuvo muy difundido en toda Europa hasta mediados del siglo pasado, le hicieron la maldad de echar polvo de ladrillo a una gran partida de rapé que envió a España, lo que fué causa de que perdiera la contrata.

Explica Pezuela que la causa natural que determinó la transformación del Camino Militar fué la necesidad de asegurar una buena comunicación entre la ciudad y la fortaleza del Príncipe.

Se consideró también que para una ciudad "de tanta extensión y vecindario" como La Habana no eran suficientes paseos públicos la Alameda Interior de Paula y la llamada de Isabel II (Prado). Pero ni al terminar su mando el general Tacón en 1838, ni tampoco al terminar su corto período su sucesor, don Joaquín Espeleta, estaban acabados aún los terraplenes del Camino Militar. Fué bajo el gobierno inmediato del Príncipe de Anglona cuando terminó la construcción el Mariscal de Campo, Subinspector de Ingenieros, don Mariano Carrillo de Albornoz, el cual dividió la vía en tres calles de se-

senta varas de anchura. (Entonces y ahora, la calle más ancha de La Habana). Las dos vías laterales, con buenos bancos de piedra en su intermedio, se destinaron para los transeúntes a pie; y la central, de triple espacio que las otras, para el paso de carruajes.

LA ALAMEDA DE TACON

"Amenizan esta alameda, además de las cuatro filas de árboles que dividen las tres calles—dice Pezuela en 1863—cuatro plazuelas o glorietas circulares que se abren a distancias desiguales unas de otras en toda la longitud del Paseo. La primera y más notable se encuentra casi a la entrada. Su centro está ocupado por la mejor obra de escultura que había entonces en la isla. Es una hermosa estatua de mármol blanco de poco más del tamaño natural que representa el buen Rey Carlos III a pie, con cetro manto, y el peinado de su tiempo".

LA ESTATUA DE CARLOS III

Esta estatua estuvo desde 1803 hasta 1836 en el sitio que ocupó luego la Fuente de la India. En 1836 al iniciarse la construcción del Paseo Militar, fué trasladada al lugar en que hoy se encuentra. Fué debido a esta estatua que el Paseo de Tacón o Militar, comenzó a denominarse Paseo de Carlos III.

La historia de esta estatua está ligada a la memoria del ilustre habanero, doctor Tomás Romay el cual, al abrir un concurso la Sociedad Patriótica de La Habana en 1794 para inquirir qué estatuas debían colocarse en el nuevo Paseo de Extramuros (Prado), fué premiado por el trabajo que presentó señalando que las cuatro personas que más derecho tenían a nuestra gratitud eran Cristóbal Colón, Juan Francisco Caraballo, Martín Calvo de la Puerta y Carlos III. De estas estatuas sólo se erigió la de Carlos III por suscripción popular.

"A una distancia de poco más de doscientas varas de donde está la estatua de Carlos III—dice Pezuela—se halla la segunda glorieta, adornada también en su centro por una fuente sencilla que llaman de la Columna, porque sobre un pedestal descensa una columna istriada rematando en una figura. En los ángulos descubiertos del pedestal hay cuatro figuras alegóricas de piedra. Por esta segunda glorieta cruza la Calzada de la Infanta. A una distancia de 500 varas está la tercera glorieta, adornada en su centro como las anteriores. La cuarta, dista de la tercera sólo doscientas varas, descollando en su centro otro monumento que representa un templo griego con columnas cuadrangulares y relieves. Llámasele la fuente de las frutas porque adornan su pila cuatro pilares hermoseados con vasos etruscos que figuran contenerlas. En la quinta y última glorieta, mucho más fresca y sombría que las demás por los altos árboles qu la protegen, ocupa el centro la fuente llamada de Esculapio. Aquí termina el Paseo de Tacón. Confluyen con los terraplenes de esta extremidad de la alameda, tres avenidas principales: una a occidente que asciende hasta el Castillo del Príncipe; otra al sur que va al caserío San Antonio Chiquito, y otra que dirigiéndose hacia el norte, conduce a la misma casa de recreo o quinta de los Capitanes Generales, y cuyo jardín exterior, entre flores y árboles y plantas aromáticas, es uno de los raros sitios públicos donde bajan de sus carruajes las señoras para hacer ejercicios".

EL GRAN PASEO DEL SIGLO PASADO

La alameda de Carlos III era la de moda para los que paseaban a pie como para los que iban en volantas o en quitrines hasta las faldas de la loma del Príncipe. Refería el finado Tiburcio Castañeda que siendo don Pedro de Balboa jefe del departamento de Instrucción Pública a fines del siglo pasado, solía ir a cortejar en un faetón a la señorita Inés Goiry que paseaba en coche con algunos familiares por Carlos III. Guiando una tarde el faetón, se le desbocó el caballo y allí quedó don Pedro maltrecho y con una pierna rota, por lo que tuvo que guardar cama durante mucho tiempo. Pero doña Inés, como galardón a la constancia de Balboa, le concedió su mano.

CASAS DE SALUD

En 1880 había en el Paseo varias quintas o casas de salud, entre las que son de recordar la antigua Quinta Garcini, a donde los centros regionales que no tenían casas de reposo, enviaban sus enfermos a recuperar la salud; y la quinta San Rafael.

El Almanaque Mercantil cita como únicos establecimientos existentes en la Calzada en 1881, al depósito de Canteras, tejares y piedra artificial de Nicolás Andreu; y la armería y herrería de Santiago Más.

En 1886, siendo Alcalde de La Habana don Segundo Alvarez se trasladaron las rejas que circundaban el Campo de Marte a la Quinta de los Molinos, donde fueron colocadas frente a la calzada y donde aun hoy se encuentran.

En 1887 existía al pie de la loma de Aróstegui o del Príncipe, a la terminación del paseo un lugar de bailes nocturnos llamado el Hermitache, según el investigador Pérez Beato. Frente a la Quinta de los Molinos había también otro lugar de recreación y bailes que después se destinó a casa de vecindad.

EL CLUB ALMENDARES

En parte de los terrenos comprendidos hoy por el ángulo que forman Carlos III y Ayestarán estuvo en el último tercio del siglo pasado el club campestre Almendares donde se celebraban las inolvidables romerías de San Cristóbal de La Habana, fiestas estas que organizaban los centros regionales y a las que acudía mucho público. Para celebrar la romería se levantaban alrededor de la glorieta central—en la que se bailaba—numerosos kioscos y tiendas entre los que son de recordar el de los catalanes, asturianos y montañeses; el gran bohío cubano; el kiosco de los canarios, la casa de los andaluces y gallegos, y las tiendas de los vascongados y navarros. En el Club Almendares se celebraron luego importantes encuentros de base ball.

Recuerda Gustavo Robreño que allí se produjo una vez un episodio escandaloso al jugar un team de pelota femenino contra otro de hombres, y ser derrotado este último con score de quince por cero.

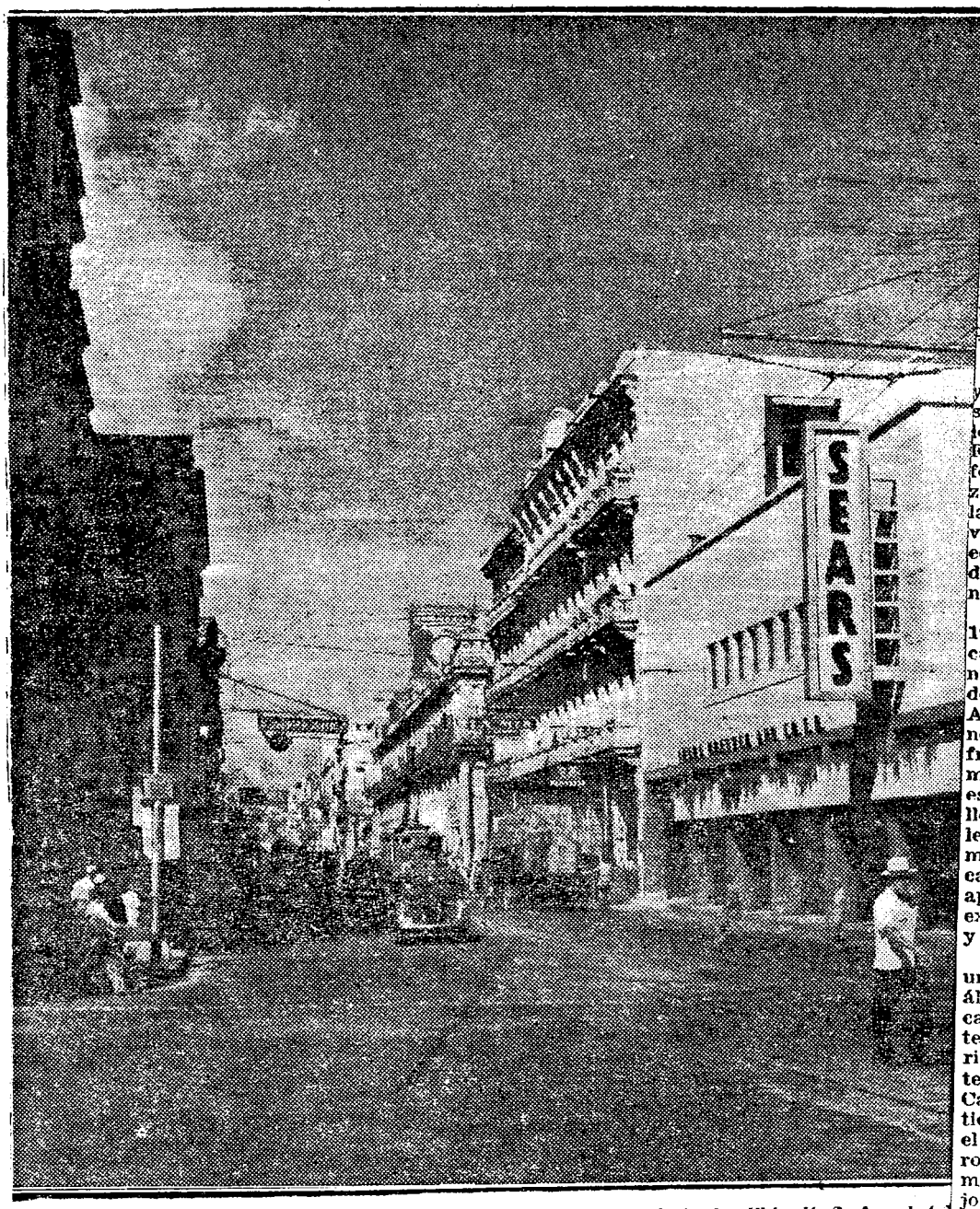
El home del cuadro de pelota estuvo originalmente en la esquina de Lugareño y Almendares, hasta que fuera incendiada la glorieta por unos desconocidos un día de elecciones generales en La Habana. Aprovechando la confusión del momento, esos individuos asaltaron al cajero llevándose todos los fondos del club. Posteriormente fué corriéndose gradualmente el cuadro hacia el interior hasta que en 1916 fué establecido frente a Desagüe, junto al Parque Mundial. Hoy en día el Almendares Park y el Parque Mundial están abandonados.

CARLOS III MODERNO

La Calzada de Carlos III comienza ya a convertirse en calle comercial a ritmo acelerado. Hasta hace pocos años era una avenida residencial. Hoy en día cuenta con importantes establecimientos comerciales, entre los que sobresalen el almacén y fábrica de tabaco de H. Duys and Co., establecido en Carlos III número 505 en el lugar en que antes se hallaba la antigua fábrica de tabacos La Legitimidad; la gran casa importadora de maquinarias "U. S. Hoffman Machinery Corp"., el jardín "El Fénix", preferido de la mejor sociedad habanera por sus raras y bellas flores; los Expresos Unidos de Cuba, una de las mayores empresas de la isla; la gran fábrica de tabacos Larrañaga; la Compañía de Levadura Fleischmann, productora de las digestivas pastillas de levadura que tanta demanda tienen por sus excelencias; los establecimientos de José Nuevo y Compañía; Ignacio López y Compañía; el afamado jardín Fraga, de José F. Fraga, y otros cuya relación harían interminable esta lista; todos ellos, asociados a la "Unión de Comerciantes de Reina y Carlos III".

VUELVE A LLAMARSE CARLOS III

La calle de Carlos III fué la primera a la que se cambió de nombre al constituirse la República. El 7 de mayo de 1902 se le puso el de Avenida de la Independencia. Por decreto presidencial de 1936 se le ha vuelto a llamar Paseo de Carlos III. La república ha reconocido con ello que dicho rey fué uno de los más esclarecidos monarcas que tuvo España en la isla, y el que más merecimientos y beneficios proporcionó a Cuba.



¿Quién diría hoy que éste fué el antiguo camino de San Antonio Chiquito? Aquel tr piña en la que pastaba el ganado. ¿Quién podría imaginarse hoy que a ambos lad que se cultivaban frutos menores? Han pasado muchos años desde entonces. La anti añorable calle de la Reina, es hoy la Avenida de Bolívar, una de las más important se efectúa un inmenso tráfico. Aparecen en primer término a la derecha, el viejo P rona); a la derecha la moderna estructura de la Sears Roebuck Co., como si quisie como si dijeran: "Somos la historia de la calle de

a Habaña podía renombre es, pues según dice Pez u Diccionario Geográfico órico de la Isla de Cuba: s la calle más regular y e todas las vías de la ca erfectamente rectilínea. hura, uniformidad y si s superior a las demás o La Habana. Casi to dificios de esta hermosa v ue diciendo Pezuela— son isos con algunos de tre a mayor parte carece en a baja de esas galerías hadas, esa arquitectura que es propia de la Gran A

La Plaza del Vapo

El mercado del Vapor ya desde 1817 siendo de sus casillas. El nombre de lo debe a haber coloca Francisco Martí y Torrens fonda que tenía frente a zada de Galiano, un cua la vista del vapor Neptu vino a Isla en 1819. En edificó el mercado, cons dolo de cantería, el capi neral don Miguel Tacón

Según José G. Arbol 1852 Reina era ya una de cas calles de extramuros nía alumbrado de gas, si de las demás de aceite. E Arboleya decía de Reina ne espaciosas aceras y frondosos". Aunque toda mejoras contribuyeron a l esta calzada la reina de lles, su desarrollo come lento durante más de la mitad del siglo pasado. " calle —dice Pezuela— aparecen más establecimi expendio que algunos de y de inmediata necesida

Y es que Reina fué una vía residencial somb álamos y bordeada de ma casonas que si en su asp terior eran europeas, en rior hacían gala de un tectura de puro sabor Casi todas tenían un am tio con un rumoroso sur el centro que en los dí rosos del tórrido verano maba sus aguas refresca jo el follaje de un fram de una enredadera. Circ los patios amplias galerí las que se abrían las pu las habitaciones. Tenían sas a la entrada grandes nes en los que se gu volantas y quitrines. Tod se pueden ver algunas, casi todas han sido rem

¿Quién diría hoy que éste fué el antiguo camino de San Antonio Chiquito? Aquel trillo que reptaba a través de una agreste campiña en la que pastaba el ganado. ¿Quién podría imaginarse hoy que a ambos lados de este camino existieron estancias en las que se cultivaban frutos menores? Han pasado muchos años desde entonces. La antigua Calzada de San Luis Gonzaga, la vieja, la añorable calle de la Reina, es hoy la Avenida de Bolivar, una de las más importantes arterias comerciales de la Capital en la que se efectúa un inmenso tráfico. Aparecen en primer término a la derecha, el viejo Palacio Aldama (hoy fábrica de tabacos La Corona); a la derecha la moderna estructura de la Sears Roebuck Co., como si quisieran simbolizar el contraste entre dos épocas; como si dijeran: "Somos la historia de la calle de la Reina".

CUMPLESE, HOY, EL CENTENARIO DE LA CALLE DE LA REINA

Construída en 1844 por los presidiarios y esclavos, con un costo de $2,109.00.—Se le llamó camino de San Antonio chiquito. — Detalles históricos.

Por José A. García Gracia, de la redacción de EL PAIS

La Ciudad de San Cristóbal de La Habana conmemora hoy, a más del primer centenario de la construcción del Morro de La Habana, el de la apertura al tránsito público de la Calzada de la Reina (Avenida de Simón Bolívar.)

La importante rúa capitalina, una de las primeras en su clase, que figura entre las cuatro o cinco avenidas más anchas de la ciudad de La Habana, marcha también a la cabeza de otras importantes calzadas en su aspecto comercial, económico y social por el auge que han sabido imprimirle desde antaño todos los que en ella han vivido o desenvuelto sus actividades de negocios.

DATOS HISTORICOS

Al acercarse la fecha en que, según los datos históricos fuera abierta al servicio público la actual arteria comercial, visitamos el Archivo Nacional, donde fuimos gentilmente atendidos por su director, capitán del Ejército Libertador señor Joaquín Llaverías, y por el jefe del archivo fotográfico, señor Max Tosquella, para conocer entre las montañas de documentos que allí existen, los que se relacionan con la construcción de la calzada de la Reina (Simón Bolívar.) En el palacete construído en la calle de Compostela y Paula, verdadera obra de arquitectura diseñada por el destacado profesional, arquitecto señor Luis Dauval, el capitán Llaverías, impuesto de nuestros deseos informativos, rápidamente, por conducto de uno de sus empleados se dispone a complacernos. Cinco minutos después de solicitado el servicio, nos pone a nuestra disposición tres legajos, donde aparecen otros tantos expedientes relacionados con dicha obra.

El capitán Llaverías, sentado frente a una mesa, teniendo en el otro extremo al señor Tosquella, nos muestra el primero de los documentos. Es el expediente número 51,297, del legajo 1315. En el mismo figuran treinta y ocho documentos manuscritos, del señor Joaquín Gómez, que, como depositario de los fondos de Obras Públicas, fue el encargado de proponer al entonces capitán general en la Isla de Cuba, Leopoldo O-Donnell la conveniencia de llevar a cabo la ejecución de la obra de construir la calle Reina, desde la esquina de Amistad o Miguel Aldama hasta la hoy Calzada de Belascoaín o Padre Félix Varela.

El expediente dice, entre otras cosas, «que, como depositario del fondo de Obras Públicas, acompaña a V. R. las cuentas de un cargo que fue extendido con la debida separación a que fue encaminado por quien corresponde para impartirle su superior aprobación, no hallándose en ella fueros o reparos que oponer.»

LA CALZADA DE LA REINA

La hoy Calzada de la Reina que en el año 1751 se conocía por camino de San Antonio el Chiquito, nombre que se le impuso por conducir a un ingenio que tenía ese nombre, tuvo después otros nombres, como el de Calzada de San Luis Gonzaga, calle de la Reina, Calzada de la Reina y Avenida de Simón Bolívar, este último como homenaje al libertador, cuyo natalicio se conmemora hoy, al cumplirse el 162 aniversario.

La Calzada de la Reina tuvo el nombre de Calzada de San Luis Gonzaga, debido a que, en la esquina formada por Belascoaín, donde se encuentra hoy el café «La Avenida», fue construída una iglesia con ese nombre que fue erigida en el año 1751 y destruída después, en 1835. Cerca de este lugar estaba la estancia de Carmona, que, según los historiadores de la época, abarcaba una gran extensión de terreno.

En la esquina de Aguila había una plazoleta que formaba un semicírculo. Ya que en esa fecha se habían construído las aceras de piedra y un gran número de bancos, donde se organizó un «cenáculo», al que acudían los políticos de la época y los comentaristas que, a caza de noticias, se reunían allí, formando sus tertulias día tras día. Ese lugar era conocido por «El Mentidero.» Muy cerca del mismo, allá por el año 1817, fue construída la llamada Plaza del Vapor que más tarde fue bautizada por «Mercado de Tacón», en atención a que el capitán general, Miguel Tacón, en el año 1814, procedió a su reconstrucción cambiando las maderas de que estaba construída por cantería. El nombre de Plaza del Vapor tuvo su origen, según los historiadores, debido a que, en la parte de Galiano había una fonda propiedad del señor Francisco Marty Torrens, que tenía en su interior un cuadro que debió ser del vapor «Neptuno.»

Por entre las calles de Manrique y Campanario corría una zanja, con agua pestilente, que se extendía a otras calles y que, precisamente, parece llegaba hasta el lugar donde se encuentran las estatuas en el Paseo de Carlos Tercero.

Uno de los primeros trapiches que existió en Cuba, propiedad del señor Vicente Garcini, era trabajado por Esteban Estrada, que molía las cañas de la finca de aquél, llamada «El Retiro.»

En el año 1849 se construyó un malecón, elevado, para levantar el nivel de la calle, ocupando el centro de la misma y por los lados transitaban los vehículos de aquella época, quitrines, volantas, etc. Esta obra, llevada a cabo por el general Miguel Tacón, fue duramente criticada y años después desapareció, siendo reemplazado el malecón por árboles.

EL COSTO DE LA CONSTRUCCION DE LA CALZADA DE LA REINA

Como dato curioso hemos seleccionado del expediente algunas cifras de lo gastado para la construcción de la calzada de la Reina. El costo de la misma ascendió a $2.109 y real y medio fuerte.

El encargado de la obra recibió como gratificación un real fuerte cada día; por gratificaciones al encargado de la obra y al albañil Narciso Bayona, por una semana de trabajo se le abonaron 6 pesos; por cuentas presentadas por el ingeniero que dirigió los trabajos, señor Luis Dueros, $659.00 y 6 reales fuertes; el resto, hasta completar la cantidad de $2.109 y un real y medio fuertes, se empleó en gratificaciones a esclavos y presidiarios, pago de arena, cal, herraduras e implementos de trabajo.

La obra comenzó el 25 de mayo y terminó el 30 de septiembre del año 1844.

LA QUINTA DE LOS MOLINOS

La prolongación de la calzada de la Reina se extiende al Paseo de Tacón o Avenida de Carlos Tercero. Comienza en la esquina de la calzada de Belascoaín y termina al comenzar la calzada de Zapata. Su construcción fue antes del año 1817. En esta avenida se encuentra la Quinta de los Molinos, poseyendo bellos edificios y grandes jardines, ocupada hoy por la Universidad Nacional. Del aporte ofrecido por el señor Joaquín Gómez, la edificación y los jardines costaron al Erario la suma de $18 605.00.

En la terminación de la Avenida se levanta sobre una meseta, en un «mirador» hacia La Habana, el histórico Castillo del Príncipe.

En esa Avenida se levantaron diversas obras de escultura. Las estatuas de Carlos III, de la Xers, etcétera, algunas de las cuales han desaparecido.

EL EDICTO PARA LA INAUGURACION DE LA CALLE

El el periódico de la época «Diario de La Habana», de fecha 23 de julio de 1844, se publicó el edicto por el cual, el capitán general anunciada la apertura al tránsito público, al siguiente día, con motivo de conmemorarse el onomástico de la Reina Madre, de la calle Reina. Exceptuaba de los beneficios de utilizar esa vía, a las carretas

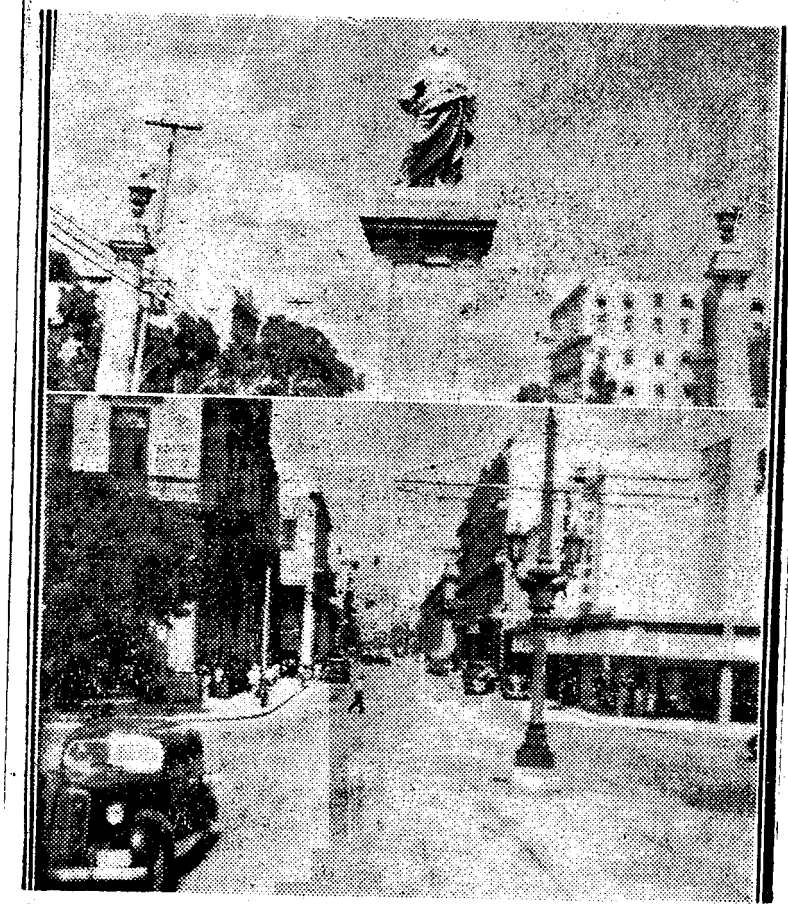
LA ASOCIACION «UNION DE COMERCIANTES DE REINA Y CARLOS III»

El señor Antonio López Blanco, presidente de la «Unión de Comerciantes de Reina y Carlos III» y los miembros de tan prestigiosa institución a quien visitamos en la noche de ayer para obtener algunos de los valiosos datos que ofrecemos en esta información, nos informaron que dicha organización se propone, con el concurso de sus miembros, continuar la tarea que se ha impuesto de mejorar la importante vía comercial, industrial y profesional

La Calzada de la Reina, que fue transformada allá por la administración del doctor Carlos Miguel de Céspedes, al llevarse a cabo la construcción de la Plaza de la Fraternidad, sustituyendo al «Campo de Marte», es uno de los lugares públicos más bellos de las Américas; las 143 casas que en once cuadras posee la Avenida, son reemplazadas por modernos edificios. El Palacio de Aldama, que se levanta en la esquina de Amistad, el edificio de la «Sears», el del periódico EL PAIS, el de la peletería «La Reina» y otros muchos más, forman un conjunto armónico de belleza, de líneas arquitectónicas que en no lejano tiempo sustituirán las antiguas edificaciones.

Al cumplirse hoy el centenario de la Calzada de la Reina, la Asociación de «Unión de Comerciantes de Reina y Carlos III» formula fervientes votos por Cuba y su pueblo.

En el Centenario de la Calzada de la Reina



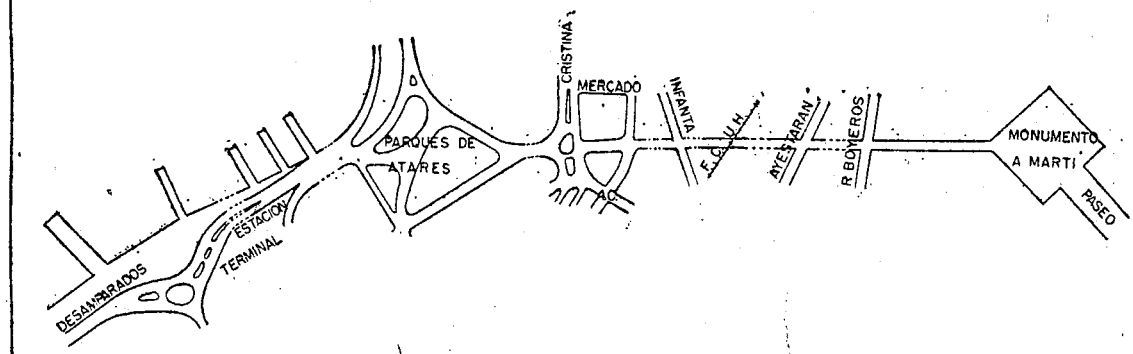
Al cumplirse hoy el primer centenario de la apertura al tránsito público de la Calzada de la Reina, fueron tomadas estas dos vistas. La primera, en la que aparece la estatua erigida en el Paseo de Carlos III, prolongación de la ruta de Reina y la segunda, la entrada a la populosa Avenida, que es orgullo de los habaneros, la que fue captada en la esquina formada por Reina y Amistad, donde se levanta el palacio de don Miguel Aldama, ocupado ahora por una industria tabacalera.

AVENIDA CENTRAL

TEMAS URBANISTICOS

Urge construir la Avenida Central de La Habana

(A la memoria de Pepín Rivero)



Por ARMANDO MARIBONA

•

Faltan pocas semanas para que comience, con los vientos del Norte, el oleaje en el Malecón, y los automóvilistas particulares y chauffeurs profesionales eludirán rodar por esa vía.

Las supercongestionadas calles San Lázaro, Neptuno y San Rafael y las avenidas Zanja y Carlos III-Reina resultarán insuficientes para la circulación de vehículos. Este problema, que ya ha sido muy grave durante los anteriores inviernos, será aumentado ahora que existen 70 mil automóviles y camiones en Cuba, correspondiendo la mayor parte de ellos al término municipal de La Habana y a los que le rodean.

Nuestra ciudad-capital carece de avenidas que la atraviesen de extremo a extremo. La única calle que va de la bahía al Malecón es Aguila, de estrechez lamentable. Prolongar Reina hasta el Muelle de Luz, y el Paseo del Prado de la bahía a La Punta, eran nuestras ilusiones de muchacho.

Desgraciadamente ninguno de nuestros gobiernos tuvo grandiosas ambiciones urbanísticas, exceptuando el del Gral Machado. Las realizaciones de todos los demás han sido raquíticas, y se redujeron a la periferia, sin valor para emprender obras en los lugares céntricos. (Los únicos ensanches céntricos hechos durante la desadministración del doctor Grau son el de Desamparados hasta la Planta Eléctrica, dirigido por el joven ingeniero Julián Martínez Callejas, y el de Cristina —inconcluso— concebido por el ingeniero Vicente Sallés).

Hace como diez años veníamos en nuestro modestísimo Ford con el inolvidable Pepín Rivero de su

residencia en la Loma del Mazo hacia el DIARIO DE LA MARINA, y detrás de nosotros su automóvil ocupado por dos fieles y valientes guardaespaldas. (En aquella época Pepín era perseguido por los extremistas, persecución que cristalizó en tiroteo, causándole una herida que milagrosamente no resultó mortal). Cuando pasábamos por Ayestarán cerca de la Ermita de los Catalanes, Pepín se lamentó de que Batista hiciese oposición pasiva al magnífico proyecto de Forestier (consistente en construir allí un gran parque central y Centro Cívico, basados ambos en sendos proyectos del ingeniero Enrique J. Montoulieu y el arquitecto Pedro Martínez Inclán) probablemente porque Forestier y sus competentísimos colaboradores cubanos y franceses lo confeccionaron bajo el gobierno de Machado. Más tarde Batista comprendió las conveniencias del proyecto, patrocinando el concurso para el monumento a Martí. El Dr. Grau, inflexible y tozudo, se opuso sin rectificaciones al parque, al Centro Cívico y al monumento por ser proyectos "machadistas" y "batistianos". ¡Cuántas cosas agudas diría Pepín Rivero si viviese!

Otro día que también veníamos con Pepín Rivero por el mismo lugar, yo le explicaba mi proyecto de la "Avenida Central", que lo atravesaría. El había estado en las más grandes ciudades de Europa y de E. U., y ambicionaba para Cuba lo mejor en todos sentidos, de ahí que nos estimulase a tratar de urbanismo en nuestros artículos. Dedicamos varios a la Avenida Central, algunos ilustrados con planos.

Se interesaba tanto el doctor Rivero en la construcción de esa Avenida, que animó a los arquitectos e ingenieros César Castellá y Vicente Sallés, estudiaran técnicamente el proyecto, y para hacerlo llegar al Gral. Batista nos invitó a almorzar con Castellá y el ingeniero Amadeo López Castro, entonces asesor del Presidente de la República. Pero las recaudaciones no eran suficientes entonces a cubrir el costo de tan importante empeño o no hubo decisión gubernamental de realizarlo, quedando engavetado.

La última vez que hablamos con Pepín fué en su residencia de la Loma del Mazo. Le llevamos el plano de La Habana y volvió a "soñar" con la posibilidad de la Avenida Central.

Que la más intensa circulación de vehículos se desarrolla en nuestra ciudad-capital de Este a Oeste y vice-versa, lo hemos afirmado muchas veces, durante cinco lustros, y lo comprobó hace dos años el Ministerio de O. P. cuando todavía confiaban en permanecer otros cuatro años y en que continuarían indefinidamente las fabulosas y despilfarrables recaudaciones, por lo cual iba a ser posible dedicar a avenidas y a edificios una pequeña parte de los créditos destinados a unas y otros....

Entre las obras comenzadas y no terminadas por el gobierno del Dr. Grau figura dicha "Avenida Central". Consiste ese proyecto en la prolongación de Desamparados (cuyo ensanche estudió el ingeniero Emilio Vasconcelos hace 15 años); pasando entre los muelles y la Planta Eléctrica, por debajo del elevado del F. C., para continuar sobre el antiguo Arroyo del Matadero (entubado), junto al Mercado Unico, el Manglar de Urrutia, y, atravesando Infanta y Ayestarán, rodearía el Centro Cívico para enlazar con la Avenida de los Alcaldes ("Paseo") en el Vedado.

Esa "Avenida Central", la venía ejecutando últimamente el Ministerio de O. P. (sin mencionarnos, como ocurrió con otros proyectos nuestros), dándole apenas 20 metros de ancho. Es un error que debe ser rectificado. En Río de Janeiro construyen actualmente una avenida diagonal de 60 metros de ancho, demoliendo numerosísimas manzanas de casas, muchas de éstas de varios pisos, mientras que el proyecto nuestro, estudiado por los arquitectos e ingenieros Sallés y Castellá dándole modestamente 30 metros de ancho, **sólo requiere un cuatro por ciento de demoliciones de relativo valor.**

La Avenida Central haría factible llegar del Cementerio a La Lonja en ocho minutos. Descongestionaría el Malecón, San Lázaro, Neptuno, San Rafael, Zanja y Carlos III-Reina. Sería una vía para circular casi en línea recta de Este a Oeste. Daría acceso fácil al ramal de Oriente de la Carretera Central a gran número de barrios. Pondría al Cerro a 3 minutos del Vedado. Demostraría, en fin, que el centro geográfico y demográfico de la ciudad-capital es la Ermita de los Catalanes, como lo afirmaron a principios del corriente siglo Enrique J. Montoulieu y Pedro Martínez Inclán, ratificándolo Forestier.

AVE. DE CESPEDES

(MALECON DE LA BAHIA)

NOMBRES DE LOS DIVERSOS TROZOS DE MALECON

Avenida de Céspedes:

Desde la Capitanía del Puerto al Castillo de la Punta.

Avenida de Maceo:

Desde el Castillo de la Punta a la antigua Calle de Marina.

Avenida de Washington:

Desde la Calle de San Lázaro al Parque del Maine.

Avenida Pí y Margall:

Desde el Parque del Maine a la Calle G, del Vedado,

Avenida de Aguilera:

Desde la Calle G hasta el río Almendares.

VIEJAS POSTALES DESCOLORIDAS

EL MALECON DE LA BAHIA

Por Federico Villoch.

CUANDO en los primeros meses del gobierno del General Machado se dió a conocer su célebre y fantástico Plan de Obras Públicas, la crítica de una parte, y de la otra, el choteo criollo tuvieron ocasión de lucir sus facultades; pero Carlos Miguel de Céspedes, nombrado Secretario de Obras Públicas, acometió aquellas obras con denuedo y fe; y lucha aquí, vence allá, logró al cabo que burlas y críticas se acallasen, siendo realidades la Plaza de la Fraternidad, el Capitolio con sus jardines, la Carretera Central, la transformación completa del paseo del Prado, la Avenida de las Misiones y cien mejoras por el estilo, entre ellas, el Malecón de la Bahía, que ha dotado a nuestro puerto de una de las entradas más bellas del mundo, y que es objeto de la presente vieja postal.

Y no vale decir aquí, siempre en el plano de la enconada crítica política—del que ni Dios nos saca por inveterada costumbre—que aquellos polvos trajeron estos lodos; porque no hay tales lodos, sino muchos jardines sembrados de vistosas y perfumadas flores; y muchas innovaciones de indiscutible trascendencia; y gran número de bellezas que nos honran ante el mundo: si hay lodos, irán por los caminos de Dinamarca; de lo que es bien que nos apartemos, no sin llevarnos las manos a las narices...

Antes de iniciar sus planes el dinámico Carlos Miguel, la entrada de nuestro Puerto no se distinguía, ciertamente, ni por lo pintoresco, ni por lo limpio; teníamos, pasada la barra del Morro, la «Puntilla», ensenada fea y cenagosa, donde se mecían docenas de endebles botecillos destinados a la pesca, que utilizaban los aficionados domingueros, los que corrían serios peligros al pretender alcanzarlos saltando de arrecife en arrecife; y hoy pueden hacerlo, cómodos y seguros, gracias al embarcadero construído en el propio sitio compuesto de varios escalones de piedra.

También servía esta «Puntilla» para desembarcar las maderas que procedentes de las costas americanas traían las barcas y bergantines que se dedicaban a ese negocio, depositándolas allí para ser luego conducidas a los almacenes de Ladislao Díaz y Tellería, que, como se recordará, tenían sus barracones y almacenes en lo más céntrico del Prado. El de Tellería desapareció devorado por un gran incendio. A veces permanecían aquellas maderas cerca de la Punta, formando grandes tongas sobre las que venían a sentarse los paseantes al caer el día, para ver entrar los buques por la boca del Morro y deshacerse, en blancas y bulliciosas espumas, sobre los arrecifes de San Lázaro, los imponentes oleajes del invierno. ¡Qué diferencia entre aquel sucio y maloliente lugar, vertedero de caños y cloacas; y el limpio y cómodo Malecón de hoy, cuyo primer tramo construyeron los americanos durante el mando del general Wood, en 1901. Allí tenía aquel popular Don Bernardo,

«el de la Punta»—mote que no sabemos si se lo debía a vivir en aquella explanada, o a la costumbre de usar la larga canosa pera terminada en punta—jefe de voluntarios, y de los más intransigentes, por cierto; allí tenía, decíamos, su casa particular, que se le triplicó de valor entre las manos, al vendérsela al acaudalado señor Tirso Mesa para convertirse más tarde en el entonces a la moda Hotel Miramar, de vida tan efímera, sin embargo, y no obstante los esfuerzos que para sostenerlo en primera línea realizó su arrendataria doña Pilar Somoano de Toro. Antes de edificarse el que fué después Hotel Miramar, varios alegres bohemios de la época, entre ellos el recién graduado doctor Pereda, los hermanos Robreño, Elías Vedia, Villaverde, el nieto de Don Cirilo, el postalista, Carlito Maciá y otros jóvenes de la Acera, en un cafetín que se instaló provisionalmente en la casa que había sido del citado don Bernardo, «el de la Punta», fundaron un Petit-Club que bautizaron con el exótico y pintoresco nombre de «El Malecón de Alejandría», por el recuerdo que despertaba aquel sitio de Dionisius y otros personajes de la novela, entonces en boga, titulada «Afrodita», original del exquisito escritor francés Pierre Luis, cuyo argumento se desarrolla en aquel pintoresco puerto del Oriente. Chistes, risas y canciones alegraban aquel rinconcito, hasta las primeras luces del alba: la hora de los pescadores; y de las pecadoras. Ramiro Mazorra le cantaba algunas veces el Cielo y Mar, de Gioconda, o el prólogo de Payasos, a las olas. En el «Malecón de Alejandría» se brindaba todas las noches por el porvenir de Cuba—entonces palpitante de halagadoras esperanzas—y también por que «aquellos primeros metros del Malecón que acababa de iniciar el gobierno de la intervención americana llegaran en su día a extenderse a todo lo largo del litoral, hasta el Vedado, convirtiendo el oscuro y pestilente albañal de San Lázaro en un limpio y elegante paseo digno de la capital de la República; y encanto de los que un día la visitaran, entrando por su Puerto»—. ¡Felices los supervivientes de aquella simpática bohemia del «Malecón de Alejandría», que, andando el tiempo, vieron su sueño realizado!... Pero continuemos, después del «Castillito», y de veinte y seis años de tiempo, con el Malecón de Carlos Miguel.

Después de la «Puntilla», se levantaba el muro de la calle de Cuba, en cuyo número cuatro se hallaba, y se halla aun, el célebre café «El Lucero», en el que caían de madrugada gentes del hampa enredados con la policía y tan conocidas como «Jimenito», Pancho Iman, y el diestro carterista Juan Vento, hermano del tristemente célebre bandido Manuel Vento, el de las coplas; del que se libró al fin la sociedad aplicándosele «la ley de fuga». En los altos del café «Lucero» vivía el Marqués de Sandoval, quien se entretenía por las tardes en arrojarle desde su terraza centavos y níqueles a la chiquillería del barrio. El café «Lucero» era propiedad de don José Echozarreta, abuelo del hoy tan aplaudido barítono cubano Romano Splinter.

Frente al muro, entre «El Lucero» y la Maestranza de Artillería, existía una pirámide de viejas granadas, al parecer inservibles, cercada por una verja de hierro, como recuerdo del tiempo antiguo. No recordamos si fué una de estas granadas, u otra que se trajo a la Habana, de las que habían servido en Cárdenas o Santiago de Cuba, en la guerra con los americanos, fué escogida por el comandante de dicha Maestranza don Severo Gómez Núñez, para rodearla de un aro de platino y conservarla como recuerdo de aquella guerra, y al estar realizando ese trabajo varios obreros de dicha Maestranza, sin sospecharlo, hizo explosión el proyectil, hiriendo de gravedad a varios de aquéllos, y causando la muerte del cabo Martín Flores y del joven Carlos Bauzá, hermano éste de Joaquín, que años más tarde fué conocido y apreciado administrador de la empresa Suárez y Rodríguez, del género cubano, que funcionaba en el teatro Martí.

Al lado de esta pirámide de viejas granadas se levantaba un cuartelillo destinado a los obreros de la infantería de marina que trabajaban en la Maestranza. A la puerta de la cocina de este cuartelillo veíase por las mañanas un buen número de chiquillos callejeros de aquella barriada, pelando papas, todos a una; a cuyos servicios correspondían después los cocineros del cuartelillo dándoles a cada uno una buena cacerola de rancho, que se llevaban a sus casas respectivas. Forzando la memoria no nos costaría mucho citar los nombres de algunos de aquellos «fiñes»: unos, segados ya por la muerte; otros, desaparecidos en el montón anónimo de la miseria; algunos, triunfadores de la vida, en la que ostentan, al presente, destacados puestos en la política, las profesiones universitarias y las finanzas. Venía después el llamado «boquete», frente a la tan citada Maestranza; y seguidamente, las peligrosas resacas que iban a estrellarse con el muro de la Cortina de Valdés, todo lo que comunicaba a la entrada de nuestra bahía el poco agradable panorama de un puerto turco de segunda clase.

El Sr. Presidente de la República inició solemnemente los trabajos de dragado a la entrada del Puerto, en la parte conocida por «Bajos de San Telmo», el día 23 de septiembre de 1925. Todos recordarán aquellos disparos de cañón que se hicieron para que desapareciesen dichos bajos. El propio Presidente manejó una carretilla para conducir los primeros materiales de la obra, y fué estruendosamente aplaudido por el numerosísimo público que presenciaba el acto. Si Machado se hubiera retirado al terminar su primer beneficioso período de gobierno, muy otra hubiera sido su memoria; pero ya dijo Cervantes—y pocos han hecho caso de su dicho—«que nada hay más grato que mandar y ser obedecido; y que una vez que se ejerce el poder, se desea ya conservarlo toda la

la Capitanía del Puerto, y el relleno del espacio comprendido entre dicho muro y el Litoral, constituyendo una obra que debía considerarse de primera necesidad, toda vez que no sólo embellecía la ciudad y la entrada del Puerto, sino que ensanvida»...

Tenían por objetivo aquellas obras la construcción de un muro entre el Castillo de la Punta y chaba y facilitaba el tráfico, evitando la congestión en los muelles y parte comercial de la ciudad. Para llevar a cabo toda esta fuerte y complicada urdimbre, trabajaban tres grúas flotantes que se llamaban «Cristóbal Colón», «Hatuey» y «Guarina». Se echaron a volar las especies más alarmantes y ridículas: que la bahía se iba a desbordar sobre la ciudad—¡Jesús nos valga!—; que en los días de fuertes nortes las embarcaciones surtas en el Puerto iban a chocar y deshacerse unas contra otras; y, en fin, que no se le robaban al mar impunemente ciento once mil metros cuadrados, sin que «a su hora», su venganza fuera terrible y memorable. Aquel «loco de Carlos Miguel» abrigaba sin duda secretos y pérfidos designios sobre los pacíficos—y rutinarios—vecinos habaneros Pero se realizaron las obras; y ya hemos visto que no se desbordó nada, como no fueran los debidos elogios a los iniciadores de aquélla; ni que temblaran las esferas, sino que ha quedado allí una amplia y bella avenida que predispone en nuestro favor a los cultos inmigrantes que nos dispensan la honra de visitarnos...

La entrada del puerto de Barcelona despierta en el viajero la idea de que lo hace en una ciudad en alto grado optimista, comercial, industriosa; en el de Nueva Yok, que va a enfrentarse con un monstruo de acero que puede, o acogernos, o estrangularnos, entre sus musculosos brazos; en el de la Habana de hoy, que le espera una dulce y bella criolla ataviada a la moderna, todo amor, cariño, simpatía...

Los que no conocieron, o no recuerdan, el aspecto de aquella entrada de nuestra bahía, no pueden aquilatar, ni darle su justo aplauso, ni su merecido elogio, a las obras que allí se llevaron a efecto en el corto período de poco más de un par de años, a lo sumo. Se iniciaron las obras el día 22 de marzo de 1926 y... hay que escribir el SE CONTINUARA de los folletines. Desde que empezaron aquéllas no se hablaba más que de su fracaso. Este Malecón de la Bahía sirvió de tema a los opositores del Gobierno para enjuiciarle ante el público. Muchos iban allí por la mañana, o por la tarde, para gozarse en este o aquel fiasco o malogro; o para retirarse, mordiéndose los labios con despecho, al constatar que la obra iba adelantando día por día, pulgada a pulgada, metro a metro. Que se agotaron los fondos. Que Cartaya, Secretario de Hacienda, se negaba a conceder nuevos créditos para continuar la descabellada empresa. Que el gobierno americano, velando por la seguridad de su marina de guerra y de sus grandes barcos trasatlánticos, le habían opuesto serios reparos a la obra en una enérgica nota diplomática que obraba ya en poder de nuestro gobierno. Que, en fin se iban a suspender los trabajos; pero todos los días, al asomar el astro rey su «rubicunda faz», que dice Quijano, por encima de las lomas de Guanabacoa la Bella, las sirenas de las dragas allí instaladas hendían los aires con sus estridentes silbatos;; y continuaban los trabajos.

Desde el Castillo de la Punta—que al decir de la gente, entre paréntesis—por milagro no se convirtió en pintoresco hotel para turistas, cuando cierta activa señora, entendida en el ramo, le hizo proposiciones a José Miguel para adquirirlo y dedicarlo a aquellos fines, desde la pintoresca fortaleza, decíamos, que se levanta a la entrada del Puerto. a la derecha, hasta tocar en el Muelle de Caballería, trepidaba, se movía y se agitaba a lo largo del Litoral un mundo de obreros, de albañiles, de mecánicos; un vértigo de dragas, ataguías, camiones cargados de barriles de cemento, de vigas de hierro, de pilotes, de rollos infinitos de alambres; una catarata de cantos y enormes pedruscos; una pesadilla de bombas, donquis y gruesas cañerías de desagüe; imágenes espantables de buzos que ascendían de lo profundo. con sus chorreantes escafandras. después de asegurar un base o desplazar un estorbo; un desfilar continuo de ingenieros, delineantes, carpinteros, zapadores, todo en número tal vez superior al que necesitaron las líneas Maginot y Sigfrido para levantarse entre los campos enemigos de Francia y de Alemania. Y los imprescindibles comentarios de los infinitos zánganos que iban a ver cómo trabajaba la colmena:

—¡Qué barbaridad!...

—¡Claro, como es el pueblo el que paga!...

—¡Ni el Canal de Panamá!...

—¡Están locos!...

—Al partir del espigón de la Pila de Neptuno —nos explicaba un ingeniero que trabajaba en las obras, cuando algunas veces íbamos a hacer también de zánganos contemplativos—y en una distancia de 4.30 metros, en dirección al Castillo de la Punta, el Malecón estará formado por dos hileras de tablestacas de hormigón armado, separadas entre sí y a distancias variables, según la profundidad del firme. fluctuando esta distancia entre 8.30 metros y 14.10 metros. Entre estas dos hileras de tablestacas y a distancias regulares de 2.50 metros entre sí, se clavarán pilotes verticales que llevarán a cada lado pilotes inclinados hacia la línea exterior de tablestacas, y que servirán de tornapunta a toda la estructura...

Y por ahí continuaba el atento informador llenándonos la cabeza de amarres y pilotes; de alquitrabes y escolleras; de taludes y zunchos; de placas y de muros, de tal modo, que ya nos parecía ver convertido el Puerto todo en una inmensa explanada, sobre la que corrían y se entrecruzaban los buques de todos los tamaños y calados convertidos en automóviles, tranvías, ómnibus y motocicletas.

Los señores Arellano y Mendoza fueron los contratistas de las obras, siendo sus directores Mr. C. C. Fig-Feral y José del Alamo, auxiliados por los ingenieros cubanos Agustín Abadia, José María de Hombre, Amigó, Latorre y Corominas. Trabajaban en ellas un promedio de cuatrocientos hombres diarios, entre carpinteros, electricistas, albañiles, mecánicos, etc. Recordamos de ellos los maquinistas de grúa Joaquín Bauzá, Antonio Vico, que falleció recientemente; Amador Rodríguez, Julio Soldevilla, Manuel Torres, José Mateo, y Herrera, maquinista que lo había sido de los Ferrocarriles Unidos, en la actualidad guardia jurado de la tienda «El Encanto» de Galiano y San Rafael, muy querido de sus dueños. De los capataces, José Peña, Antonio Quintero; y de los veinte mecánicos que había, a Valdés y Solares. Un sentido recuerdo para el buzo Emilio Leyra, gallego de no más de veinte y cinco años, que pereció ahogado al colocar uno de los últimos bloques de la obra...

Debemos sentirnos altamente orgullosos los habaneros de ese magnífico panorama que el viajero contempla desde la toldilla de su buque, al enfrentarse con la entrada de nuestro Puerto: allá lejos, dominando el grupo de modernos y hermosos edificios que lo rodean, la majestuosa e imponente cúpula de nuestro Capitolio; los rascacielos que de poco tiempo a esta parte se han levantado en lo mejor y más céntrico de nuestra urbe; la doble línea de frondosos árboles de nuestro paseo del Prado, cuyo piso granítico de distintos colores semeja una rica alfombra extendida a todo lo largo de la poética alameda; el Palacio Presidencial, simpático y atrayente en su modestia; la ancha Avenida de las Misiones que a él conduce; el monumento al Generalísimo Máximo Gómez, cuya bélica prestancia corrió por el mundo entero durante la epopeya de la Independencia Cubana; después, en medio de los jardines, el del gran educador D. José de la Luz Caballero; la nueva Estación de Policía; la típica Plaza de Armas y el antiguo e histórico palacio de los Capitanes Generales, que ya hoy, en gran parte, pueden verse desde los muelles; los amplios y sólidos espigones, a la vera de los cuales atracan al presente los trasatlánticos de mayor calado; y, el día que haya Justicia, queremos decir, cuando se levante el Palacio de Justicia que se tiene en proyecto, sustituyendo al feo caserón amarillo de la antigua cárcel colonial, se le habrá añadido una nueva y deslumbrante perspectiva a la entrada del Puerto, que ya hoy, gracias al «loco de Carlos Miguel», tiene bastante y es sobrado bella con EL MALECON DE LA BAHIA.

Pero con eso y todo, las obras de ese Malecón no están terminadas. ¿Habrá, entre los «razonables de la hora presente», algún «otro loco» que quiera darles digno remate? Aunque a «los locos del día» les da más bien por el delirio de grandeza...

AVE. QUE COMUNICARA A LA VIBORA Y BARRIOS
CERCANOS CON LA HABANA

Construyen Avenida que Comunicará a la Víbora y Barrios Cercanos con La Habana

Bordea Gran Parte del Litoral de la Parte Interior del Puerto. Miles de Metros Cuadrados de Terreno han Sido Expropiados.—Habrá Varias Plazoletas

Un área total de 16,000 metros cuadrados ha expropiado Obras Públicas en terrenos de los Ferrocarriles Unidos para continuar la construcción de una amplia avenida que bordeando el litoral habanero servirá para comunicar rápidamente a Jesús del Monte, Luyanó y otros barrios aledaños con el centro de la ciudad.

Varios edificios han caído ya bajo la piqueta demoledora de ese departamento del Estado, quedando todavía en pie un buen número de ellos que, si se cumplen exactamente los planes del ministro, arquitecto José R. San Martín, desaparecerán dentro de muy breve plazo.

En las oficinas del Plano Regulador se ofrecieron los detalles sobre la avenida de referencia que constituyen la presente información.

Trazado de la Avenida

La avenida que actualmente se construye es prolongación del Malecón y de la Avenida del Puerto. Partiendo del edificio de la Aduana, en la Plaza de Luz, se inicia con la Alameda de Paula, ya reconstruída, hasta la plaza del mismo nombre, donde se conserva la iglesia que ha sido declarada Monumento Nacional.

De ese lugar sigue por la antigua calle de Desamparados hasta Egido, que se ensancha en el tramo hasta Arsenal. Habrá que derribar los almacenes que están recostados al trozo de la Muralla allí existente. Esta será dejada en pie con un parque alrededor.

La unión de la avenida con Egido, es por medio de una plaza, que según los técnicos de Obras Públicas es para facilitar la circulación del tránsito y proveer las áreas de parques necesarias junto a los muelles.

Después de cruzar el patio de los Ferrocarriles Unidos la avenida sigue por el litoral de Tallapiedra hasta llegar a la calle Alambique, donde cruzando por debajo de los elevados de los ferrocarriles entra en una plaza de donde salen las avenidas de Atarés, Arroyo y Alambique.

Ventajas que Representan

Esta nueva vía de comunicación se ha proyectado, según Obras Públicas, para que represente a Jesús del Monte, Luyanó, Guanabacoa, Jacomino y otros barrios en esa misma orientación, lo que el Malecón para el Vedado y Miramar, tomando por dicha vía y siguiendo por las recién construídas avenidas de Atarés y Gancedo.

Afírmase que siguiendo esa ruta se podrá ir de la Aduana a la Plaza de Agua Dulce en menos de cinco minutos, para lo cual se emplean en la actualidad más de veinte, y tomando por Fábrica y siguiendo por el Paso Superior y Vía Blanca, se podrá llegar al entronque de La Sorpresa, junto al puente Alcoy, en la carretera central, o al puente de Martín Pérez, en la de Guanabacoa, en seis o siete minutos.

La conexión con Egido y el ensanche de esta calle permitirá a los grandes ómnibus salir de la Plaza de la Fraternidad hacia la carretera a través de amplias avenidas, sin tener que pasar por calle estrecha alguna.

También enlazará a La Habana Vieja con la zona alta del Vedado, Kohly y Puentes Grandes, porque conecta también con Factoría y Alambique, y con Arroyo o Manglar, calle que existe el proyecto de prolongar en forma de avenida hasta la Ermita de los Catalanes, donde entroncará con la prolongación de Paseo y la calzada de Rancho Boyeros.

El Area Expropiada

De los 160,000 metros cuadrados que ocupan los ferrocarriles en el Arsenal, de los cuales unos 30,000 pertenecen al patio de pasajeros y el resto al de carga, se han expropiado 16,000 para el pase de la avenida, más unos 2,000 para el parque de la Muralla.

El ensanche de Egido se hace a expensas de los viejos almacenes adosados a la Muralla y significa una expropiación de 3,500 metros cuadrados.

2

El ensanche de Desamparados y la plaza en Egido y Desamparados representan unos 9,000 metros cuadrados de expropiación.

Detalles de la Construcción

La avenida tendrá un ancho mínimo de pavimento de 24 metros, que da espacio para cuatro vehículos simultáneamente en cada dirección. Tendrá contén combinado en toda su extensión y pavimento de Telford-Macadam con superficie de Cut-Back. Los cruces de vías de FF. CC. llevarán placa de hormigón hidráulico.

Espérase que esta avenida estará terminada para octubre, a más tardar, incluyendo drenaje, iluminación, césped, aceras y las cercas, y además las vías de FF. CC. en su nueva posición, pues ha sido necesario remover varias carrileras.

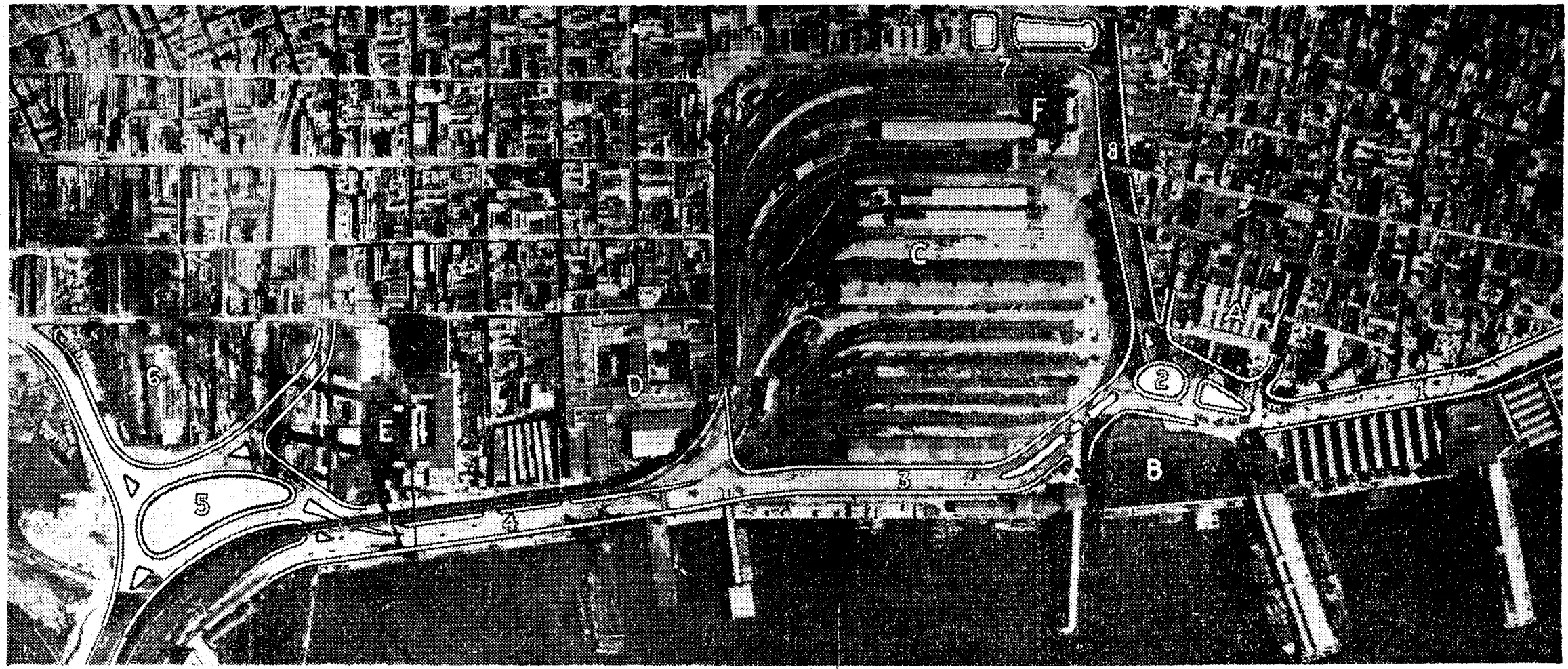
Jul 9/47

UNDO HABAN

OCKTAIL PARTY DE LA SOCIEDAD DE RELACIONES CULTURALES

Fotografía ... del puerto de La Habana que comprende desde la calle Desamparados hasta las faldas del Castillo de Atarés, donde ha sido señalado, entre dos líneas blancas, el trazado de la nueva Avenida, para la cual se han expropiado 16,000 metros cuadrados de terrenos en el patio de los Ferrocarriles Unidos de La Habana. Con el objeto de hacer más fácil la identificación de los fotografiados, edificios y distintos puntos de la vía han sido señalados con letras y números respectivamente. La explicación es como sigue: a) Archivo Nacional; b) edificio de la Ward Line; c) patio de carga de los Ferrocarriles Unidos de La Habana; d) cuartel de San Ambrosio; e) planta de la Compañía Cubana de Electricidad; y f) Estación Terminal. En cuanto a los números: 1) Ensanche de la calle Desamparados; 2) plaza de enlace entre Desamparados, Egido y la nueva Avenida del Puerto; 3) Avenida del Puerto, tramo de Tallapiedra, donde se está construyendo un nuevo malecón; 4) plaza de enlace entre las avenidas del Puerto, Alambique, Atarés y Arroyo; 5) terreno donde se está construyendo el Centro Escolar de Tallapiedra; 6) parque de Egido y Arsenal, frente a la Estación Terminal; y 7) ensanche de Egido y parque de la Muralla.

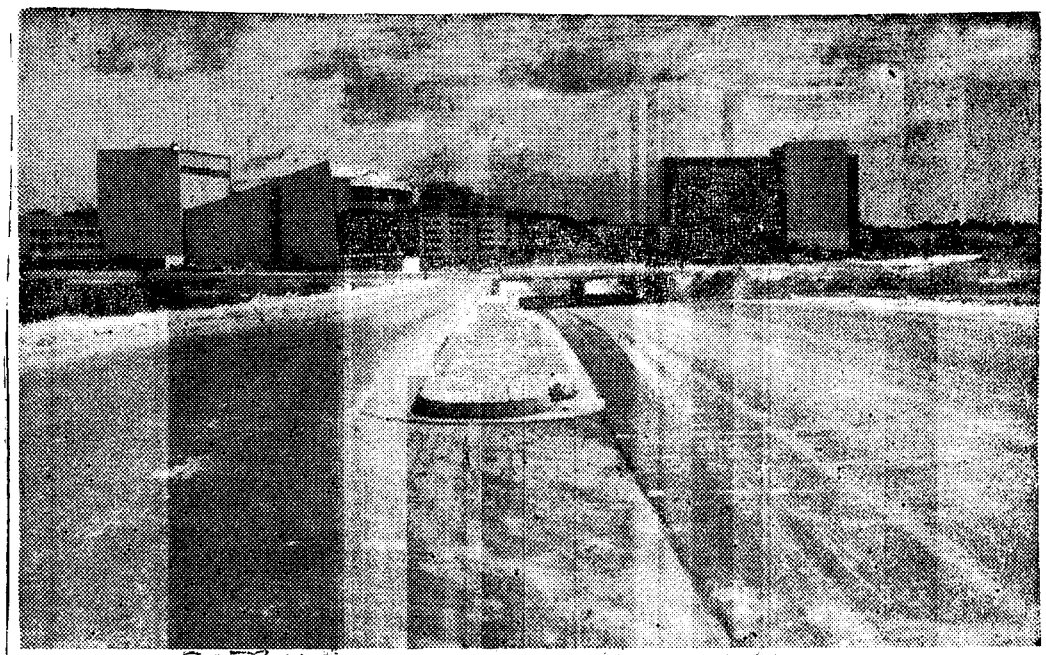
EL TRAZADO DE LA NUEVA AVENIDA JUNTO AL LITORAL DEL PUERTO HABANERO



Fotografía aérea de una sección del litoral del puerto de La

AVE. DE CESPEDES

(EN LA PLAZA DE LA REPUBLICA)



LA AVE. DE CARLOS M. DE CESPEDES.—En la Plaza de la República se acaba de terminar por el Ministerio de Obras Públicas la pavimentación de la Avenida de Carlos Manuel de Céspedes. En la foto se observa, al fondo, el paso superior que permite la continuación de la Avenida de Paseo hacia la doble vía de Rancho Boyeros. (Foto de la Torre-Mora).

AVE. DE ITALIA

(GALIANO)

CAMBIO DE NOMBRE A LA CALLE GALIANO

abril 11/44

Piden al Ayuntamiento Suprima el de Ave. Italia y Ponga el de Gran Bretaña.

QUEJANSE AL PRESIDENTE

Exposición de ex-Empleados.— Requieren a la Cía. Eléctrica por el Balance.

Nuestro compañero en el periodismo señor Alberto Coya Rodríguez, ha dirigido un escrito al Presidente del Ayuntamiento de La Habana, en el cual le envía un proyecto de moción a fin de que el mismo sea conocido por la Cámara Municipal y si es aceptada, que se adopten los acuerdos necesarios para llevar a la realidad su idea.

En los por cuantos del proyecto de moción, el compañero Coya analiza el actual conflicto bélico y sus causas, para concluir pidiendo se adopte la siguiente resolución: Se acuerda, revocar el acuerdo por virtud del cual fué denominada nuestra calle de Galiano con el nombre de Avenida de Italia y en su lugar se le designe con el de Avenida de la Gran Bretaña, como digno testimonio de solidaridad hacia el gran pueblo que mantiene la más heroica lucha por el mismo ideario y las mismas aspiraciones de nuestras nacionalidades americanas.

Pide Coya, que con ese objeto se señale el día 14 del corriente mes de Abril «Día de las Américas» para llevar a efecto este cálido tributo del pueblo de La Habana, y de su Consistorio, hacia la nación amiga, disponiéndose a ese efecto que dicho acto se verifique con toda solemnidad, previa invitación del representante diplomático de ese país en nuestra República, situándose la Banda Municipal y las demás que presten su cooperación al mismo, a lo largo de la calle Galiano, hoy Avenida de la Gran Bretaña y engalanándose los edificios públicos, comerciales y particulares con las enseñas de las veintiuna Repúblicas Americanas, así como la del amigo país, pudiéndose celebrar los demás actos y festejos que acuerde la Comisión que se designará para la organización de los mismos.

Abril 11

101

OPUESTOS AL CAMBIO DE NOMBRE A GALIANO

Comerciantes de Galiano Piden al Ayuntamiento que Mantenga Este Nombre.

HOMENAJE AL FUNDADOR

Prepara el Municipio el Pago de Marzo a los Suministradores. Piden Terrenos.

El Secretario de la Asociación de Comerciantes y Propietarios de Galiano y San Rafael, señor A. J. Colomer, ha enviado un escrito al Presidente del Ayuntamiento en relación con la petición hecha por el periodista señor Alberto Coya Rodríguez, para que se acuerde cambiar el nombre a la Calzada de Galiano por el de Avenida de la Gran Bretaña, iniciativa que la Asociación encuentra desacertada, como ya lo fué el de denominarla Avenida de Italia en otra oportunidad.

Descontando el hecho cierto de que a pesar de estos cambios el público la seguirán llamando por su verdadero nombre, pues ya se ha visto cuan inútil es sustituír estas denominaciones, la Asociación considera injusto en olvidar a Don Martín Galiano, Ingeniero de Obras Públicas, que hace siglo y medio convirtió un vulgar camino real en la hermosa y amplia avenida, sistema de calle que por aquel entonces no era concebido en Cuba, y no solamente ésta, sino también la Calzada de la Reina, Belascoaín, el Paseo de Carlos III y otras más, figuran entre las obras que realizó.

Agrega la Asociación que merece todas sus simpatías el honrar a la valiente nación británica con una de estas denominaciones, pero para que no ocurra lo que con la Calzada de Galiano, que a pesar de habérsele cambiado oficialmente el nombre desde hace ya más de veinte años, el público la continúa llamando por el verdadero, debe escogerse una calle nueva o uno de los parques que se están construyendo, para tal distinción, como única forma de que ello quede debidamente perpetuado. Y como final propone al Ayuntamiento, quitarle el nombre oficial de Avenida de Italia, por improcedente, por que en la calle de Galiano no hay, ni ha habido nunca, motivo alguno que tenga relación con esa nacionalidad y como un justo homenaje a su fundador.

Mundial 18/41

EL ENCANTO:

TIENDA DE TIENDAS

Establecido en 1888, en un local de sólo unos 300 metros cuadrados, el espíritu de sus fundadores ha convertido este comercio en la gran casa de hoy.

CREEMOS que para hablar de la tienda de las tiendas, "El Encanto", nada de su pasado, de su historia, de aquellos tiempos viejos en que apareció en el lugar en que hoy s eyergue altiva y orgullosa, nada mejor que oír la voz del que fué su fundador, estampada en una entrevista que con motivo del centenario de Galiano y San Rafael, le fué hecha por un hábil periodista que oculta su nombre bajo el seudónimo de Don X.

Dejemos hablar a Don X y a don Pepe para transportarnos a los días en que comenzó esta gran tienda que hoy es orgullo de los habaneros.

—¿Vive aquí don Pepe Solís?

—Aquí vive. ¿Quién desea verlo? ¿De parte de quién viene usted? ¿Para qué lo desea?

—Pase usted... Don Pepe le espera en la sala...

En efecto, ahí está don Pepe, envuelto en sus mantas y sus recuerdos. Don Pepe me recibe en la pose predilecta de los ancianos, meditación, y yo le abordo sin pérdida de tiempo, porque sé que la primera virtud del buen periodista es la de evitar molestia y cansancio de parte de su víctima.

—¿Cómo está usted, don Pepe?

—.....

—Ya sé, a verme para lo de las fiestas del centenario. Don Pepe se acomoda en el asiento, me hace el obsequio inmerecido de un puro habano y se dispone a esperar mis preguntas; pero yo no quiero interrogarlo sobre punto determinado.

—No quiero hacerle pregunta alguna, don Pepe. Quiero que usted me hable de su vida comercial, que me diga cómo fundó "El Encanto". Saber, en fin, cómo era la famosa "esquina del pecado" en su época, qué había entonces, cómo eran esas calles, todos esos gratos recuerdos de que se alimentan los comerciantes más antiguos de las calles que van a ser homenajeadas y divinizadas por las fiestas del primer centenario.

Don Pepe, con una palabra muy lenta, muy estudiada, muy segura de sí misma, comienza diciendo:

—Pues. . yo llegué a La Habana en el año 1885. Entonces estaba totalmente desocupada la casa Galiano 85 esquina a San Rafael. "El Encanto" comenzó por una tienda de sedería que sólo ocupaba 300 metros por el frente de Galiano. El resto de la cuadra fué subarrendado por varios comerciantes que se fueron estableciendo por allí durante el año de 1888. Si la memoria no me es infiel, todos los portales de la calle de Galiano tenían barandas, estando ocupada la mayoría de la calle por familias cubanas de la más alta categoría social. Pronto fué "El Encanto" el sitio preferido por las principales familias, para realizar sus compras. Junto con su preponderancia comercial, "El Encanto" fué adquiriendo más prestigio y más terreno, pues su volumen de ventas se multiplicó asombrosamente, siendo necesario ampliar el edificio. Fué entonces que se adquirieron las casas San Miguel 43, 39, 41 y 62, y por fin, todo el resto de la manzana por Galiano... Cuando se estableció "El Encanto" los tranvías subían por San Rafael tirados por caballos y sólo había líneas al Cerro y Jesús del Monte... Había que ver aquel espectáculo grotesco y oír el ruido que hacían los caballejos en comunión demoníaca con los rieles... Era algo insoportable... ¿Y qué decir de las costumbres de la época en general? En primer lugar, el aspecto de los barrios no tenía comparación entre la modestia de aquellos tiempos, cuando La Habana era una capital humilde que

aspiraba a vivir apaciblemente, y el siglo presente en que el progreso ha convertido a la modesta capital de entonces, en una soberbia ciudad donde impera el lujo más refinado...

La memoria de don Pepe es pródiga en amables recuerdos, cuando habla, parece que divaga... que se transporta a un mundo lejano y olvidado en la noche de los tiempos y del cual fué espectador y espectáculo a un mismo tiempo. Yo lo dejo hablar, mi consigna es no hacer preguntas, y así lo entiende don Pepe que prosigue:

—Creo que la parte humana del comerciante ha perdido mucho con la vorágine de la civilización: ahora se es más comerciante que hombre, el interés domina a la voluntad, la ansiedad de levantar grandes empresas comerciales, apaga todo otro sentimiento de solidaridad entre el comerciante y el consumidor... en fin, que junto con La Habana vieja, se nos fueron los viejos sentimientos de camaradería, de cooperativismo, de humanismo si usted quiere... Como dato curioso puedo decirle que antiguamente se vendía muy poco en el mostrador, ya que existía la costumbre de hacerse llevar las mercancías al hogar. Por otra parte, sucedía esto porque entonces la mujer no tenía la libertad de que goza hoy.

No queremos cansar la amabilidad exuberante de don Pepe y le damos la oportunidad de un merecido descanso, alegando la necesidad de pasar a las cuartillas cuanto nos ha dicho... Don Pepe, empero, parece incansable y su charla serena y apacible como los tiempos que vivió, se torna filosófica y profunda, cuando roza el problema que se esconde tras de la sorda tragedia española... pero un ruego terminante nos prohibe pasar al papel su opinión personal del asunto, y en este punto, los labios de este simpático anciano parecen murmurar una plegaria por todos los que allí caen con la sonrisa en los labios, soñando con un mundo mejor...

Por considerarlo de interés, le preguntamos cómo se realizaba la propaganda comercial de la época, y él asegura que entonces existían distintos medios, siendo uno de los más corrientes aquel cuando los cronistas visitaban los establecimientos en busca de noticias que después se convertían en anuncios.

La aguda psicología del cronista descubre en seguida en don Pepe a un señor exilado en su propia casa... nada le dejan hacer que no esté de acuerdo con la prescripción médica: se acuesta tarde, se levanta muy temprano y observando el ambiente tibio y sereno de su hogar, se recuerda en seguida el verso clásico... ¡Hay que cuidarlo mucho! .. Pero el buen rebelde reúne a sus amigos, juega al dominó, lee un poco y siempre tiene alguien a su lado, por si acaso...

Don Pepe se levanta y me acompaña hasta la puerta. Saluda y se inclina varias veces. Yo salgo de su acogedora mansión con la satisfacción del deber cumplido, y un tanto nervioso con esta advertencia que don Pepe desliza en mi tímpano con gravedad de funcionario: "Tengo verdadera ansiedad por ver lo que usted escribe, después de mi humilde charla"...

Y el anciano de barba en punta acompaña esta advertencia con la más terrible de las interrogaciones: la sonrisa...

GALIANO:

LA CALLE DE LOS MANGOS

La Calzada de Galiano fué siempre arteria importante, pero no puede desconocerse su abolengo aristocrático de una ranciedad que hacían respetable las numerosas familias que habitaban sus grandes y bellas mansiones.

LA CALLE de los primeros mangos. Así pudo denominarse a la aristocrática calle de Galiano, si se tiene en cuenta lo que el "Papel Periódico" y Don Antonio Bachiller y Morales afirman. El primero dando cuenta en 1,782 y en su edición del domingo 14 de noviembre de 1,790, de la siembra de las primeras semillas de mango introducidas en Cuba por Don Felipe Alwood y el segundo recogiendo los mismos datos y las mismas versiones en su Prontuario de Agricultura.

El Papel Periódico, de cuyas páginas extraemos el reportaje de los mangos refiriéndose a una estancia que ocupaba el terreno donde hoy atraviesa la Calzada de Galiano, dice: "En ella se sembraron las primeras semillas de mango que en número de tres llegaron a esta isla. El árbol sembrado allí produjo el primer año que dió frutos cinco mangos; dos de los cuales fueron vendidos a Don Gervasio Rodríguez, que era el propietario de una estancia situada más al norte,—esto es hacia lo que hoy es la calle de San Lázaro,—por el jardinero de la que cosechaba la fruta, a onza de oro por cada uno de los mangos".

"La semilla del mango,—prosigue nuestro bien informado "Papel Periódico" de la época,—la trajo a fines del siglo XVIII, Don Felipe Alwood". En 1,794, se habló de su feliz germinación en las columnas del periódico que entonces monopolizaba a los lectores habaneros. Don Antonio Bachiller y Morales en su Prontuario de Agricultura afirma que la semilla del mango fué introducida en 1782. La Torre nos cuenta el asunto de la siguiente manera:

"Una señora no menos respetable por su estado que por su nacionalidad y virtud ha sembrado una de las semillas del mango que ha traído a esta ciudad Don Felipe Alwood y a beneficio de su eficacia y cuidado ha conseguido que nazca".

"En nombre de cuantos conocen lo que es un árbol frutal, nos atrevemos a persuadirle a que prosiga con el mismo esmero y constancia cuidando de la tierna planta. Si se logra multiplicar este árbol tendrá la isla uno de los mejores frutos que hay en el mundo".

¿"Verdad que el Papel Periódico, del día 14 de noviembre de 1790, cumplía a las mil maravillas su misión de informar a sus lectores de los asuntos importantes para la ciudad? La Torre que nos trasmite el dato nos dice que lo tomó de sus columnas, por ello nos atrevemos a sugerir como prueba de deferencia con el antiguo y ya fenecido colega que no pongamos en duda que fué la Calle de Galiano donde se produjeron los primeros mangos que nacieron en esta privilegiada tierra tropical.

LA MAS HERMOSA CALLE DE LA CAPITAL

Lo que nadie se atrevería a dudar es que la calle de Galiano fué tenida durante mucho tiempo por la más hermosa calle de la capital de la Isla. A pesar de que no conservaba la línea recta en toda su extensión, su anchura y la clase y calidad de los edificios que en ella se fueron levantando, le ganaron ese honroso título. Luego la calidad de sus vecinos no dejó nunca decaer la importancia que desde los primeros tiempos logró conquistar. Pero antes de entrar en su historia como calle, es necesario que divaguemos un poco aun sobre su pretérito, es decir sobre aquella parte de su pasado antes de haber sido abierta como calle.

2)

ESTANCIA DE DON JERONIMO DEL ROSARIO SOTOMAYOR

Componíase esta estancia de 43 solares que quedaban fuera de la distancia que podía alcanzar un tiro de mosquete disparado de la Real Muralla. Lindaba la estancia del Sotomayor con lo que es hoy la calle de Galiano y la calle de San Rafael y en su extremo norte se encontraba la cantera del Rosario que luego se denominó Hoyo del Inglés que constituía un sumidero natural para el desagüe de las aguas del arroyo.

EL PUENTE DE GALIANO

Primeramente se construyó un puente sobre la Zanja Real que la atravesaba. Su constructor fué Don Juan Martín Galiano, constructor de obras de fortificación que se hacían en La Habana. El puente recibió como era natural, el nombre de su constructor, y así comenzó el camino que después pasó a ser calle con el mismo nombre.

Este puente cuya dirección era oblicua a la Calzada de su nombre en 1836 el Gobernador Don Miguel Tacón dispuso se variara en sentido normal a la dirección de la Calzada. En el año de 1839 fué reemplazado por otro para que sirviera para dar paso al ferrocarril y por último desapareció al ser pavimentada la calle y quedar la zanja debajo de éste.

OTRO PUENTE ANTERIOR

Desde luego que antes de que el ingeniero Galiano construyera el Puente que dió nombre a la Calle, hubo otro cuya existencia no puede dudarse en el mismo sitio. Lo prueba el expediente instruído a petición de la señora María Sánchez Morrilla, quien dirigiéndose al cabildo habanero en el día 12 de febrero de 1,576, dice:

"María Sánchez Morrilla, vecina, dice, que no tiene casa en que vivir y pide dos solares delante de la cerca del Tesorero, Juan Bautista Rojas, **donde se hace un puente para pasar la Zanja** (Puente de Galiano) que es en derecho de Bagazo, atendiendo, a que su padre y su marido fueron conquistadores. En las Actas del Cabildo consta que se le dió el solar a la solicitante que alegaba tan buenos derechos y que sabía señalar con tan buenos datos dónde lo quería. Obsérvese que la Zanja Real llegaba ya a aquel lugar en el año 1576 y que era utilizada para regar las huertas existentes en los cercados citados y que no eran otros que los de Rojas, Bagazo y otros.

Don Gabriel Camps, de cuyos estudios y conocimientos en estos asuntos de la vieja Habana nadie puede dudar dice:

"Para descongestionar el tráfico se abrió la Calzada de Galiano. Por ella transitaban carretas, quitrines y coches, los carromatos de Güines, las Guaguas de "Ruenes" y luego las de "Estanillo" y las vacas y burras de leche y todo lo que venía al Mercado de Tacón o Plaza del Vapor de los campos y huertas del noroeste de San Lázaro".

DEL DIRECTORIO CRITICON

No resistimos a la tentación de reproducir lo que sobre la Calzada o Calle de Galiano apareciera en El Directorio Criticón de La Habana escrito por Juan Franqueza en el año de 1884.

Y este Franqueza empieza diciendo:

Comienza la Calzada en la de San Lázaro y termina en la de la Reina. Al llegar a la calle de la Concordia, se encuentra la iglesia parroquial de Monserrate, única para un barrio de cuarenta mil habitantes y en la que apenas caben 600 personas. Esta insuficiencia marca la mudanza de los tiempos y de las ideas entre las dos épocas en que se fomentaron la parte antigua llamada intramuros y la moderna, llamada extramuros. La primera, edificada antes de la Revolución filosófica está poblada al estilo de las ciudades peninsulares, de muchos templos costosos; en la parte de estos tiempos, una iglesita de aldea, sin ornato, sirve para cristianizar a una población como la que tendría La Habana antigua.

"Va a notar el lector que entre el comercio que se va apoderando de la Calzada y que vamos a reseñar, dominan las mueblerías: se han colocado como de atalaya, para vigilar la creación de las familias y para hacerse también más visibles y animar a los solteros recalcitrantes. En todas estas indispensables tiendas hay muebles de segunda mano al alcance de la más modesta fortuna.

Farmacia la Fe. Ferretería Los dos Leones; Café y Dulcería La Perla, frente a la iglesia y el lugar más favorecido por los jóvenes del barrio; mueblería del mismo nombre; ferretería El Compás; Taller de Composición de Pianos y de toda clase de instrumentos de Música; Mueblería de Cayón; Santiago Apóstol, Colegio de Educación que ocupa una casa rodeada de árboles; Gran Fábrica de sombreros; Peletería El Paraíso; Botica Nuestra Señora de Monserrate; la Guirnalda, Sedería; La Pastora,

Locería; El Comercio, Tienda de Ropas; Café y Billar La Angelita; Sedería La Casualidad; La Asturiana, Mueblería; El Triunfo, Sastrería y Camisería; El Boulevard, Sastrería; Café y Billar "La Isla"; Peletería "La Moda"; Peletería "Palacio de Cristal"; Mueblería La Barcelonesa", Mueblería "El Bazar". La magnífica "Panadería de Viena"; Café "El Mundo"; Botica de F. M. Alvarez; Taller de Marmolería; La Favorita, Mueblería; Laburu y Cía. Mueblería; New York House, Gran Casa de Huéspedes; La América, Locería; La Llave Ferretería; Depósito de Máquinas de coser de "La Nueva Remington"; La Campana, Ferretería; Villa de Colage, tienda de Ropas; Café El Convento"; La Vajilla, Locería; La Unión, mueblería; Mueblería de J. Vidal; Mueblería La América. Siguen filas de tiendas de diferentes mercancías y de menos importancia, hasta llegar a la Plaza del Vapor, mercado que merece capítulo aparte. Nos quedan aún por poner El Oriente, Camisería y Ropa Hecha; Ferretería de Dragones; La Brisa, peletería; Fonda antiquísima Los Dos Leones; y las bien montadas tiendas de efectos asiáticos de los chinos y hacen traducir en sonidos castellanos con estas letras: Man Wo Sang y Cía. y Quon Sang Wing. El que visite estas casas puede hacerse la ilusión de un viaje al celeste imperio".

RECUERDOS DE DON GABRIEL CAMPS

Don Gabriel Camps, al que ya hemos citado, escribe con motivo del centenario de las calles de San Rafael y Galiano refiriéndose a esta última lo siguiente:

"En la esquina de San Rafael, en que se hallan los magnos almacenes de "El Encanto" se estableció una tienda norteamericana. Adquirió luego la casa para vivienda un hacendado que era dueño del ingenio "Desempeño", señor Joaquín Larrúa, alias Rubito, que casó con la señora Angarica, cardenense, tenida y bien, por millonaria.

En la acera del frente los números 82, 84, 86, que dan por el fondo a la calle Rayo, fueron levantadas esas magníficas casas todavía hoy de las mejores por don Rafael Rodríguez Torices, comerciante muy nombrado sobre todo en el Libro de La Sagra. Esas casas pasaron al dominio de mi suegra Venturita Lantuer que casó con don Joaquín Zuazo, hijo del Marqués de Almeida, General de la Armada y nieto de la Marquesa de Rendón, que testó seis millones de pesos. La Rendón fué la que levantó el Palacio frente a Belén y luego pasó a ser propiedad del Marqués de Almendares.

En la acera opuesta, donde hoy se ha instalado el Ten Cents, vivía un señor Calzadilla y al lado la familia de Longa. Junto al Encanto residió el senador del reino Don José Ramón Betancourt y luego el conocido doctor Ramón Echevarría. En el número 79 tenía su bufete el licenciado Raimundo Cabrera. Las familias pasaban la tarde columpiándose en los portales.

Al fondo del Encanto residía Perico Armenteros ancestro del ex capitán de artillería Ricardo de Peter y de las señoras de Emeterio Zorrilla y del doctor Figueras, hijos de Ricardo y sobrinos de Pedro que pertenecía a la judicatura y que llegó a Magistrado del Supremo de España.

En la esquina de San Miguel vivía la familia de Zaldo; en la otra Estanislao Hermosos, dueño de la gran locería que estaba en Obispo donde después estuvo la papelería de Rambla y Bouza que posteriormente desapareció en un voraz incendio. En la esquina de Neptuno, vivía el abogado Valdés Heredia y en la otra la Sociedad Catalana de Recreo y Adorno la Colla de San Mus. En la de Concordia, doña Julia Roca, madre de los hacendados Casuso y del doctor Gabriel.

Frente a Monserrate el personaje colonial Martínez Aguar cubano él y coronel de los Voluntarios. Esa casa pasó luego al comerciante Julio Hidalgo que casó con una hija del banquero Borjes. En frente residía Luis Zúñiga, rico propietario de casas de La Habana las cuales se conocían por no estar pintadas del mismo color.

En Virtudes, había un saliente que prácticamente tapiaba la calle. Carlos Manuel de Céspedes, siendo secretario de Obras Públicas, demolió en una noche a tiro de tractor las columnas del viejo reducto con lo que realizó una magnífica obra de urbanismo.

En la esquina de Reina había un restaurante, "El Suizo", con un patio delicioso que se veía siempre colmado sobre todo en los almuerzos. La Plaza del Vapor inamovible como la roca Tarpeya aunque más limpia e interesante que ahora.

EL PRIMER CINE

En la Calzada de Galiano, según los recuerdos de Arturo Alfonso Roselló, periodista de bien cortada pluma, había un cine. El tal cine estaba instalado en una

nave de paredes desnudas, de techo bajo, que ostentaba una viguetería colonial ennegrecida por los años. En los testeros,— dice Roselló,— algún pintor anónimo había dibujado temas decorativos con ángeles linfáticos volando por un éter sereno y palomas eucarísticas transportando en el pico guirnaldas silvestres y las nueve musas disformes auspiciando aquel templo del arte con su prestigio mitológico.

Como dato curioso recogemos la afirmación del propio Roselló, que entraba al cine mediante el canje de cajetillas vacías de una marca de cigarros, por el ticket de entrada. Al fin y al cabo propaganda combinada entre el cine y la marca de los cigarrillos.

DON PANCHO EL DE LA ISLA

Don Pancho, el dueño del Café La Isla, uno de los primeros comercios establecidos en la Calle de Galiano, asegura en una entrevista que se le hizo en otra época, que, Galiano fué una calle internacional, pues allá por los años de 1884, los cubanos solían tomar la acera del Café de su propiedad, mientras los peninsulares preferían la acera de enfrente y los que no querían despertar sospechas tomaban por el medio de la calle.

VECINDARIO ACOMODADO

Raimundo Cabrera en uno de sus siempre interesantes artículos, afirma que la Calzada de Galiano en 1886 era un vecindario casi exclusivo de familias acomodadas. Los comercios entonces existentes en la barriada podían contarse con los dedos.

La casa de Galiano 79,—numeración de la época— y que actualmente ocupa El Encanto, la vivió la familia Cabrera durante muchos años. Don Raimundo confiese que fué a vivir a la casa cuando tenía doce meses de nacido y que vivió en la casa 35 años justos y cabales. La compró su señor padre en $17,000 y fué vendida por el año de 1924 en un cuarto de millón de dólares.

En la cuadra situada entre San Rafael y San Miguel tenía su residencia el doctor Echevarría, después Hilario Cisneros. En la casa que le seguía moraba don José Ramón Betancourt, más tarde ocupó la misma vivienda Oscar de los Reyes quien deportado a Ceuta en días de la Revolución, murió de un tiro de fusil disparado por piratas berberiscos.

Frente por frente en la casa que derribó el Bazar para construir la que actualmente tiene, residía Don José María Gálvez, Presidente del Partido Liberal Autonomista. En la tienda de ropa que había en los bajos propiedad de un tal Quirós, cierta noche hubo fuego. Todo se quemó, abajo y arriba; y los señores de Gálvez se salvaron de milagro. Esa misma casa reedificada después, la ocupó el ilustre médico Don Raimundo de Castro casado con doña Chucha Bachiller. "A los hijos de este matrimonio no los dejaban corretear por la calle, salvo los días de jueves y viernes santos porque en tal ocasión solemnísima no transitaban ni de casualidad coches ni caballos por la que nos parecía a la sazón ancha avenida", nos dice con gracia, Don Raimundo Cabrera, revelándonos el pánico que los padres de entonces sentían por el "terrible tráfico" de la transitada calzada.

Al lado de los Castro, residía el Juez Lorido. La Casa Quintana se llamaba entonces de Cayón. Allí en los cuartos que daban a las azoteas, nació doña Dolores de Quintana, allí creció, de ella se enamoró andando el tiempo Don Faustino Angones, dueño de "La Casa Grande", que estuvo hasta hace pocos años en el lugar que hoy ocupa el Ten Cent, de Woolworth, quien reedificó la casa, haciendo el edificio actual.

El gran tribuno Don Antonio Cortina ocupaba la casa donde ahora está la juguetería "Los Reyes Magos". Vecino de Cortina era Don Antonio Govín y Torres, gran estadista. Don Estanislao Hermoso, coronel del Quinto de Voluntarios—y del cual ya hemos dicho que era propietario de una loceria en Obispo—, era también el señor feudal de horca y cuchillo de la gran casa que ocupa hoy la tienda de ropas La Opera, en San Miguel y Galiano.

El señor Conde de la Diana y la familia de don Joaquín Gumá y Soler eran los vecinos más próximos al anterior y al lado de éstos moraban los señores de Frank, unos acaudalados solterones norteamericanos que daban grandes fiestas con ponches muy cargados de alcohol en Galiano número 66 de entonces. Esta fué vivienda también de Piquín Fantony. En la esquina opuesta, saliendo en Galiano y San Miguel, altos, sentaban sus reales los señores de Zaldo: Carlos, Teodoro, Guillermo, Eduardo, Federico y Ernesto. Doña María Luisa Herrera, dueña del inmueble lo ocupó después con sus hijos.

La casa de Bachiller y Morales en San Miguel una de las mejores mansiones que se han fabricado en Cuba aparte del Palacio de Aldama, ha sido demolida para abrirle hueco a un modesto edificio de apartamentos.

La muy opulenta familia de Zuazo, Marqueses de Casa Rendón, vivía en los altos del Café La Isla, que ocupaba muy reducido rincón y eran dueños tales señores de cuatro casas más que le siguen y se conservan en una de las cuales vivió Don Antonio Rivero, fundador de la Marca de Tabacos "Por Larrañaga".

En la esquina de Galiano y San Rafael, residía Don Roque de Larrua. En Galiano 81, poco antes del 95, fué donde empezó su labor mercantil Don Pepe Solís, con su hermano Don Bernardo. Al principio este comercio—El Encanto,—ocupó sólo la esquina extrema del edificio. Los departamentos restantes que laban a San Rafael se subarrendaron a los dueños de una sastrería, de un comercio de zapatos y de una sedería.

Al final de Galiano antes de llegar a San Lázaro existía un boquete enorme en el que se precipitaba el agua de lluvia de la Avenida.

POR QUE FUE HECHA CALZADA

Don José María de la Torre en su conocida obra "Lo que fuimos y lo que somos", publicada en 1857, nos aclara el punto que establece la interrogación:—¿Por qué se llamó Calzada de Galiano?

La razón de llevar el nombre de Galiano, ya hemos dicho que se debe al puente construído por el Ministro interventor de obras de fortificaciones y que construyó el puente que lleva su nombre, cuyo puente era oblicuo a la calle actual pero no a la calzada antigua; que tenía la dirección N. N. E. o sea para el principio de las canteras, en la calle del Consulado esquina a la de San Miguel, por el límite de la Estancia de Hano y Vega.

Fué hecha Calzada,— nos dice la Torre,— para que por ella transitasen las carretas que entraban en la ciudad por la Puerta de la Punta, estando prohibido que lo hiciesen por la de la Muralla, y no habiendo ni las del Monserrate ni las de Colón. En 1836 el general Tacón le hizo dar a dicho puente la dirección de la calle, y en 1839 fué destruído reemplazándose por el actual para colocar el ferrocarril. Esta calle estuvo cerrada en la calle de San Miguel hasta 1842 en que abriéndose se dió gran impulso a la barriada de Monserrate. En la esquina de la Zanja en donde hay una taberna frente a la estancia de Hano y Vega había un baño de Don Francisco Gallo, concurrido por toda La Habana. El terreno donde se halla la iglesia y una gran parte inmediata a ella se conoció por "de la Marquesa" por pertenecer a Doña Carmen Peñalver y Cárdenas, Marquesa viuda de Arcos, casada con don José Peñalver y correspondía a la estancia del castellano D. José de Santa Cruz y la manzana que cae al S. de la iglesia,—donde por mucho tiempo estuvo en años posteriores El País, fué el jardín de Armenteros destruído en 1847.

Del libro Manual de la Isla de Cuba, de don José G. de Arboleya sacamos el dato siguiente: la calle de Galiano estuvo sembrada de árboles en toda su extensión y tuvo anchas aceras.

LA PLAZA DEL VAPOR

De un artículo publicado en la Revista del Centenario de las Calles de Galiano y San Rafael, debido al doctor Emilio Roig de Leuchsenring, sacamos los siguientes datos plenos de interés:

"El Mercado que se conoce con el nombre de Plaza del Vapor, situado en la esquina de Reina fué construído primitivamente por acuerdo del Cabildo que se hizo público, según anuncio publicado en el Diario Oficial de La Habana, el 16 de junio de 1818, que dice así: Sala Capitular. El Excmo. Ayuntamiento con la aprobación del Excmo. Presidente Gobernador y Capitán General, ha acordado establecer en Extramuros una Plaza de Mercado donde aquellos habitantes puedan proveerse con facilidad y se avisa oficialmente al público para el que quiera formar en ella casillas de maderas sobre ruedas, ocurra al Caballero Teniente Regidor doctor José González Ferregut, comisionado para esta obra y autorizado competentemente para los convenios que hubieran de hacerse. Habana, 16 de junio de 1818. El Escribano de Cabildo Miguel Méndez".

"Dice José María de la Torre que el nombre de vapor lo debe "a haber colocado Don Francisco Marty y Torrens en una fonda que tenía en lado de la calzada de Galiano un cuadro con la vista de un vapor, aludiendo al Neptuno, primero que vino a la isla,—1819—y hacía viajes de La Habana a Matanzas".

En 1835 el Capitán General Miguel Tacón ordenó reedificar de mampostería el Mercado celebrando para ello un contrato con el ingeniero Manuel Pastor y realizándose la obra el año siguiente, entregando Tacón el edificio al Ayuntamiento. En la noche del seis de septiembre de 1873 fué destruído por un incendio, aprobando el Ayuntamiento, el 21 de octubre del mismo año las condiciones para su reconstrucción que fué realizada de acuerdo con la escritura de 5 de noviembre de 1874 ante el notario Carlos Amores y Sanz, por la que el ingeniero José Vega Flores convino con la comisión de propietarios de Casillas, nombrada al efecto, la reconstrucción de los cuatro ángulos del Mercado por la suma de $523,-203.76 cts.

LA COLLA DE SAN MUS

En la esquina de Neptuno estuvo establecida la Sociedad catalana "Colla de San Mus" que se dedicaba a celebrar fiestas de carnaval y en el año de 1886 llevó a cabo unos juegos florales en los que se premiaron a los escritores cubanos Aurelia Castillo de González, y Aurelio Mitjans. Ese local lo ocupó más tarde la sociedad "Aires da Miña Terra", escisión del Centro Gallego.

En el mismo lugar estuvo más tarde el Teatro Cuba en cuya escena se representaron piezas de teatro cubano debidas a la pluma de distinguidos escritores cubanos. El 11 de diciembre de 1898 se estrenó la primera obra patriótica cubana, después de la guerra y que llevaba por título "El Alcalde de la Güira" musicalizada por el Maestro Marín Varona. A esta representación acudieron según refiere Robreño en su obra "La Acera del Louvre", un grupo de oficiales cubanos que horas más tarde protagonizaron los incidentes trágicos ocurridos en el Café de Inglaterra. Este teatro fué transformado por el año de 1909 en el famoso "Molino Rojo", donde la célebre coupletista La Chelito, llenaba por completo el salón de espectáculos cantando su célebre couplet de "La Pulga" y que entonces resultaba, como dice Villoch, "de una intención y un atrevimiento inusitados y que hoy sería completamente sobrio e inofensivo".

Posteriormetne se estableció el Teatro Regina, hoy convertido en uno de los mayores cines de La Habana; Radio-Cine. Junto a éste se ha edificado posteriormente el América, el cine más suntuoso de La Habana, en los bajos del rascacielos mayor de la ciudad, emplazado también en la calle Galiano.

LOS PERIODICOS DE GALIANO

Se hace imprescindible para el cronista de la Calle de Galiano registrar que en ella estuvieron instalados los talleres y la redacción de varios periódicos importantes. Primeramente hemos de citar a "La Caricatura", a la cual se refiere Don Federico Villoch, en una "Postal Descolorida" que insertamos en este mismo número. En Galiano entre Barcelona y Dragones estuvo durante algún tiempo "El Sol" gran rotativo que su director Claret, el actual director de Información", trajo desde Cienfuegos. También estuvo en Galiano, en la esquina de Trocadero El Día, dirigido por Armando André. En la calle de Galiano esquina a Concordia estuvo durante muchos años El País, que primero se tiró y se confeccionó en el local donde había estado El Día. Posteriormente y debido a los incendios que ocurrieron en su edificio, El País trasladó su redacción a una casa de la acera de enfrente, entre Concordia y Virtudes hasta que construyó el bello edificio que hoy posee en la Calzada de la Reina, donde se encuentra instalado con todos los requisitos que exige la técnica de un periódico moderno.

ESTABLECIMIENTOS DEL PRETERITO

Establecimientos en 1856, según Francisco Cartas, en "Cartera de La Habana"

Bodega de don José Cabañas, número 70; Panadería, galletería y pastelería, francesa y americana, número 100; doctor don Ramón Zambrana, Galiano; Pele-

tería de don Juan P. Monserrate número 51; Establo de carruajes particulares, número 136; Precios de carruajes de primera con un caballo, las tres primeras horas 3 pesos; por cada hora de exceso no pasando de tres horas, 4 pesos. El mismo con pareja las tres primeras horas 4 pesos; 2 pesos cada hora de exceso no pasando de tres; 6 pesos carruajes para baños, conducción al camino de hierro y deshóras de la noche a precios convencionales; Locería de don Ventura López Coterillo, número 55; Tienda de Ropas El Oriente, Dragones esquina a Galiano; Tienda de Ropas de don Francisco G. Vento, Galiano número 39; Tienda de Ropas de don Santiago Ledo, número 57; Tienda de Ropas El Danubio, Galiano esquina a San Rafael; Licenciado don Antonio Zambrana, Galiano número 15; don Serapio de Alzugaray, gira letras sobre 458 poblaciones de España, Galiano 54.

OFICINAS Y EDIFICIOS PUBLICOS, ETC.

Consulado de Venezuela, número 73.

ALMACENISTAS DE AZUCAR Y CAFE AL POR MAYOR

Juan Zaldiva, número 136.

COMERCIANTES DE TABACO EN RAMA Y TORCIDO

Vicente Galarza y Compañía, número 98.

IMPORTADORES, ALMACENES Y TIENDAS DE VIVERES

Arango y González, número 96 esquina a San José; M. A. Menéndez, "El Brazo Fuerte", número 132; Pedro Riestra, número 6; Pío Gutiérrez Hoyo, Plaza del Vapor, número 31, Galiano.

AZUCARERIAS, CAFETERIAS, FRUTOS DEL PAIS Y VIVERES

N. N. "La Constancia", número 134.

FABRICANTES DE TABACO Y MARCAS QUE POSEEN

Manuel López y Compañía, Galiano 91-93; "La Corona", "Flor de Manuel López y Compañía", "Magdalena", "Criterión", "José Domingo", "Cabarga y López"; Viada e hijos de José Morales. Galiano 127 esquina a Zanja, "Flor Morales", "Matilde", "Lord Rivers", "Zeolina", "Meyerbeer", "Aguila de Rusia".

PANADERIAS, GALLETERIAS Y BIZCOCHERIAS

Vicente Alvarez, "La Flor de Cuba", Galiano número 96 y San José; Esteva, Baguer y Hermanos, "Nueva de Viena", número 97 (también dulcería); N. N., "La Constancia", número 134 (también dulcería); Manual A. Menéndez, "El Brazo Fuerte", número 132.

ALMACENES DE VINOS Y LICORES

Esteban Giave, "La Vinatería", número 19.

DULCERIAS Y REPOSTERIAS

Vicente Alvarez, "La Flor de Cuba", número 96 esquina a San José; Alejo Azcárate, "La Perla de Colón", números 49-51.

EFECTOS ASIATICOS

Jan Jay Long, número 116; Quon Sang Wing, No. 140, esquina a Reina; Wengon y Compañía, número 122 esquina a Dragones.

DEPOSITOS DE MAQUINAS DE COSER

Felipe E. Xiqués, (Dawid y Dawis), número 106.

TIENDAS DE ROPA

Francisco Baxaria, "La Palmira", número 9 esquina a Trocadero; Constantino Riestra, "El Comercio", número 72.

TIENDAS DE ROPA CON SASTRERIA Y CAMISERIA

Pedro Bárcena, "El Boulevard", Galiano número 80 esquina a San Rafael; José López y Compañía, "El Profeta", Galiano número 75 esquina a San Miguel; Llanes y Tenreiro, "El Oriente", Dragones y Galiano; "La Amelia", Galiano y Dragones, Plaza del Vapor; "La Maravilla", Plaza del Vapor número 29-30, Galiano.

BARATILLOS DE ROPA Y ESQUIFACIONES

Manuel Cobo, "El Triunfo", Galiano número 87; Juan López "La Reforma", Galiano número 121; Gabriel Victorero, "Villa de Colunga", Galiano número 108.

SEDERIAS Y QUINCALLERIAS

José Inclán, "La Casualidad", Galiano número 74; Pelayo y Compañía, "La Guirnalda", Galiano número 70 esquina a San Miguel.

PLATERIAS, JOYERIAS Y RELOJERIAS

Carlos A. Christenson, relojería, número 129.

TIENDAS DE PELETERIA

Andrés Canoura, "La Moda", número 87, esquina a San Rafael; Fernando Cuervo, "La Brisa", número 128 esquina a Salud; Bonifacio García y Compañía, "El Paraíso", número 60, esquina a Neptuno; Fernando López, "El Palacio de Cristal", número 89; Ramón Franco-Torrado, "El Lucero", número 129.

ZAPATERIAS

María Dolores Rodríguez, "La Corona", número 90; Narciso Simón, "La Horma Elegante", número 55.

COMERCIOS ACTUALES

Ros y Novoa

Esta mueblería fué fundada el día 14 de octubre de 1889. Sus fundadores fueron los señores

Jesús Novoa Castro y Teodoro Ros y Rigol, este último ya fallecido.

La primera modificación se verificó en 3 de diciembre de 1932, en que ocupó la gerencia el señor José Naveira García, constituyéndose los señores Novoa y Ros en comanditarios. Por fallecimiento del señor Ros, en 28 de enero de 1934, quedó como único comanditario el señor Jesús Novoa; y en junio 24 de 1943, por grave y prolongada enfermedad del gerente José Naveira, decide venderle al señor Manuel Méndez y Méndez, la casa Ros y Novoa.

Puede decirse que esta mueblería es una de las primeras casas de Galiano, pues cuando se fundó era un edificio de tejas con amplios portales sostenidos por anchos horcones, los cuales avanzaban sobre la calle. En el transcurso de los años sufrió el edificio algunas reformas que lo llevaron a su actual estado.

En los negocios de importancia, la casa Ros y Novoa siempre se especializó en muebles de madera curvada, que recibía de las más acreditadas fábricas de Austria, Polonia y Checoeslovaquia, cuidándose de tener más que un gran volumen de venta una selecta y distinguida clientela, para la cual importaba exclusivamente de los Estados Unidos y también fabricaba en sus propios talleres.

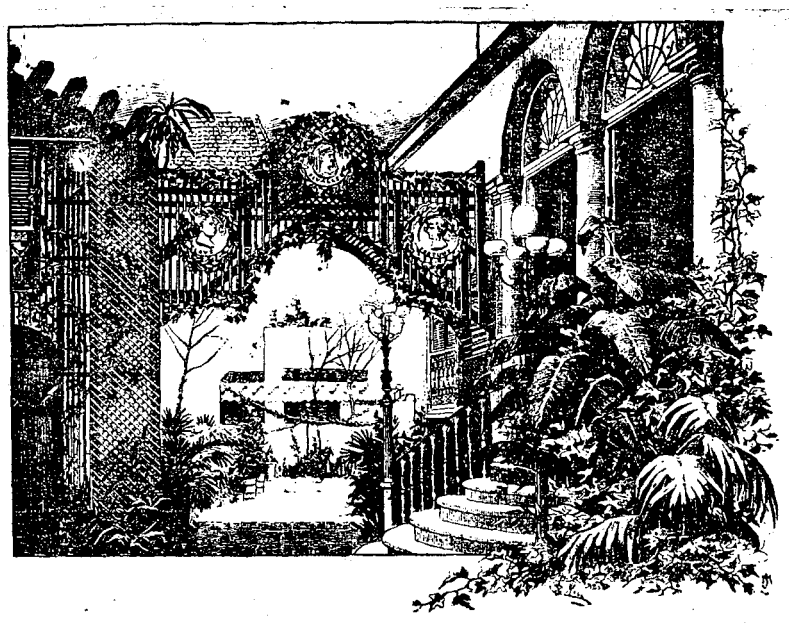
Hoy día el señor Jesús Novoa, se encuentra al frente de su oficina en la propia casa que fundó en 1889, atendiendo a sus asuntos particulares y otros relacionados con la casa Ros y Novoa.

El Bazar Inglés

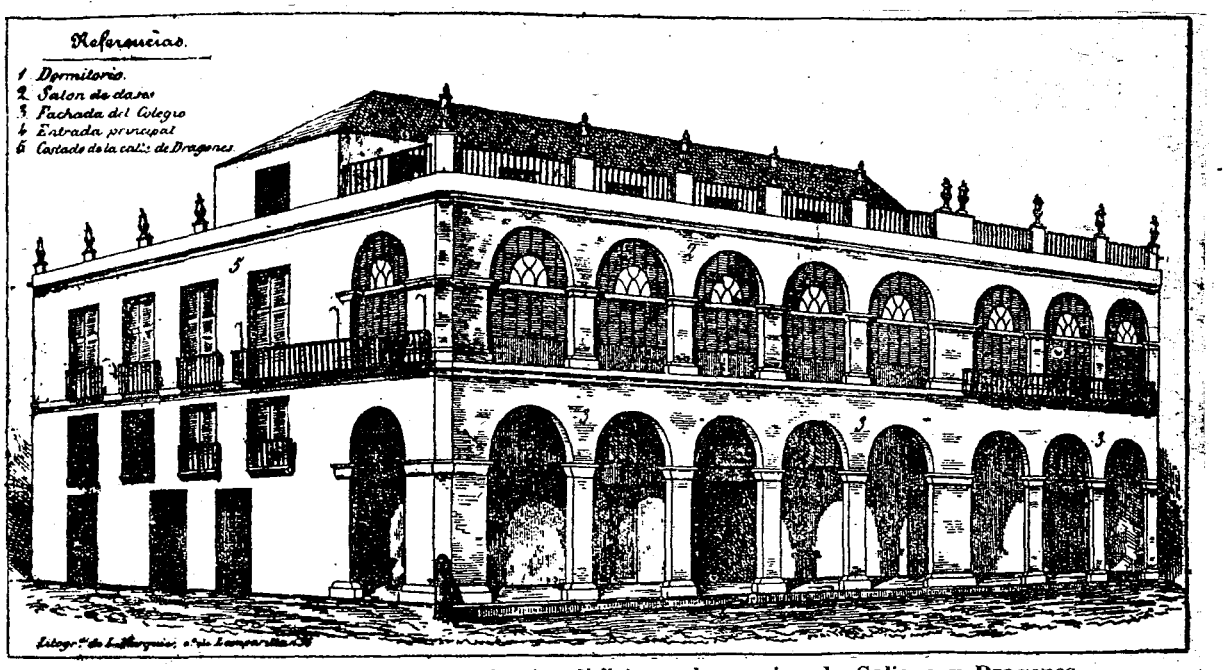
Fué fundado en 1895 por Pazos y Alonso. En 1898, fué adquirido por Juan P. Villar. Después, en 1900, trabajaban en la casa como empleados José Rio, Luciano López y Felipe Goicochea, quienes compraron a Juan P. Villar, en 1902, siguiendo los tres como socios hasta 1924, en que se separó el señor Goicochea, siendo la sociedad cuando se fundó nuevamente López Río y Compañía S. en C. Después de morir Goicochea, se forma la sociedad López Ríos, sin la compañía.

Esta casa lleva 48 años de fundada, y los gerentes llevan 43 en la misma.

El Bazar Inglés estuvo cierto tiempo ocupando el antiguo edificio de la Isla de Cuba, en Monte y Factoría, mientras se realizaba la construcción del actual, que es una verdadera obra arquitectónica. La propietaria del inmueble señora Rosario Menéndez, viuda de Inclán, falleció en esta capital, cuando se realizaba la construcción del edificio de Galiano y San Miguel.

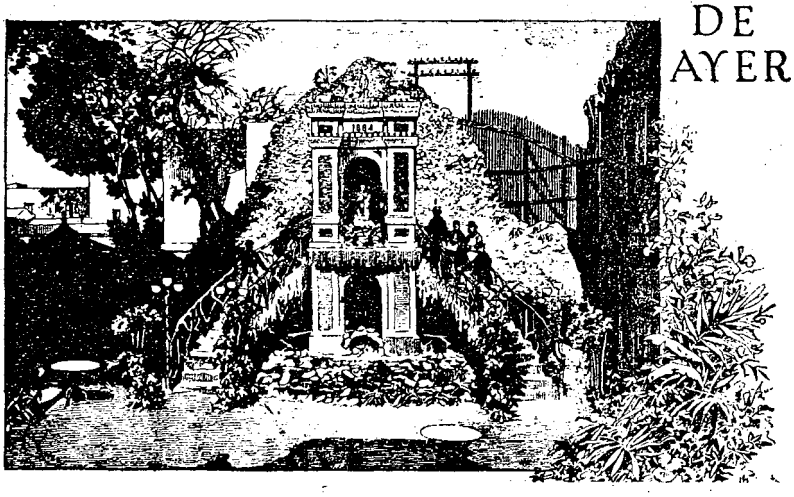


La Colla de San Mus. Así se llamó este lugar primeramente. Después llegó a ser El Molino Rojo, teatro "picaresco" para nuestros abuelos, y que según escritores de la época, era más inocente que los actuales. Más tarde en este mismo lugar se instaló el Teatro Cuba, que después fué Cubano. Al fin fué derribado y surgió en ese sitio el Teatro Regina, que se transformó en el Radio-Cine de hoy.



El Colegio de Santa Catalina, ocupó este edificio en la esquina de Galiano y Dragones

DE AYER



Otro aspecto de los jardines que rodeaban a La Colla de San Mus, lugar de grandes recuerdos para los habaneros.

EL DIA DE LA RAZA

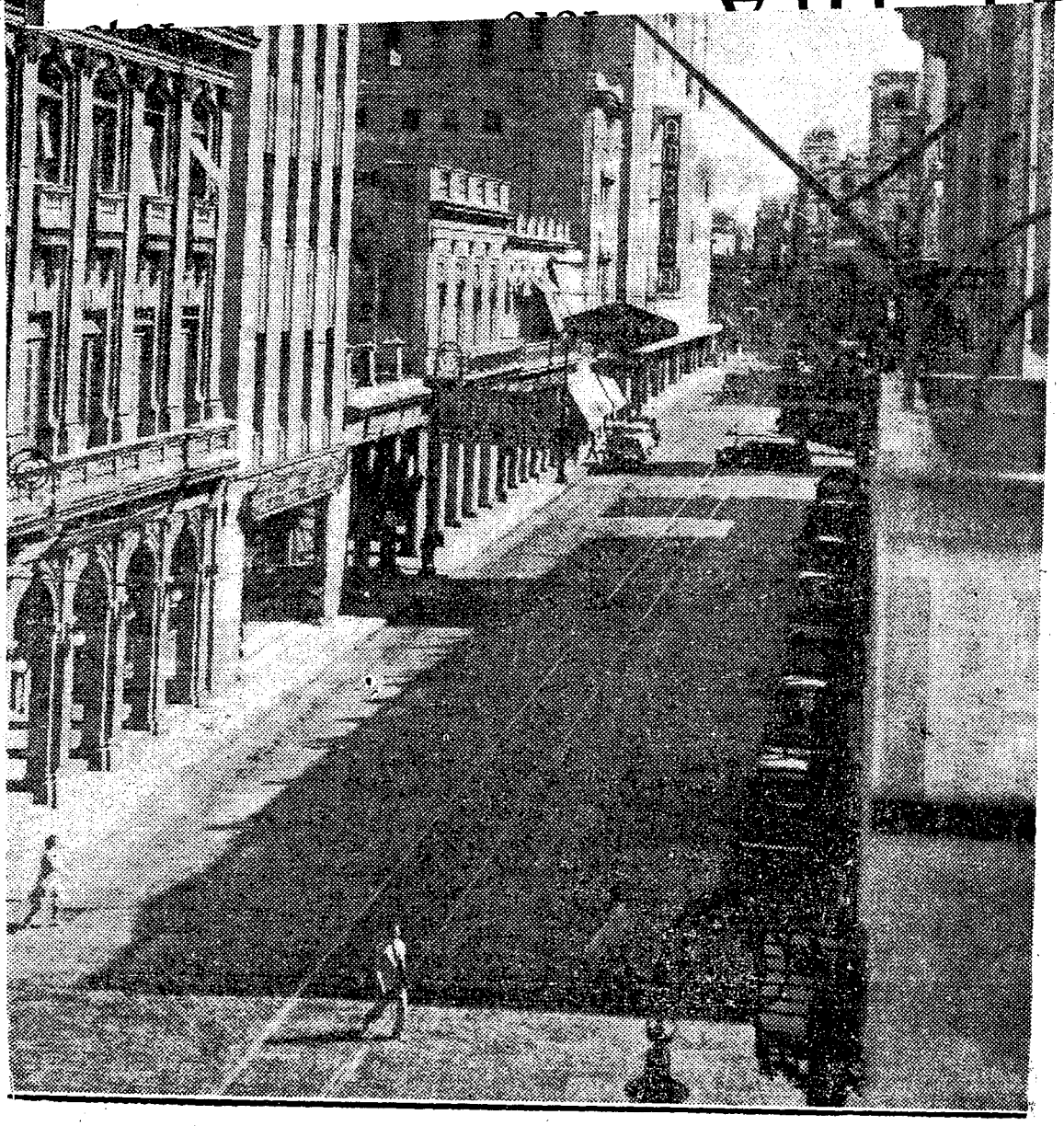
AYER y HOY

Por SALVADOR GUMBAU

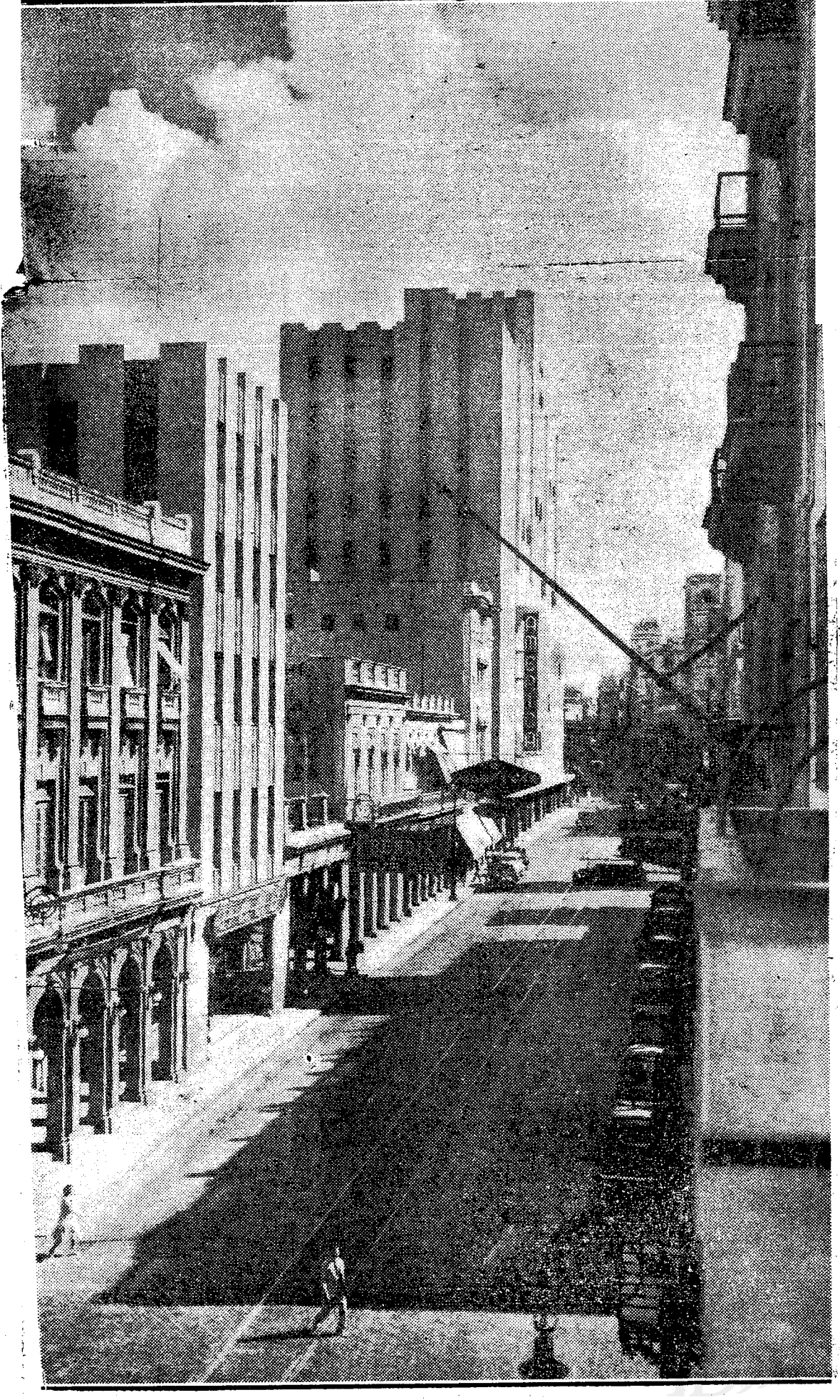
OMERCIO es acaso como tantas otras actividades que los hombres desenvuelven, un enseñar lo que somos, soñamos y hasta aspiramos. El ayer de placideces, romances, y prejuicios. El hoy acción sin fatigas, practicismo y franqueza. Mundo de sombras y éste nuestro que no reconoce más

la madeja casera en un zaje arduo y sacrificado mercio fino le tendió p la señora para superar dard de vida y ¿quién no con Gratitud y simpatía chacho" de "La Filosofía tando la clientela y llevando el brazo voluminoso de artículos los más

ABLAR del Descubrimiento de América es hablar de la Revela-



Transcurrirán los años. El antiguo camino abierto para dar paso a las carretas que abastecían la ciudad y que entraban por el puente de Galiano que dió nombre después a la Calzada, se fué convirtiendo paulatinamente, en la más importante y bella calle comercial de la ciudad. La Habana podrá cambiar con el tiempo y el progreso, pero Galiano, la calle de los rascacielos habaneros, estará siempre en la primera línea de la evolución. De las haciendas donde se sembraron los primeros mangos,—frente al Teatro América se hallaba el Primer Jardín Botánico que tuvo la ciudad—a la Avenida que es hoy Galiano, han pasado siglos de ritmo veloz...



Transcurrirán los años. El antiguo camino abierto para dar paso a las carretas que abastecían la ciudad y que entraban por el puente de Galiano que dió nombre después a la Calzada, se fué convirtiendo paulatinamente, en la más importante y bella calle comercial de la ciudad. La Habana podrá cambiar con el tiempo y el progreso, pero Galiano, la calle de los rascacielos habaneros, estará siempre en la primera línea de la evolución. De las haciendas donde se sembraron los primeros mangos,—frente al Teatro América se hallaba el Primer Jardín Botánico que tuvo la ciudad—a la Avenida que es hoy Galiano, han pasado siglos de ritmo veloz...

LA AMPLIACION DE GALIANO

POR GUILLERMO MARTINEZ MARQUEZ

ADELANTAMOS el viernes último la noticia de que un grupo de comerciantes y vecinos de Galiano —antes Avenida de Italia— se había reunido para gestionar la ampliación de dicha importante vía de comunicación citadina, en el tramo comprendido entre las calles Malecón y San Lázaro. Entonces ofrecimos volver sobre el interesante tema. Y como lo prometido es deuda, y las deudas deben pagarse en la primera oportunidad que se nos presente, vamos hoy a intentar hacerlo.

Es inútil acentuar la importancia de Galiano. Los habaneros saben de antiguo —y los transeuntes comprenden a las pocas horas de estancia en esta capital— que la gran avenida habanera constituye una de las arterias principales de esta progresista villa de San Cristóbal. Y basta pasear por ella, un día cualquiera, a la hora que más nos agrade, para comprobar el auge que ha tomado en los últimos años, como centro de atracciones comerciales, al par que como vía de descongestión citadina. Galiano es, además, una de las rúas capitalinas en las cuales conviven, con sus anchos y sombreados portales, y en sus empinados rascacielos, el apacible encanto de antaño con la inquietud de la vida moderna. Sus problemas son, en cierta medida, los problemas de toda la ciudad.

Desde otro punto de vista, la presente es la mejor oportunidad que pueda ofrecerse a las autoridades para proyectar y realizar una obra de la importancia y relativa facilidad de la que señalamos. El erario público cuenta, como nunca antes, con los dineros disponibles para las expropiaciones que habría que realizar. Y el ministerio de Obras Públicas tiene a su disposición, con los equipos necesarios para una ejecución rápida, los técnicos y especialistas que prepararían y ejecutarían los trabajos de manera adecuada.

¿Ventajas? Casi no es necesario apuntarlas. En realidad, están a la vista de todos. Para los vehículos que vienen del Vedado o de La Habana vieja, por el Malecón, la entrada de Galiano ofrece el lugar de mayor dificultad. La ampliación de la cuadra comprendida entre el propio Malecón y San Lázaro, vendría, en consecuencia, a resolver un diario conflicto en el tránsito. Fácil es colegir, además, la hermosa perspectiva de la Avenida de Galiano, vista desde el mar, en toda su anchura, desde el Malecón hasta Reina. Y desde el punto de vista del simple peatón, no hace falta apurar mucho la imaginación, para comprender, que la continuación de los portales de Malecón, que se interrumpen en este corto tramo, constituiría un verdadero regalo de sombra y fresco ideales. Aparte de que el urbanismo capitalino ganaría, sin duda, no sólo por la perspectiva de la nueva vía, sino, también, por la continuidad y armonía de los coloniales y hermosos portales de Malecón, con los de Galiano.

La vida de las modernas ciudades se desliza con facilidad pareja a sus grandes arterias de comunicación. El ministro de Obras Públicas conoce bien esta realidad, y no es posible negar que ha procurado incorporar a su plan toda una serie de ampliaciones y ensanches de calles, destinada a facilitar el tránsito. Por ello confiamos en que la iniciativa de los comerciantes de Galiano que se han dirigido a nosotros, encontrará en ese departamento gubernamental, la simpatía que la transformará en una hermosa y práctica realidad para todos los habaneros.

SERA AMPLIADA LA CALLE DE GALIANO HASTA ALAMBIQUE

Promulgó el Consejo un Decreto Para Derrumbar Varias Manzanas de Casas

Prolongación de Galiano

El Ministro de Obras Públicas informó al Consejo que en el plan de construcciones de Avenidas Primarias en la ciudad de La Habana, figura la prolongación de la Avenida de Italia desde la de Simón Bolívar hasta la calle Alambique, y que estaban prácticamente terminados los estudios para dar comienzo a esta obra, por lo que, con el propósito de evitar que sufran perjuicios en sus intereses los propietarios de inmuebles situados en la zona afectada, que desearen efectuar obras de construcción, reedificación o reparación en los mismos, y conocer, en cada caso, esos proyectos y resolver sin interfieren o no las obras públicas que habrán de ejecutarse, propuso un proyecto de decreto que fué aprobado, declarándose zona afectada por la ejecución de las mencionadas obras de prolongación de la Avenida de Italia, en su totalidad o parcialmente, las manzanas que se relacionan en el proyecto de decreto que fué aprobado.

PRO Y CONTRA

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 Céspedes trajo en 1925 al famoso urbanista francés J. N. Forestier, quien auxiliado por varios arquitectos franceses (uno de ellos, Labatout, es actualmente profesor de Urbanismo en la Universidad de Harvard) y arquitectos cubanos, confeccionó un vasto plan de reformas. Era época aquélla 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 seguro 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 Céspedes, 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.

21

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 [illegible] 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?

Quieren que se les Provea de Viviendas

Son los Vecinos de las Manzanas que Serán Afectadas por la Ampliación de Galiano

Los vecinos que serán afectados por las demoliciones anunciadas para llevar a cabo la ampliación y prolongación de la calle Galiano, que afectan a unas 40 manzaznas de casas, han constituído un comité para interesar del Gobierno que se les provea de vivienda antes de ser echados a la calle.

Reconocen que las obras proyectadas son ventajosas para la ciudad, pero no están dispuestos a permitir que se les deje sin hogar, sin que previamente se les resuelva el problema de la vivienda, ya que hoy en La Habana es muy difícil conseguir una casa vacía.

Consideran que el gobierno tienen la obligación de proceder en Cuba como se ha hecho en México, Costa Rica y Venezuela, donde por la acción oficial se han construído barrios residenciales, en los que, mediante el pago de alquileres módicos, han ido a refugiarse los vecinos afectados por las avenidas construídas.

El comité provisional constituído lo preside el señor Demófilo Montes, con Roberto Martínez, de secretario, y José A. Blanco, de tesorero. Todos ellos vinieron en la comisión que visitó la redacción de EL MUNDO, conjuntamente con los señores Manuel Yáñez y Luis Martínez Paula.

UNA EXPOSICION Y LLAMAMIENTO DEL MINISTRO DE O. P. SOBRE EL PROYECTO DE AMPLIACION DE LA CALLE GALIANO

Estima que se ha combatido el proyecto sin tenerse conocimiento amplio del mismo y por ello lo aclara

El ministro de Obras Públicas, ingeniero José R. San Martín, en una atenta carta, nos hace un ruego Nos pide nuestra cooperación para aclarar debidamente el proyecto de ampliación de la calle Galiano, a lo que gustosamente accedemos.

Dicha carta y su exposición dicen así:

Habana, marzo 10 de 1948.

Sr. Director del periódico EL PAIS (Edición de la tarde).

Ciudad.

Distinguido señor:

En una charla en Palacio, comentando con los reporters sobre distintos tópicos, entre ellos, al referirnos al proyecto de la Avenida de Galiano, hablamos de lo que era la Ciudad vieja con sus problemas típicos y lo que debía ser una gran ciudad, con la solución de los grandes problemas de tránsito, de zonas comerciales e industriales, de parqueo, y el gravísimo de la vivienda, que hoy, tras múltiples dificultades no se podrían resolver pensando tan sólo en el pasado.

Todo esto ha motivado un comentario muy lejos de mi pensamiento al así expresarme, ya que yo soy de los que empecé a luchar en la vida trabajando de ayudante de albañil, de lo que me siento orgulloso.

Con relación a la calle Galiano, el ministerio de Obras Públicas ha terminado un proyecto de lo más humano posible, duplicando las áreas de comercio en la nueva Avenida, dándoles la prioridad a los comerciantes afectados y dando más del doble de capacidad a las nuevas casas para inquilinos afectados y resolviendo también las dificultades de tránsito y parqueo, para cuya demostración acompaño un resumen de nuestro proyecto.

Pienso que tal vez el proyecto de la ampliación de Galiano se haya combatido sin siquiera tomarse las molestias previas de conocerlo. Entiendo que por muchos esfuerzos y cuidados que se tomen en un proyecto, siempre hay factores perjudicados que, lógicamente, protestan, pero, en cambio, hay una gran cantidad de personas que se benefician y dan el silencio por respuesta.

Yo invito a todas aquellas personas que después de conocer el proyecto, dada la gentil información que sin duda le dará ese periódico, a que vengan a informarse a su vez, a este Ministerio.

Estoy a la entera disposición de todos los que quieran el mejoramiento de nuestra patria. Creo que nada obtendríamos en una estéril lucha, sino que unidos todos, comerciantes, inquilinos, propietarios y gobernantes, buscáramos soluciones que tal vez complacieran todos los intereses como he tratado de hacer en todos los casos citando como ejemplo de ello el de los comerciantes del Mercado del Polvorín.

Nos parece que una adecuada legislación sería la clave y solución a estas cuestiones.

De usted con la mayor consideración. — ARQ. JOSE R. SAN MARTIN.

PROYECTO DE LA AVENIDA DE GALIANO

Relaciones Generales del Proyecto con las Avenidas Existentes

El proyecto que redacta el ministerio de Obras Públicas prolongando la actual Calzada de Galiano, que comenzando en el Malecón y en dirección Norte-Sur termina en la Calzada de la Reina, contempla fundamentalmente la ampliación del centro comercial de grandes tiendas en la capital y su conexión directa con zonas residenciales por un lado y por otro con las nuevas Avenidas de reciente construcción, tales como la Alameda de Paula, Desamparados y Arsenal hacia el Este y las de Arroyo, Atarés y Gancedo, hacia el Sur y Oeste, formando todas ellas la Red básica de Avenidas que conducen a la Vía Blanca y Carretera Central.

Las Avenidas citadas, conjuntamente con las mejoras del Paseo de Carlos III, las que se están realizando en la Calzada de Zapata, las de ampliación en la Calzada de Cristina, la recientemente terminada de la Calle 26 con sus enlaces en Rancho Boyeros y Agua Dulce y la proyectada Avenida de Galiano han de formar el entramado básico de las nuevas Avenidas para nuestra capital.

TRAZADO DE LA AVENIDA

La intersección de la Calzada de la Reina con la de Galiano, marca actualmente la terminación de ésta. Es una necesidad sentida su prolongación.

La calle de Angeles, angosta y con peligrosa curva en rampa en su intersección con la de Sitios se halla desplazada unos 15 metros al Este del eje de la Calzada de Galiano actual.

La prolongación sensible de ese eje de Galiano hacia el Sur, marcará el eje de la nueva avenida, la cual al intersectar la calle de Sitios, deflecta ligeramente al Sur-Este enlazando con la prolongación de la calle de Alambique desde su comienzo en la de Misión y terminando en la actual Avenida de Atarés juntos a los muelles de Tallapiedra.

El trazado simple de ese eje, muestra la afectación en mayor o menor escala de las manzanas limitadas por Reina hasta Sitios y de Angeles a Rayo; de Sitios a Misión limitadas por Angeles y Florida al Este y la calle Indio y San Nicolás por el Oeste y las limitadas por Misión hasta Diaria hacia la calle de San Nicolás.

SECCION O ANCHO DE LA AVENIDA

El desplazamiento que se ha citado de la calle Angeles hacia el Este del eje de Galiano actual, recomendó a primera vista afectar las propiedades existentes hacia el Oeste de dicho eje, facilitando así, económicamente, una solución sencilla.

En efecto: el arroyo o pavimento actual de Galiano fluctúa en doce metros; el ancho de la calle Angeles—de propiedad a propiedad, es de seis metros y la distancia de su línea de propiedad derecha al eje de Galiano es de nueve metros, obteniéndose de inmediato, un arroyo para la nueva Avenida de dieciocho metros, con aceras a ambos lados de seis metros y un total de línea de propiedad para esa Avenida de 30 metros.

En otras palabras, el ancho actual de la calle Angeles pasa a ser el ancho de acera de la nueva Avenida de Galiano, susceptible esa acera de ser aceptada como pavimento adicional de acuerdo con las necesidades futuras de la Avenida de Galiano en particular y del tránsito en general.

Por otra parte, el censo del tráfico actual relacionándolo con las posibles necesidades futuras, a corto plazo, exige no menos de seis vías de vehículos—de tres en cada dirección—o dos directos y uno de estacionamiento.

Se mantiene además la condicional de portal abierto al tránsito público de 3.50 metros en las fabricaciones y a lo largo de toda la Avenida.

AREAS AFECTADAS

En el decreto presidencial que contempla la prolongación de la Calzada de Galiano, se mencionan, efectivamente, veinte manzanas de casas afectadas.

Siete de esas manzanas (las marcadas con los números 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20) que corresponden tres a la calle Angeles con frente a la nueva Avenida y limitadas paralelamente por la calle Aguila y cuatro corresponden a la calle Alambique limitadas por la de Florida NO ESTAN AFECTADAS POR DEMOLICIONES pero quedan sujetas para el futuro a las regulaciones oportunas en cuanto a áreas de portal, puntales, estilo arquitectónico en fachadas y número de pisos.

Las trece manzanas restantes están afectadas en mayor o menor escala, pero siempre siguiendo un plan urbanístico en cuanto a las áreas necesarias para posibles fabricaciones a revertir a los propietarios afectados.

Se afectan en las trece manzanas citadas, doscientos sesenta y dos (262) edificios que cubren un área aproximada de 70,000 metros cuadrados, de los cuales, 30,000 pasan a formar parte de las futuras aceras, pavimento propiamente dicho, áreas de parque y parqueo y en los 40,000 restantes, se proyectan edificios revertibles oportunamente, y como se ha dicho, a los propietarios, comerciantes e inquilinos afectados, dándoles la prioridad en los nuevos edificios.

AREAS FABRICADAS ACTUALMENTE Y FABRICACIONES PROYECTADAS

En las áreas de fabricación existentes, de acuerdo con el censo realizado y los estudios previos correspondientes, se puede aceptar un promedio máximo de dos plantas por inmueble, lo que produce una demolición máxima de 140,000 metros cuadrados de fabricación.

Ahora bien, los 40,000 ms. cuadrados de fabricación, por planta, revertibles oportunamente, con un promedio de seis plantas, nos llevan a obtener 240,000 metros cuadrados de fabricación duplicándose, prácticamente, la capacidad actual a los efectos comerciales y de viviendas.

El proyecto contempla además la rectificación de la calle Indio y los enlaces correspondientes a las calles de acceso, especialmente las de Corrales y Esperanza.

RESUMEN GENERAL DEL PROYECSTO

1.—Areas de terreno a expropiar y necesarias para la construcción de la vía propiamente dicha.	30,000 M2
1A—Areas de terreno a expropiar para ser revertidos oportunamente a propietario afectados	40.000 M2
Total áreas de terreno a expropiar	70,000 M2
2.—Areas fabricadas a demoler considerando dos plantas promedio en cada inmuebles	140,000 M2
2A)—Areas de fabricación proyectadas considerando un promedio de 6 plantas en una área de terreno de 40,000 metros cuadrados	240,000 M2

3.—Número de edificios afectados	262
4.—Comercios afectados	98
4A).—Comercios proyectados en plantas bajas de edificios propuestos	200
5.—Casas de familias afectadas	200
5A).—Casas de familias proyectadas en plantas de edificios propuestos	450
6.—Casas de vecindad afectadas	50
7.—Oficinas privadas proyectadas en plantas altas de edificios propuestos	400
8.—Número de familias afectadas	900
8A).—Número de familias adaptadas en nuevos edificios propuestos (apartamentos y hoteles)	1,750
9.—Número de habitantes afectados (cantidad máxima)	6,000
9A).—Número de habitantes posibles en los edificios propuestos (cantidad mínima)	12,000

PRESUPUESTO CONSIDERADO

1—Area de terreno a expropiar

a) Para calles, aceras, etc., 30,000 M2

b) Para edificios a construir 40,000 M2

Total a expropiar 70,000 M2

70,000 M2, con valor promedio de $45.00|M2 $3.150,000.00

2—Valor de las demoliciones

70,000 M2. en dos plantas, equivalentes a 140,000 M2, con un valor actual, promedio de $40.00 el metro cuadrado, incluída la depreciación $ 5.600,000.00

3—Indemnizaciones, traslados, etc. (estimado) $ 1,000,000.00

4—Pavimento, parques, aceras, etc.

a) Areas expropiadas, 30,000 M2

b) Areas calles accesos, 10,000 M2

Total pavimento, etc., 40,000 M2.

40,000 M2, de construcción, costo promedio $8.00 M2, $ 320,000.00

5—Soterrado instalaciones, farolas, adaptación, alcantarillado, acueducto, etc. (estimado) $1.000,000.00

6—Valor proyecto, administración e imprevistos estimado en un 10 por ciento aproximadamente $1.200,000.00

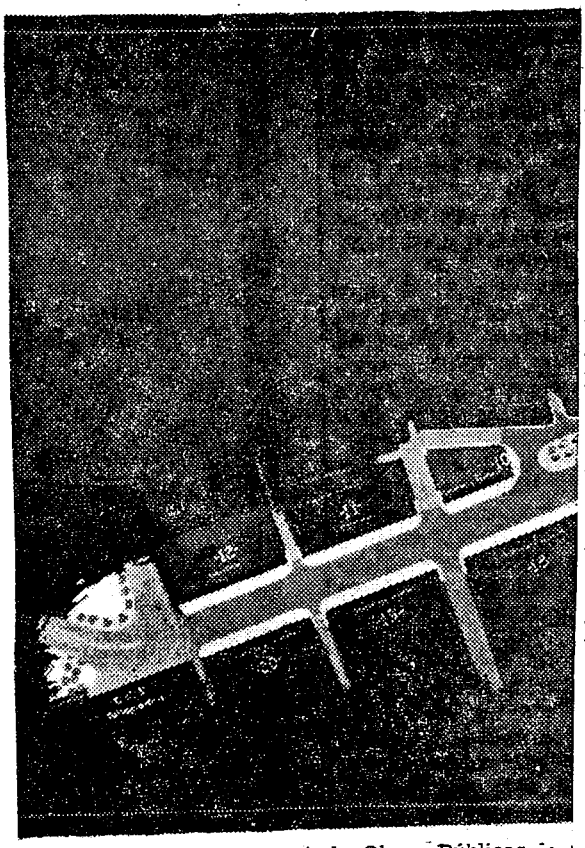
COSTO APROXIMADO DEL PROYECTO $ 12.270,000.00

Las cantidades señaladas en los renglones (1) y (2), o sea, el valor del terreno a expropiar y áreas construídas a demoler y con un valor total de $8.750,000.00 son aplicables, de inmediato a la construcción proporcional de 240,000 M2. de fabricación, y que con un costo unitario de $100.00 por metro cuadrado conduce a un VALOR DE LA FABRICACION $ 24.000,000.00

La cantidad total señalada de $8.750,000.00 garantiza, en principio, el costo de la fabricación ya que representa el 33% aproximadamente del citado costo.

La Habana, marzo de 1948.

PLANO DEL TRAZADO



En esta forma ha proyectado Obras Públicas [illegible] hasta los muelles de Tallapiedra, junto a la Com[illegible] de [illegible]

Occidental, como instrumento para proteger al extremo del Continente Euroasiático contra la posibilidad de que sea sumergido por el pansovietismo, se han tomado como expresión patente de que existe una opinión casi unánime en el archipiélago inglés, contra el viejo sentimiento de insularidad, que el estadista conservador impugnaba desde antes de la guerra. Churchill, en efecto, siempre fué partidario de que la Gran Bretaña respaldase a Francia en una política global de seguridad y de que el gobierno de Londres obrase en la Sociedad de las Naciones, guiado por un lema de acción política y militar, apartado por entero de esa idea de que siendo Inglaterra una isla, debía de obrar como potencia extracontinental y marítima, en defensa de un sentido utilitarista, por no decir egoísta, de su propia seguridad. Hitler mismo, en su desafiante arenga de Aquisgrán, dijo a los ingleses más o menos: —"La civilización mecanizada de nuestros tiempos os ha quitado la insularidad". Desde el poder Churchill realizó una acción de concertamiento, que dió la validez que faltaba al enunciado de Stanley Baldwin: "Las fronteras de Inglaterra están en el Rin".

Por el momento, la Unión Occidental está limitada al Reino Unido, Francia, Bélgica, Holanda y Luxemburgo. Su carácter es fundamentalmente estratégico, como se deduce de los obvios discursos

En uno de los gigan[illegible] Holandesa de Aviació[illegible] ton, Jamaica, su ma[illegible] esposa, la princesa d[illegible] momento en que amb[illegible] de aviación "K.L.M."

Acusa Inglat[illegible] Disolviendo

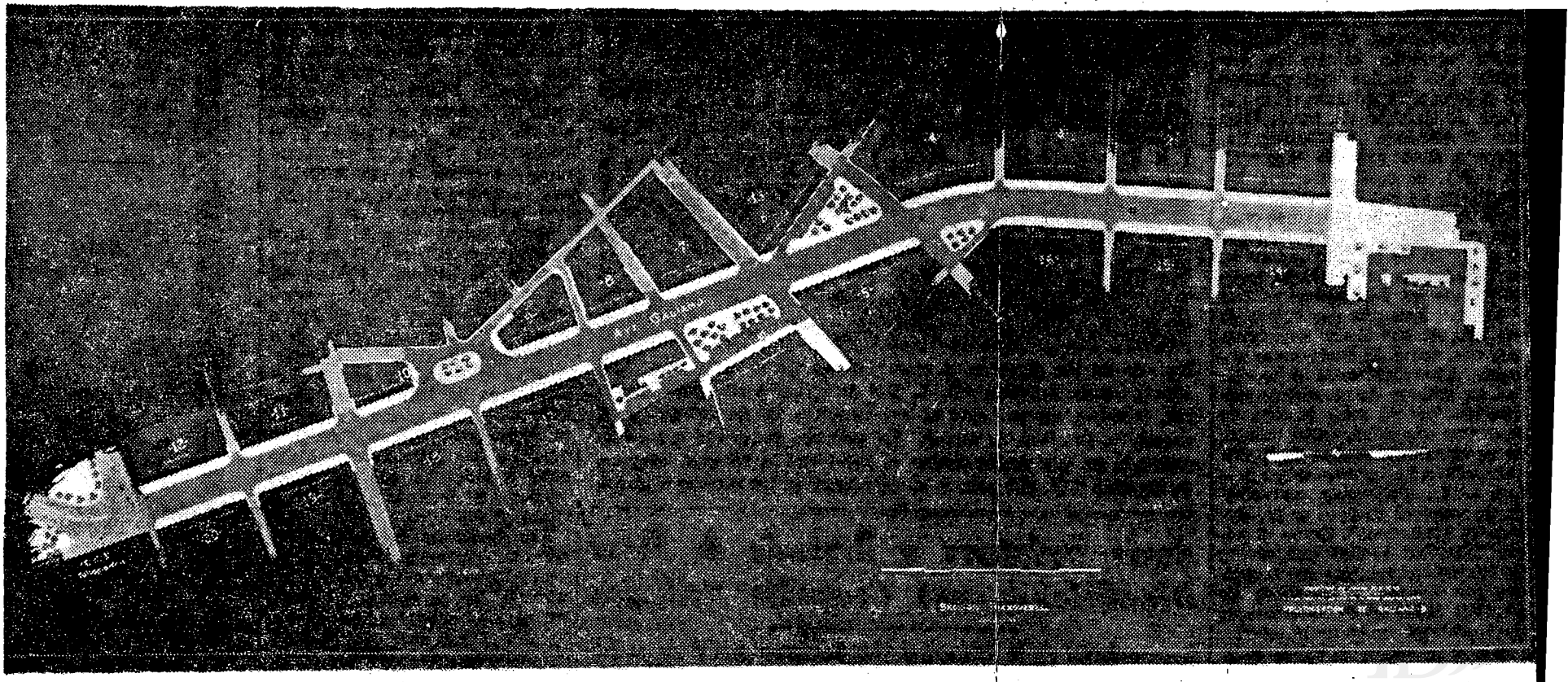
Declara Bevin en la [illegible] graría con Solic[illegible] de A[illegible]

Por la Prensa Ur[illegible]

[illegible] DE LAS ACERAS DE LA AMPLIACION DE LA CALZADA DE GALIANO

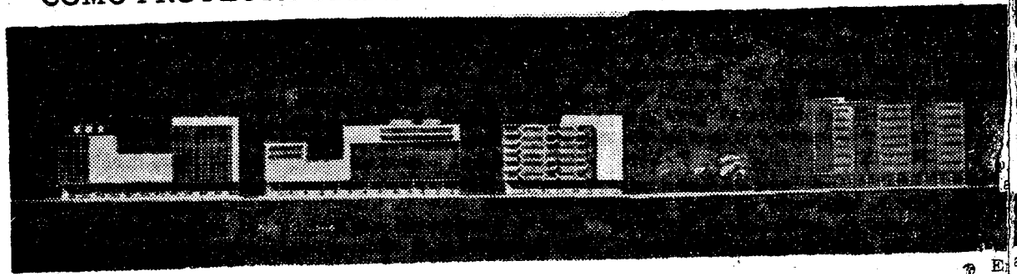
ampliación de la Calzada de Galiano que tiene en proyecto el Ministerio de Obras Públicas se incluye la co[illegible] ara revertir a propietarios y comerciantes afectados por las expropiaciones, que han sido concebidos como e[illegible] res corresponden a las siguientes calles que cortarán la nueva sección de Galiano: Diaria, Puerta Cerrada, por medio de una plazoleta), Misión, Gloria, Corrales, Calzada del Monte, Sitios, Maloja, Estrella y Reina[illegible] supuesto de que se marche dando la espalda [illegible] Galiano y, desde luego, en di[illegible] fin de que se conserve la [illegible]

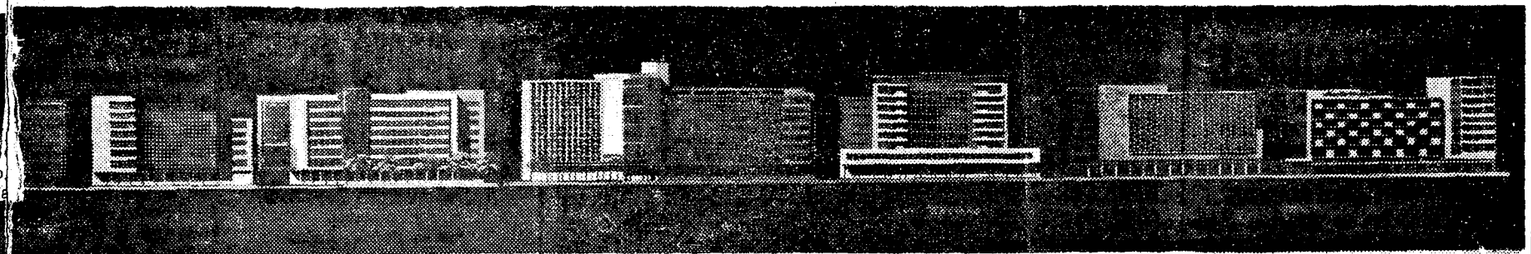
PLANO DEL TRAZADO CONCEBIDO PARA EXTENDER GALIANO HASTA TALLAPIEDRA



En esta forma ha proyectado Obras Públicas la ampliación de la Calzada de Galiano. El plano corresponde desde Reina, señalándose una parte de la Plaza del Vapor, hasta los muelles de Tallapiedra, junto a la Compañía Cubana de Eléctricidad. Las veinte manzanas comprendidas en el decreto están numeradas. La numeración es de derecha a izquierda, comenzándose por la sección de la parte superior.

COMO PROYECTA OBRAS PUBLICAS LA LIN EA DE EDIFICIOS EN U DE LAS ACERAS DE LA AMPLIACION DE LA CALZADA DE GALIANO, DESDE REINA HASTA DIARIA





En la ampliación de la Calzada de Galiano que tiene en proyecto el Ministerio de Obras Públicas se incluye la construcción de edificios a ambas lados de la avenida para revertir a propietarios y comerciantes afectados por las expropiaciones, que han sido concebidos como están en el dibujo. De izquierda a derecha los espacios corresponden a las siguientes calles que cortarán la nueva sección de Galiano: Diaria, Puerta Cerrada, Vives, Esperanza (donde habrá el enlace con San N por medio de una plazoleta), Misión, Gloria, Corrales, Calzada del Monte, Sitios, Maloja, Estrella y Reina. Corresponde el dibujo a la acera derecha, en el supuesto de que se marche dando la espalda a Galiano y, desde luego, en dirección a Diaria.

RADIOGRAFIA DE LA CIUDAD

La Calzada de Galiano

Por GERARDO DEL VALLE

GALIANO, ancha y recta, paulatinamente se perfila en líneas aerodinámicas arquitectónicas; asciende en novedad y rascacielismo, absorbiendo en su personalidad de gran vía contrastadas esencias urbanas; acentúa más y más su criollo tipicismo; de su pasado señorial restan los confortables soportales; pero ya no se aislan con barandajes de forja artística, discriminatorios de distancias sociales, de acuerdo con el grado de nobleza y riqueza colonial; ahora se viste a la última moda; de cuadra en cuadra adquiere simetría y sobriedad transmutándose en bellas galerías de resplandeciente granito, blanco mármol o empotramiento de cristales que han de refractar la luz solar en almacenes soterrados; los escaparates de las tiendas evolucionan y penetrando a buena proporción en el interior, con todos los adelantos de la más novísima técnica del exhibicionismo comercial, dejan libre el paso y se revisten de vitrinas cuadriculares en las que a veces vemos la maravilla de una alcoba o de un hall, con todos los elementos del lujo bien administrado.

Todo es para persuadir a una pausa en el andar sibarítico de la ciudad que se desborda, va y viene a través de los salones de la calle; el bosque de columnas que se enfila desde la calle San Lázaro hasta Reina, también se remoza y trata de vencer en donaire a sus paralelas, por más que en algunos tramos ya se han iniciado construcciones supermodernas en las que se han eliminado, sustituyéndolas por un inmenso alero o puente levadizo libre de cadenas; pero no votamos por la desaparición de la columnería y sabemos que los asiduos a Galiano lo verían de mal grado: tras ellas, a medio cuerpo, se ve venir la dama esperada o el caballero que simula una distracción para "encontrarse casualmente" con la amiga; o zigzagueando por la acera libre de techo hacia el soportal, puede muy bien evitarse encuentros desagradables para ambos sexas...

Como tantas y tantas calles, también Galiano sufrió el cambio de nombre que recibió, igual, con indiferencia e "ignorancia". Avenida de Italia, oficialmente borrado en la etapa mussolínica. No importa que el nombre inicial sea de cuero y anodino personaje o incidente tonto: el origen de nuestra calle radiografiada es el recuerdo de un señor Martín Galiano que construyó un puente en el principio, en forma torcida; después, allá por el 1836, el general Tacón enderezó el puente en la forma recta que posee la calle y diez años más tarde, se eliminaron los puentes y se pavimentó con piedras chinas; sólo llegaba hasta la calle Zanja, cerrada por una casa de baños públicos; la popular iglesia de Monserrate que encuadra una plazoleta entre Concordia y el Callejón del Conde Cañongo, con el fondo a la calle San Nicolás; anteriormente esta iglesia, en la que han santificado sus amores tantas parejas de la élite social, fué una modesta ermita, construída en 1675 y situada primeramente en la calle Monserrate, que adquirió ese motivo; por orden del general Tacón, en 1836, fué trasladada al actual sitio, aunque ascendida y remozada hasta convertirse en un templo lujoso...

En 1850, ya Galiano gozaba de prestigio y tan es así que un famoso viajero norteamericano, Samuel Hazard, autor del famoso libro "La Habana a Pluma y Lápiz", dijo en una de sus crónicas: "Más allá del Paseo de Isabel está la bella Calzada de Galiano, una vía bien pavimen-

2

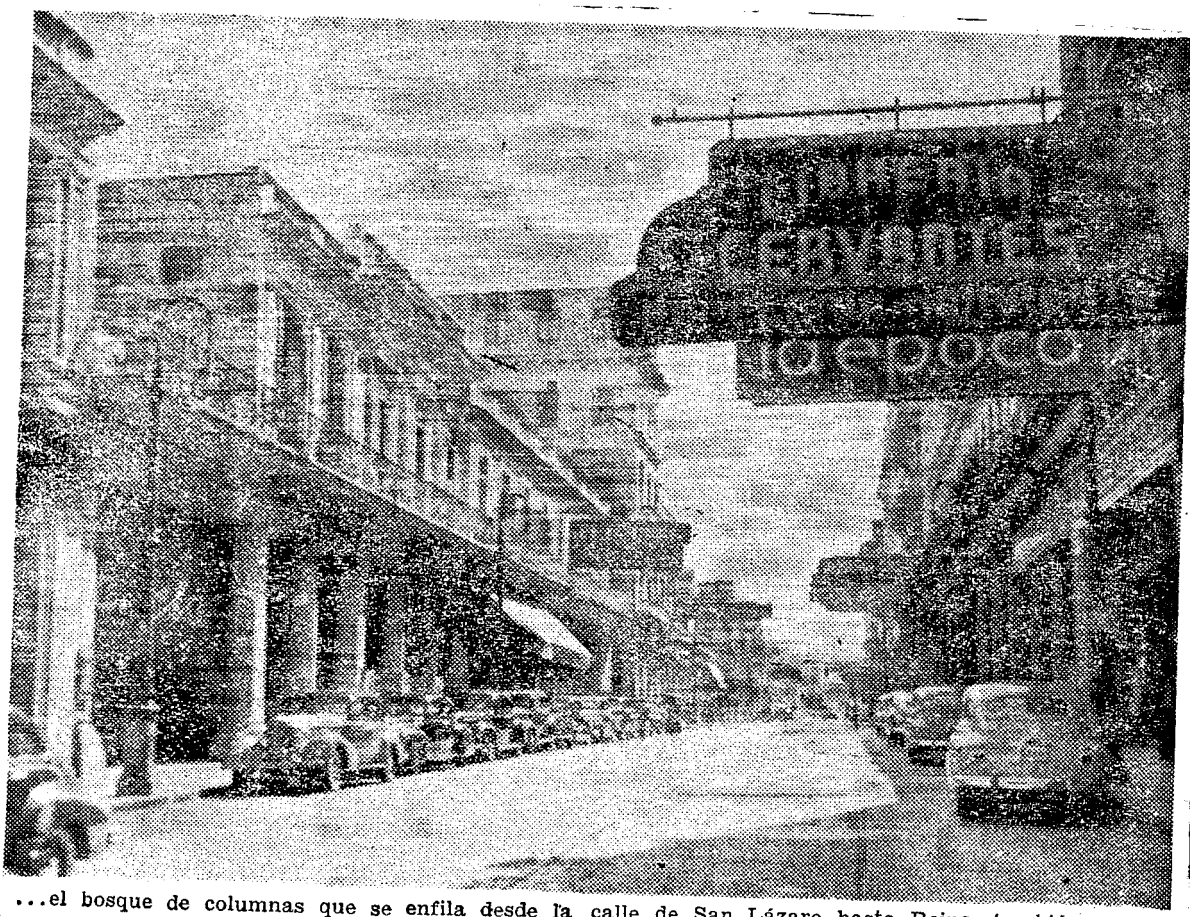
tada, con edificios de sólida construcción y excelente apariencia, la mayor parte dotados de soportales con columnas"...

En la esquina de Neptuno, donde se yergue el mayor edificio de apartamentos de nuestra República, con dos teatros en la planta baja, un café y pequeños comercios de exótica y novísima apariencia, existió el célebre teatro "Molino Rojo", paraíso de zarzuelas picantes y donde la diabólica camagüeyana "Chelito" labró su fama, con las danzas de vientre y su misterioso sex-apell que, en viajes por Europa, sedujo a randes señores y reyes...

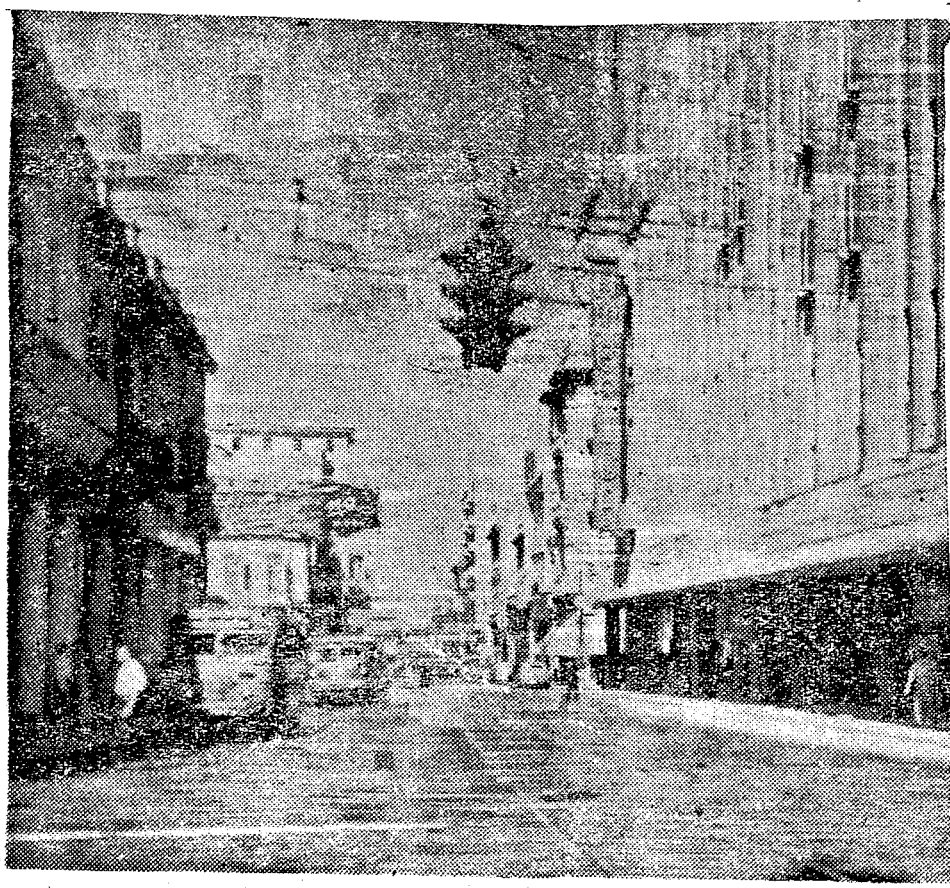
Pero la reseña de cada detalle de esta calle daría muchas páginas y sólo nos interesa, por el momento la característica actual: público de las más grandes tiendas, de las exposiciones y ventas más fantásticas y costosas de objetos de lujo y también, el gran bazar donde se compra desde cinco centavos cuando la frivolidad y el utilitarismo precisan en los bolsillos poco abultados; el público "que no compra y acude todas las tardes" a desfilar incansablemente por los largos soportales, a detenerse junto a las columnas, junto a las puertas de los establecimientos y en las esquinas; la formada por San Rafael, todos sabemos, fué bautizada por un conocido cronista andaluz-aplatanado—Lozado Casado—por el sobrenombre de "esquina del pecado"...

Pecados, principalmente, platónicos; en Galiano vemos, durante todo el año, respetables señores, con nietos y adolescentes y jóvenes elegantes que gastan en sus requiebros—espirituales, poéticos o groseros y vulgares—la reserva de vigor mental y de deseos frustrados... sin pasar de ahí, sin que se les haya visto llevar del brazo a ascender a una misteriosa máquina o seguir con aquiescencia disimulada, a una dama.

El ballet de gracia femenina, que va y viene deshojando miradas y sonrisas por los portales tiene su mayor intensidad de cinco a seis de la tarde; y no ocupa toda la calle: comienza en San Miguel, buena parte se desvía por Neptuno y San Rafael, vuelve hacia el punto de partida al llear a la calle Zanja; desde la calle Dragones a la Calzada de la Reina (Simón Bolívar), a la izquierda, la permanente feria del mercado de Tacón o Plaza del Vapor, recibe una multitud muy distinta: buscadores de números de lotería, revendedores, carteristas, cahpesinos que, por tradición y desde largos años se han abastecido de ropa en los pequeños bazares de "precios de situación" que salen a los portales de Galiano, Aguila, Dragones y Reina; Galiano, paralizada en una cuadra que desemboca en la estrecha vía de Angeles, estuvo a punto de extenderse más allá de la Calzada del Monte, por iniciativa de un reciente ministro de O. P., campeón de mal gusto en materia de plazoletas desprovistas de árboles y de estética; la idea, magnífica en manos de urbanistas artistas, se frustró por la airada protesta de los propietarios amenazados de ver sus viejas paredes trituradas por la piqueta y por el nivel...



...el bosque de columnas que se enfila desde la calle de San Lázaro hasta Reina, también se remoza y trata de vencer en donaire a sus paralelas.



Galiano, ancha y recta, paulatinamente se perfila en líneas aerodinám

tandas de ejercicios espirit

Los vimos nosotros: una quinientas campesinas iban día —3 de octubre del p año— hacia el lugar dond dicionalmente se efectúa más nutridas tandas de cios desde hace dos siglos.

Era imponente el espect vestidas pobremente, m descalsas, llevando un ve manto blanco sobre el a sombrero de paja, siguien estandartes de las cofradí diversas regiones, y ento tristísimos cantos penite allá iban todas, absoluta indiferentes a cuanto las ba, a pasar una semana inmenso Atotonilco.

Sermones de Eco

Aparte de las numeros pillas que integran la igle parte conventual posee i sos salones dedicados, es mente, al alojamiento de tos van a efectuar ejercici pirituales que, como ya s suman a veces millares d sola vez.

Hay por allá una simpá veraz historia: la del serm eco. Se asienta en la pro ecoica de las bóvedas y c que permite una amplia repetición de la voz, cua habla desde un punto d esta corriente en antig trucciones en las que, ce con gracia un ar falta de extensiones

Galiano, ancha y recta, paulatinamente se perfila en líneas aerodinámicas arquitectónicas.

Suprimirán las Aceras En la Calle Galiano

Nueva Iluminación. Crearán un Cuerpo de Obreros Para la Limpieza

Para informar al Presidente de la República de las obras de reforma y mejoramiento que están dispuestos a costear por su cuenta para la calle Galiano, y para pedirle al mismo tiempo la colaboración del Gobierno en este empeño, visitaron ayer Palacio, los ejecutivos de la Asociación de Comerciantes y Propietarios de esa importante vía comercial.

Acompañados por el Sr. Agustín Navarro, coordinador, y el Secretario de la Asociación señor Alberto Colomar, fueron recibidos por el presidente Batista, los señores José A. Valladares, Florentino García, Miguel Ortall, José Blanco, Manuel González Camargo, Gastón Bared, Enrique Benrey, José María Buría, José Abislaim, Carmen Sevilla, Juan Suayola, Manuel Guerra Arturo Sardiñas David Bereck, Diego Alonso, Mariano Castro, Santiago Alvarez, Luis Pérez, Rafael Rodríguez, Guillermo Paz, Juan M. Fernández, Filomeno Ruiz, José Díaz González, María Teresa Gómez, Sixto Navarro, José Domínguez, Miguel Rodríguez, Cecilio Suárez, Manuel de la Torre, Manuel Castro, Roberto Miranda, Miguel A. Alfonso, y Constante García.

El Jefe del Estado quedó muy complacido de la visita de los comerciantes y elogió su entusiasmo por el mejoramiento urbanístico de su calle, y se interesó vivamente por los proyectos que le presentaron que demostraba la cooperación que estaban dispuestos a prestar al Gobierno.

El Presidente de la Asociación, entregó al general Batista una exposición donde se detallan no sólo las aportaciones y las obras que se realizan por cuenta de la Asociación, sino también las peticiones que formula al Gobierno para hermosear esa vía.

Entre las iniciativas, están las siguientes: colaboración pecuniaria en las obras de pavimentación; adquisición y montaje de la nueva iluminación y por primera vez en Cuba cuerpo de obreros para limpieza, que mantendrá también la Asociación.

Se ha adoptado un plan de alineamiento de todos los portales suprimiéndose las aceras, y con un sistema de iluminación por brazos, que sustituirá el de faroles que obstaculiza el tránsito.

Solicitaron una ley-decreto que obligue a todos los propietarios de los edificios a pintarlos de colores claros antes de Pascuas.

El Presidente prometió a sus visitantes acceder a sus demandas y al efecto les dijo que las obras comenzarían antes de mediados de octubre y terminarían en sólo 40 días.

Editoriales

LA RECONSTRUCCION DE LA CALLE GALIANO

APLAUDIMOS LA OPORTUNA Y ACERTADA DECISION DEL MINISTRO NOGUEIRA DE EFECTUAR DICHAS OBRAS EN 14 DIAS

EL Ministro de Obras Públicas, ingeniero Alfredo Nogueira, ha informado oficialmente que hoy será iniciada la reconstrucción de la Calzada de Galiano, en la que se trabajará día y noche con el número de obreros y equipos necesarios para terminarla en 14 días, decidiéndose además triplicar el alumbrado de dicha Calzada, instalándose bombillos de 500 watts y cristales reflectores.

La noticia ha de interesar y alegrar no sólo a los comerciantes y vecinos de tan céntrica calle, sino a toda la ciudadanía, que lógicamente desea contemplar la capital de la República con los adelantos y comodidades que ha de tener toda población de importancia.

Una vez terminada en el tiempo record proyectado la Calzada de Galiano, el tránsito recibirá inmensos beneficios en esa amplia zona, porque ocioso es decir que tal calle es arteria central de capital importancia y ofrecerá, al estar totalmente reconstruida, una ancha vía que mucho descongestionará el tránsito, teniendo ya como calles auxiliares, en perfecto estado, Neptuno, San Rafael, Belascoaín y Reina.

En cuanto al comercio de la calle de Galiano, hay que anotarle un nuevo y gran esfuerzo en favor de la importante obra, porque en todo momento ofreció su espontánea colaboración al Ministro de Obras Públicas, y de la misma manera hay que aplaudir a la Compañía Cubana de Electricidad, que en la reunión celebrada para ultimar los detalles de la obra, manifestó, por boca de su representante, el ingeniero Humberto Calzada, "que ellos trabajarán al ritmo veloz con que labora el ministro Nogueira, a fin de cooperar, como lo viene haciendo hasta ahora, en las construcciones que ejecuta el gobierno".

Por otra parte, de acuerdo con los proyectos anunciados, no hay que temer gran congestión de tránsito mientras se realizan las obras —y esto también es justo señalarlo— porque se llevarán a cabo en tres secciones, coordinándose dichos trabajos con el Supervisor del Tránsito de la Policía Nacional, que ha dispuesto que el tránsito de ómnibus se haga por la calle de Amistad en subida y por Aguila en bajada, no permitiendo bajo ningún motivo el parqueo en estasdos calles.

De todas maneras, si se llevan a efecto las obras en el tiempo y forma proyectados, bien pueden tolerarse las pequeñas molestias de unos cuantos días, porque, al cabo, todos disfrutaremos de una nueva y amplia avenida.

Cabe insistir ahora, al comentar la reconstrucción de nuestras principales calles y avenidas, en la necesidad de estudiar la fórmula de diversificar por calles distintas los vehículos de servicio público, en forma de que por una sola calle no transiten ocho o diez líneas diversas, que cual rosario interminable, sobre todo en ciertas horas del día, más parece ferrocarril que transporte motorizado.

De este modo se completa la obra de embellecer la ciudad, ofreciéndole al público mayores facilidades en el tránsito, evitándose graves perjuicios y hasta accidentes que se producen en muchas ocasiones precisamente por la congestión de vehículos en determinadas calles.

Terminada Anoche, en Tiempo Record, la Reconstrucción Total de Galiano

Siete días y 21 horas tardó la obra cuya apertura oficial se hará en breve. Mensaje del ingeniero Nogueira

A las 7 p.m. de anoche, viernes 27 de noviembre, el ministro de Obras Públicas, ingeniero Alfredo E. Nogueira, enviaba el siguiente y elocuente mensaje telegráfico —síntesis del extraordinario esfuerzo constructivo realizado por Obras Públicas— al Hon. señor Presidente de la República, mayor general Fulgencio Batista y Zaldívar.

"Honorable señor Presidente de la República.

"Palacio Presidencial

"Ciudad.

"Con el lógico orgullo de ver realizada la obra en un tiempo record, participo a usted que a las 7 p.m. del día de hoy, viernes 27, quedó totalmente terminada la reconstrucción de la Calzada de Galiano, desde San Lázaro hasta Reina.

"Esa obra, ofrecida por usted a los comerciantes de dicha calle, para ser construida en catorce días, ha sido ejecutada en sólo siete días y veintiuna horas.

"Reciba con este mensaje la expresión más completa de la satisfacción que sentimos por haber cumplido, una vez más, con nuestro deber, cooperando con su gran obra de gobierno.—Ing. Alfredo E. Nogueira, ministro de Obras Públicas."

En ese lacónico pero elocuente mensaje al Presidente de la República, el ministerio de Obras Públicas, bajo la dirección del ministro Ing. Alfredo E. Nogueira, acababa de rubricar una de sus páginas más hermosas en cuanto a esfuerzo, trabajo y eficiencia, en la realización de una obra de beneficio común, de beneficio para todo el pueblo, superándose a sí mismo en su lema de servir a la comunidad.

Esta extraordinaria labor, nunca jamás realizada en nuestro país, es el esfuerzo aunado de ministro, funcionarios, ingenieros, técnicos y humildes jornaleros, bajo la orientación del Presidente de la República, en el solo afán de ser útil a la comunidad, y en especial a los comerciantes y al pueblo en general, que por encima de credos, respalda la obra constructiva del Gobierno.

LABOR REALIZADA

Día y noche, desde el jueves 19 de noviembre, a las 10 p.m., músculos y máquinas del ministerio de Obras Públicas, sin descansar un instante, se dieron a la tarea de reconstruir la importante vía comercial de la Calzada de Galiano.

Desde los primeros instantes se vió que el plazo fijado para la terminación de estas obras, que era de catorce días, sería acortado considerablemente por la eficiente planeación de los trabajos llevada a cabo por el ministro Nogueira y sus colaboradores, ya que la misma era producto de un meditado y largo estudio.

Las obras se iniciaron por la conjución de la Calzada de Galiano y San Lázaro, donde se estrenó un equipo de reconstrucción: buldozzer, compresores, grúas, camiones, etc., valorado en $400,000.

Fué necesario la demolición total del pavimento antiguo de adoquines de granito, así como el levantamiento de los rales del viejo tranvía, tubería en desuso de los teléfonos, registros del alumbrado, etcétera.

Una vez levantado todo el pavimentoantiguo, se procedió a la reconstrucción de los tragantes de los drenes, cloacas, etc., así como al tendido de la placa de hormigón de gran espesor, tarea imprescindible en todo trabajo vial realizado por el ministro Nogueira, para garantía y durabilidad de la obra.

Inmediatamente se procedió a la tarea, en todas las zonas de paradas de ómnibus, como son Neptuno, San Rafael, Barcelona-Zanja, Reina, etc., al tendido del pavimento de acero conocido por Masterplate, de gran resistencia al desgaste y al peso.

Como hubimos de señalar oportunamente, el Masterplate es, en síntesis, un agregado metálico graduado, especialmente preparado con un agente endurecedor y dispersante del cemento, para producir una superficie dura, resistente al desgaste, a la corrosión y a los golpes.

La calidad de este material está respaldada por el visto bueno del Buró Nacional de Standards del departamento de Comercio de los Estados Unidos de Norteamérica.

Esto es, resumiendo, que el ministro Nogueira, de acuerdo con las instrucciones del Presidente Batista, no ha escatimado ningún esfuerzo ni costo para utilizar los mejores materiales en beneficio de la durabilidad de la obra.

Posteriormente se acometió la fundición de cunetas y cunetillas, para el mejor drenaje de la calle, salvando así la posibilidad de que el agua pluvial pueda afectar el pavimento.

Por último, se procedió a la pavimentación total de la calle, con una capa gruesa de hormigón asfáltico en caliente y una capa fina para la banda de rodamiento final. Y se pintaron las líneas blancas de orientación del tránsito.

EXPECTACION POR LA OBRA

Ante el gigantesco movimiento de hombres y máquinas del ministerio de Obras Públicas, miles de ciudadanos, día y noche, han estado contemplando la ejecución de esta obra vial, que sin lugar a dudas, es la más rápida —no obstante las dificultades técnicas— que se haya realizado en nuestro país.

V

159

2)

Como decimos, anoche, a las 7 p.m., y cuando el último cilindro daba el recorrido final y el último hombre barría el último espacio, el ministro Nogueira, Hernández Toraño, Tony González y otros funcionarios —héroes de esta fructífera jornada—, fraternizaban en la nueva Calzada de Galiano con un grupo de comerciantes de la misma, que no ocultaban su satisfacción por la obra realizada.

"Y aun tenemos un margen —decían los funcionarios aludidos—, siete días a nuestro favor, del ofrecimiento que hiciera el Honorable señor Presidente de la República." Y en ese preciso instante, los obreros del Negociado de Ingeniería de Calles daban el último golpe y el último cilindro se retiraba por la próxima bocacalle.

LUMINARIA Y SEMAFOROS

Como señalamos, las lámparas de iluminación de la Calzada de Galiano serán aumentadas a 500 watts siendo de las llamadas deflectoras.

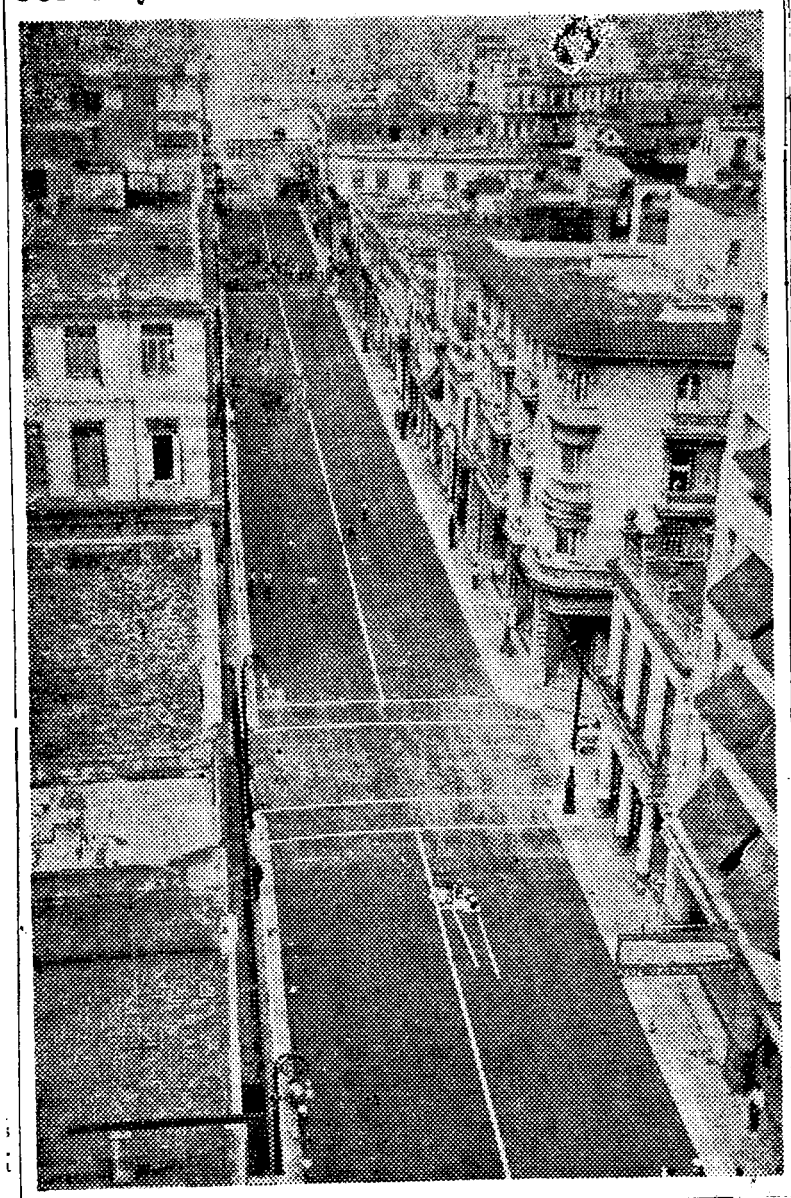
En cuanto a los semáforos que se instalarán en todas las esquinas debidamente sincronizados, ya han sido pedidos a los Estados Unidos de Norteamérica, por lo que, tan pronto lleguen, serán instalados.

LA INAUGURACION OFICIAL

La fecha de la inauguración oficial será fijada oportunamente, ya que son deseos de las organizaciones de comerciantes confeccionar un programa de festejos adecuado similar a los de las inauguraciones de San Rafael, Belascoain, etc.

N

COMO QUEDA LA AVENIDA DE GALIANO



Vista parcial de la Calzada de Galiano, una vez reconstruida totalmente por el ministerio de Obras Públicas, con las lineas de orientación del tránsito trazadas sobre el pavimento. Se ha cumplido una vez más la promesa del presidente Batista, pero esta vez con una anticipación de siete dias, por el formidable trabajo llevado a cabo por funcionarios y obreros, bajo la dirección del ministro de Obras Públicas, ingeniero Nogueira.

TERMINADA ANOCHE LA CALLE GALIANO

Un tiempo récord se empleó en las obras

A las 7 p.m. de anoche, viernes 27 de noviembre, el ministro de Obras Públicas, ingeniero Alfredo E. Nogueira, enviaba el siguiente y elocuente mensaje telegráfico —síntesis del extraordinario esfuerzo constructivo realizado por Obras Públicas— al Hon. señor Presidente de la República, mayor general Fulgencio Batista y Zaldívar.

"Honorable señor Presidente de la República.

"Palacio Presidencial

"Ciudad.

"Con el lógico orgullo de ver realizada la obra en un tiempo record, participo a usted que a las 7 p.m. del día de hoy, viernes 27, quedó totalmente terminada la reconstrucción de la Calzada de Galiano, desde San Lázaro hasta Reina.

"Esa obra, ofrecida por usted a los comerciantes de dicha calle, para ser construida en catorce días, ha sido ejecutada en sólo siete días y veintiuna horas.

"Reciba con este mensaje la expresión más completa de la satisfacción que sentimos por haber cumplido, una vez más, con nuestro deber, cooperando con su gran obra de gobierno.—Ing. Alfredo E. Nogueira, ministro de Obras Públicas."

En ese lacónico pero elocuente mensaje al Presidente de la República, el ministerio de Obras Públicas, bajo la dirección del ministro Ing. Alfredo E. Nogueira, acababa de rubricar una de sus páginas más hermosas en cuanto a esfuerzo, trabajo y eficiencia, en la realización de una obra de beneficio común, de beneficio para todo el pueblo, superándose a sí mismo en su lema de servir a la comunidad.

Esta extraordinaria labor, nunca jamás realizada en nuestro país, es el esfuerzo aunado de ministro, funcionarios, ingenieros, técnicos y humildes jornaleros, bajo la orientación del Presidente de la República, en el solo afán de ser útil a la comunidad, y en especial a los comerciantes y al pueblo en general, que por encima de credos, respalda la obra constructiva del Gobierno.

LABOR REALIZADA

Día y noche, desde el jueves 19 de noviembre, a las 10 p.m., músculos y máquinas del ministerio de Obras Públicas, sin descansar un instante, se dieron a la tarea de reconstruir la importante vía comercial de la Calzada de Galiano.

Desde los primeros instantes se vió que el plazo fijado para la terminación de estas obras, que era de catorce días, sería acortado considerablemente por la eficiente planeación de los trabajos llevada a cabo por el ministro Nogueira y sus colaboradores, ya que la misma era producto de un meditado y largo estudio.

Las obras se iniciaron por la conjución de la Calzada de Galiano y San Lázaro, donde se estrenó un equipo de reconstrucción: buldozzer, compresores, grúas, camiones, etc., valorado en $400.000.

Fué necesario la demolición total del pavimento antiguo de adoquines de granito, así como el levantamiento de los raíles del viejo tranvía, tubería en desuso de los teléfonos, registros del alumbrado, etcétera.

Una vez levantado todo el pavimentoantiguo, se procedió a la reconstrucción de los tragantes de los drenes, cloacas, etc., así como al tendido de la placa de hormigón de gran espesor, tarea imprescindible en todo trabajo vial realizado por el ministro Nogueira, para garantía y durabilidad de la obra.

Inmediatamente se procedió a la tarea, en todas las zonas de paradas de ómnibus, como son Neptuno, San Rafael, Barcelona-Zanja, Reina, etc., al tendido del pavimento de acero conocido por Masterplate, de gran resistencia al desgaste y al peso.

Como hubimos de señalar oportunamente, el Masterplate es, en síntesis, un agregado metálico graduado, especialmente preparado con un agente endurecedor y dispersante del cemento, para producir una superficie dura, resistente al desgaste, a la corrosión y a los golpes.

La calidad de este material está respaldada por el visto bueno del Buró Nacional de Standards del departamento de Comercio de los Estados Unidos de Norteamérica.

Esto es, resumiendo, que el ministro Nogueira, de acuerdo con las instrucciones del Presidente Batista, no ha escatimado ningún esfuerzo ni costo para utilizar los mejores materiales en beneficio de la durabilidad de la obra.

Posteriormente se acometió la funcición de cunetas y cunetillas, para el mejor drenaje de la calle, salvando así la posibilidad de que el agua pluvial pueda afectar el pavimento.

Por último, se procedió a la pavimentación total de la calle, con una capa gruesa de hormigón asfáltico en caliente y una capa fina para la banda de rodamiento final. Y se pintaron las líneas blancas de orientación del tránsito.

EXPECTACION POR LA OBRA

Ante el gigantesco movimiento de hombres y máquinas del ministerio de Obras Públicas, miles de ciudadanos, día y noche, han estado contemplando la ejecución de esta obra vial, que sin lugar a dudas, es la más rápida —no obstante las dificultades técnicas— que se haya realizado en nuestro país.

Como decimos, anoche, a las 7 p.m., y cuando el último cilindro daba el recorrido final y el último hombre barría el último espacio, el ministro Nogueira, Hernández Toraño, Tony González y otros funcionarios —héroes de esta fructífera jornada—, fraternizaban en la nueva Calzada de Galiano con un grupo de comerciantes de la misma, que no ocultaban su satisfacción por la obra realizada.

"Y aun tenemos un margen —decían los funcionarios aludidos—, siete días a nuestro favor, del ofrecimiento que hiciera el Honorable señor Presidente de la Repblica." Y en ese preciso instante, los obreros del Negociado de Ingeniería de Calles daban el último golpe y el último cilindro se retiraba por la próxima boçacalle.

LUMINARIA Y SEMAFOROS

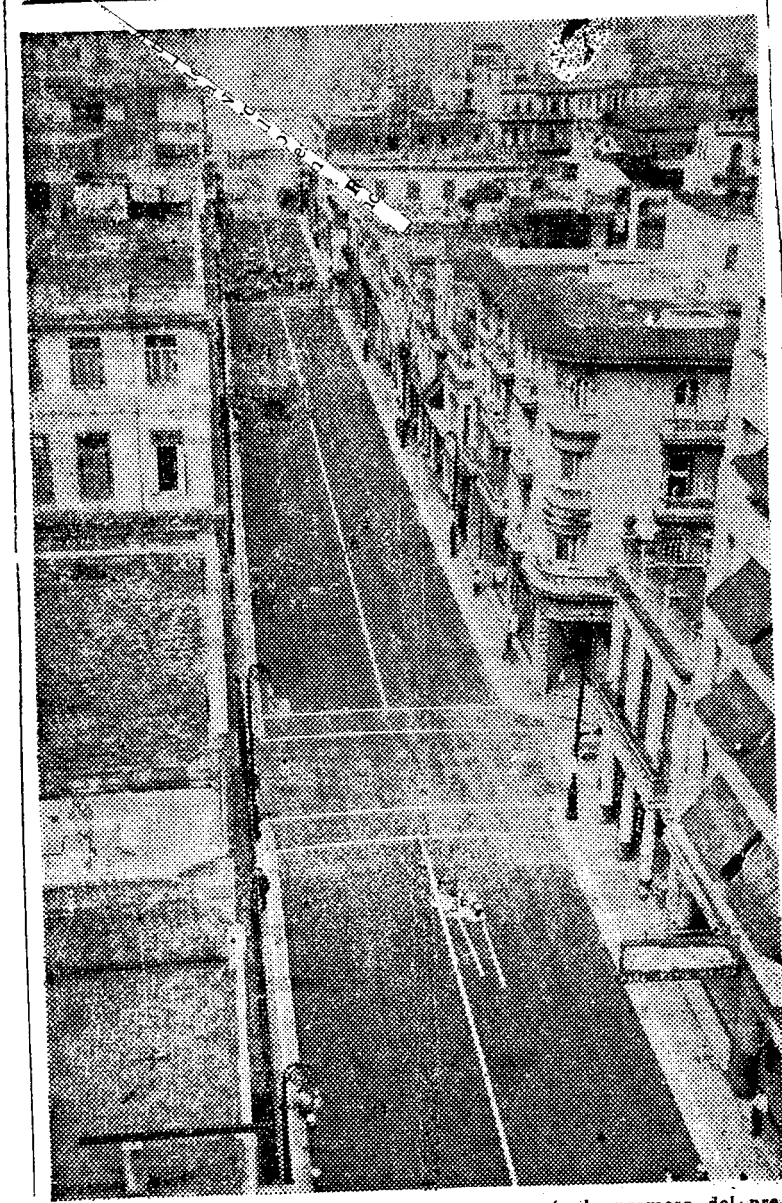
Como señalamos, las lámparas de iluminación de la Calzada de Galiano serán aumentadas a 500 watts, siendo de las llamadas deflectoras.

En cuanto a los semáforos que se instalarán en todas las esquinas, debidamente sincronizados, ya han sido pedidos a los Estados Unidos de Norteamérica, por lo que, tan pronto lleguen, serán instalados.

LA INAUGURACION OFICIAL

La fecha de la inauguración oficial será fijada oportunamente, ya que son deseos de las organizaciones de comerciantes confeccionar un programa de festejos adecuado, similar a los de las inauguraciones de San Rafael, Belascoain, etc.

COMO QUEDA LA AVENIDA DE GALIANO



Vista parcial de la Calzada de Galiano, una vez reconstruida totalmente por el ministerio de Obras Públicas, con las líneas de orientación del tránsito trazadas sobre el pavimento. Se ha cumplido una vez más la promesa del presidente Batista, pero esta vez con una anticipación de siete días, por el formidable trabajo llevado a cabo por funcionarios y obreros, bajo la dirección del ministro de Obras Públicas, ingeniero Nogueira.

Abierta al Tránsito La Calle Galiano

Realizada la Obra en 7 Días y 21 Horas. En Varios Sitios se usó Pavimento de Acero

La calle Galiano ha quedado abierta al tránsito, después de haber sido terminada su reconstrucción total en un término de siete días y veintiuna horas por el ministerio de Obras Públicas. Esta rapidez en la ejecución de la obra, que no tiene precedente en la historia de las construcciones en Cuba, fué posible por haberse trabajado continuamente día y noche, sin que por fortuna el estado del tiempo provocara su interrupción.

La reconstrucción comprendió una base de hormigón cubierta por una capa gruesa de asfalto en caliente, con pavimento a base de acero en los sitios donde los vehículos pesados tendrán que estacionarse.

La terminación de la obra fué comunicada al Presidente de la República, general Fulgencio Batista, en un lacónico mensaje telegráfico que le enviara el ministro de Obras Públicas, ingeniero Alfredo Nogueira.

Lo Realizado

Los trabajos se iniciaron el jueves 19 de noviembre a las diez de la noche. Desde ese momento, hombres y máquinas no se dieron un momento de descanso, hasta que transcurrido el lapso mencionado se dió fin a la obra, en las últimas horas de la tarde de ayer.

En un principio se había fijado en catorce días el plazo de terminación, pero a poco de iniciadas las obras, teniendo en cuenta el ritmo acelerado de las mismas, se llegó a la conclusión, como en definitiva ha sucedido, que no llevarían tanto tiempo.

Las obras comenzaron por la esquina de Galiano y San Lázaro, dedicándose toda la atención al tramo hasta Neptuno. En una noche quedó prácticamente levantado el pavimento de adoquines, procediéndose simultáneamente a la extracción de los raíles del desaparecido tranvía, así como de las tuberías en desuso de los teléfonos y de los registros del sistema eléctrico que era utilizado por los tranvías mencionados.

A la remoción del antiguo pavimento siguió la reconstrucción de los tragantes de los drenes, de las cloacas, fundición de cunetas y cunetillas, para el mejor drenaje de la calle y evitar que el agua pluvial pueda afectar al pavimento.

Una vez que se comenzó a echar la placa de hormigón en ese primer tramo, que en algunas secciones fué necesario fortalecer con un enrejado de cabillas, se procedió a romper la otra sección comprendida entre Neptuno y Reina. Esto se hacía el domingo, a los tres días exactos de haberse comenzado los trabajos en el primer tramo.

Encima de la placa se echó una gruesa capa de hormigón asfáltico en caliente, del tipo grueso y sobre la misma, como superficie de rodamiento final, de tipo fino.

Los contenes de las aceras fueron pintados de blanco y del mismo color se trazaron líneas longitudinales y transversales, las primeras a lo largo de la calle para indicar cómo deben circular los vehículos a izquierda y derecha, y las segundas en las esquinas para indicar por donde deben cruzar los peatones.

En todas las zonas de paradas de ómnibus, como son Neptuno, San Rafael, Barcelona, Zanja, Reina, etc., se empleó el pavimento a base de acero, que tiene un color rojizo, conocido en los Estados Unidos por "masterplate", de gran resistencia al desgaste, la corrosión y los golpes. La calidad de este material, se informa oficialmente por Obras Públicas, está respaldado por el visto bueno del Bureau de Standars del Departamento de Comercio norteamericano.

Iluminación y Semáforos

A fin de mejorar el alumbrado de Galiano, las lámparas de iluminación serán aumentadas hasta 500 watts, utilizándose pantallas denominadas deflectoras, que tienen por objeto triplicar la brillantez de la luz.

También serán colocados semáforos para la regulación del tránsito en cada una de las esquinas, que serán debidamente sincronizados. Han sido pedidos a los Estados Unidos y se procederá a su instalación tan pronto se reciban.

Final de las Obras

El ministro Nogueira, su secretario particular, el doctor José Hernández Toraño, el ingeniero Antonio Fernández, jefe del Negociado de Calles, y otros funcionarios de Obras Públicas, estaban presentes en el momento en que fueron terminados los trabajos.

Editoriales

La Reconstrucción de Galiano

LOS comerciantes de la calle Galiano y el vecindario habanero han observado con júbilo que las obras de reconstrucción de esa avenida, se han realizado con eficacia y rapidez. A pesar de que en el primer momento se calculó que serían necesarias dos semanas para construir nuevo pavimento, los trabajos se efectuaron con tanta coordinación, que fué posible acortar a una semana el término de su ejecución.

Galiano ofrece ahora un hermoso aspecto, a tono con la importancia comercial de la calle, en la cual se encuentran instalados algunos de los grandes establecimientos de la Capital. Se ha tenido, además el buen sentido de rayar la avenida en toda su extensión, para facilitar el tránsito. Y según se anuncia serán colocados semáforos sincronizados en cada una de las esquinas, con lo cual los peatones, casi siempre olvidados, tendrán la seguridad necesaria para atravesar la vía. Si a ello se añade que Galiano contará en breve con una nueva iluminación moderna, de gran voltaje, llegamos a la conclusión que la céntrica avenida será un orgullo legítimo para todos los habaneros.

Al destacar la rapidez con que el ministerio de Obras Públicas, regido por el ingeniero Alfredo E. Nogueira, ha realizado la obra, hay que consignar los grandes adelantos que hemos realizado en la técnica vial, con equipos mecánicos que permiten efectuar los trabajos con la mayor rapidez y destreza. Esto debe servir de ejemplo para que, en lo futuro, al acometerse la reconstrucción de otras avenidas y calles, se haga con la misma pericia y coordinación de los trabajos, de modo que no se ocasionen grandes molestias al tránsito y a los comerciantes y vecinos.

Para completar el buen aspecto que ahora ofrece la avenida de Galiano, debiera realizarse una limpieza completa de las fachadas, eliminando todos los papeles que las afean y, de ser posible, manteniendo un sistema permanente de vigilancia que impida las constantes agresiones al ornato urbano, toleradas inexplicablemente por las autoridades.

Al interpretar la satisfacción de todo el pueblo de La Habana y de los comerciantes de la calle Galiano, por la celeridad con que se ha efectuado la reconstrucción de esa vía, formulamos votos por que se brinden al ministerio de Obras Públicas los recursos económicos necesarios para continuar su programa de nueva pavimentación de las principales avenidas y calles de la capital.

171

Mario Guiral Moreno

La Avenida de Italia

LA primera parte del proyecto encaminado a imprimirle a la Calzada de Galiano, hoy Avenida de Italia, el sello de belleza a que es acreedora esta popular arteria habanera, se ha cumplido ya con la reconstrucción de su pavimento, obra ejecutada en menos de dos semanas. La segunda parte vendrá después con la reforma de las lámparas del alumbrado, aumentando hasta 550 bujías el caudal de luz de cada foco.

M. GUIRAL MORENO

Estas innovaciones, sin embargo, no completan el plan embellecedor de tan importante calle, porque para hacer de este gran centro comercial un lugar elegante y digno de nuestra capital, las autoridades policíacas y correccionales tienen que perseguir y sancionar con dureza, sin miramientos, a los pegadores de pasquines anunciadores que afean las fachadas de la hermosa avenida.

Decimos que esto debe hacerse "sin miramientos", porque no son únicamente los organizadores de fiestas bailables o deportivas, y las empresas comerciales, los que pegan sus anuncios en las paredes de los edificios, sino también los propagandistas del gobierno, que con la tolerancia de las autoridades, tapizan de pasquines todas las fachadas de los edificios públicos y particulares, incluyendo naturalmente los situados en la Avenida de Italia o Galiano.

La evitación de que semejante atentado al ornato y a la propiedad continúe perpetrándose impunemente, corresponde según ya dijimos a la policía y a los jueces correccionales; pero el Ayuntamiento, por su parte, que tan obligado está a velar por el buen nombre y el prestigio de la ciudad, tiene otra saludable misión que cumplir en beneficio de tan importante arteria comercial. Esta misión consiste en erradicar totalmente los quioscos de fritanzas instalados en los portales, que tan pésima impresión causan a los turistas que nos visitan, que al percibir el olor de la manteca rancia que se quema, creerán sin duda hallarse en un pueblo de campo, y no en una urbe civilizada y culta.

Lo peor del caso es que, precisamente con motivo de la reconstrucción del pavimento de esta vía, y ante la prespectiva de un mayor embellecimiento, nuevos quioscos y puestos de todas clases se están instalando a las puertas mismas de los comercios más elegantes, lo cual ocurre, según parece, porque el dueño o explotador del puesto de fritas es amigo o correligionari de algún concejal o encumbrado personaje que obtiene del Municipio la autorización correspondiente para instalar su tinglado de bollitos, perros calientes, etc., en cualquier portal, sin excluir siquiera los de las avenidas principales, como lo es sin duda la que lleva oficialmente el nombre de la patria de Garibaldi y que el pueblo se empeña en designar por su viejo nombre.

Somos los primeros en reconocer que todos los ciudadanos tienen el legítimo derecho de ganarse el sustento por medios honestos; pero ello no significa que el campo de sus operaciones sea ilimitado, toda vez que no debe restringirse el derecho de los integrantes del populoso vecindario que reside en nuestra capital, aparte del superior derecho que tiene el interés del procomún, o sea en este caso, el ornato público.

Nadie se opone a la existencia de los puestos de fritas que, por lo demás, constituyen una sentida necesidad para la gente pobre; pero en manera alguna debe consentirse que se coloquen en los lugares más céntricos y elegantes de la ciudad, pues de no ponerse coto a los "friteros", cualquier día sentiremos el picante olor de grasa hirviente en los mismos jardines del Capitolio o en el parque fronterizo al Palacio Presidencial.

Mucho queda todavía por hacer para el total embellecimiento de la calle de Galiano en lo que toca a la salubridad, especialmente en lo que se refiere a la higienización de la Plaza del Vapor, actualmente convertida en un foco de pestilencia y atentado a la salud pública, verdadera vergüenza para el ornato, por la ridícula policromía que presentan sus fachadas, habitualmente despintadas, sucias y con una multiplicidad de toldos raídos, que demuestran la ausencia casi total de verdadero interés por parte de nuestras autoridades, en lo que se refiere a la estética urbana.

Haciendo bueno el lema de **Salus populi suprema lex est**, el Ministerio de Salubridad y el Municipio deben realizar conjuntamente una acción bienhechora en el Mercado de Tacón o Plaza del Vapor, ya que el adecentamiento de este viejo edificio contribuirá grandemente al futuro esplendor de la calle de Galiano, recientemente pavimentada y embellecida.

LA RECONSTRUCCION DE LAS CALLES

Inauguración

oficial de Galiano, el lunes. Asistirá el Presidente

Hará el resumen... Programa de festejos... Desfile de carrozas... Números típicos. Cerrará el comercio

El presidente de la Asociación de Comerciantes de la Calle Galiano señor Gastón Bared, y el señor Agustín Navarro, se entrevistaron con el Secretario de la Presidencia, doctor Andrés Domingo Morales del Castillo, para tratar sobre la inauguración oficial de esa calle reconstruída, que se efectuará el lunes, a las seis de la tarde, con asistencia del Jefe del Estado, general Fulgencio Batista.

La Asociación de Comerciantes de la calle Galiano y la de San Rafael, queriendo testimoniar su agradecimiento al Presidente y al Ministro de Obras Públicas, ingeniero Alfredo Nogueira, por la rapidez con que se llevaron a efecto las obras de la mencionada calle, organizaron el siguiente programa de festejos:

A las 3 de la tarde se cerrará el tránsito motorizado, por donde comenzarán a circular varias carrozas; una irá tripulada por Santa Claus y las "Manganos" de Galiano; otra carroza de "Cascabeles Candado", con la Sonora Matancera y Celia Cruz y otra, con "Leonardo Moncada", representado por Eduardo Egea; irán cancioneros, guitarristas y tocadores de puntos cubanos.

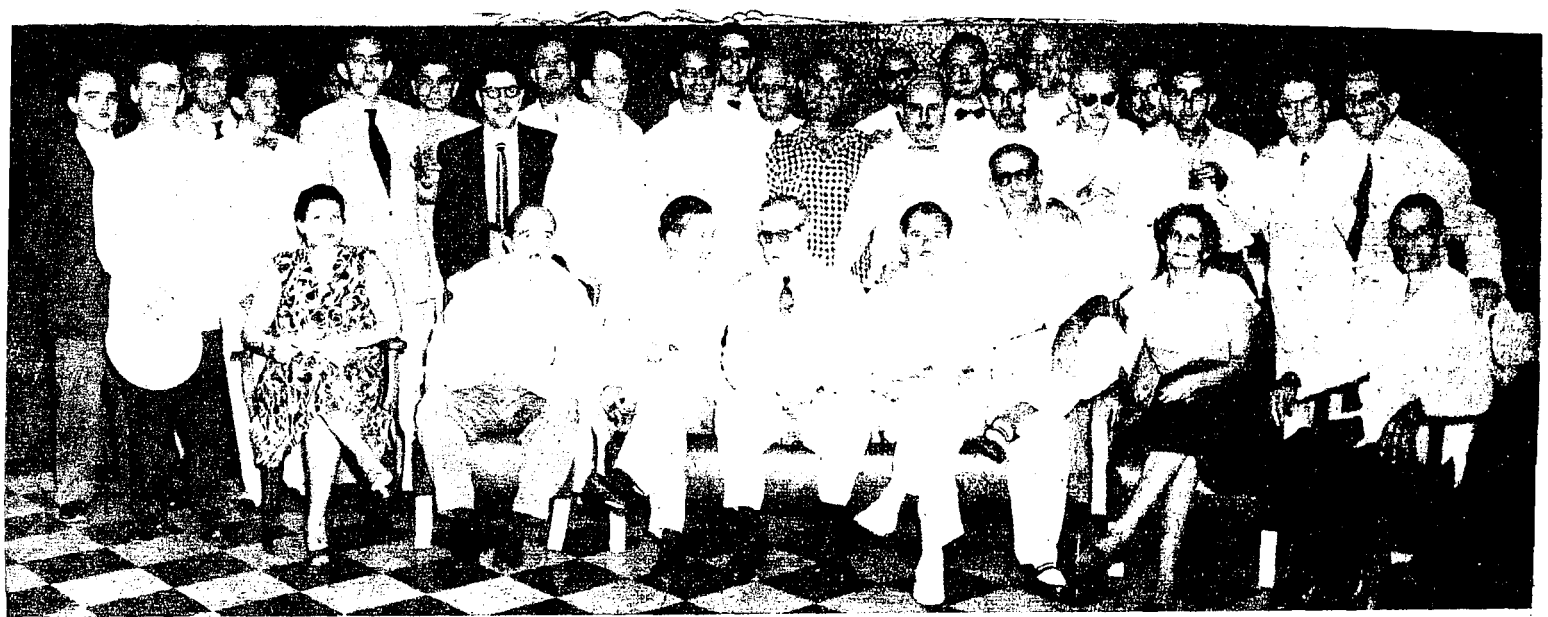
Desfile de un conjunto con congas y tumbadoras.

Concurso público de danzón, dirigido por Gaspar Pumarejo y Lolita Berrío, con premios para los triunfadores, donados por los comerciantes de la calle Galiano.

La tribuna estará situada en Galiano y Concordia.

El Presidente de la República, con el Ministro de O. P. y su comitiva, desfilarán desde Reina hasta la tribuna, a las seis de la tarde.

Una banda oficial situada en la tribuna tocará el Himno Nacional. Abrirá el acto, con palabras de agradecimiento, el señor Gastón Bared, a nombre de las Asociaciones de Comerciantes de Galiano y San Rafael. Seguidamente hará uso de la palabra el ingeniero Alfredo E. Nogueira, y el resumen estará a cargo del Presidente de la República.



"AMIGOS DEL PRADO"

Con gran concurrencia tuvo efecto la fiesta de constitución de la sociedad de "Amigos del Prado", creada para defender los intereses de propietarios, vecinos, instituciones y comercios radicados allí, el primer paseo de la Isla, muy descuidado, siendo el cruce obligado de los turistas. El Embajador Reyes Spíndola asistió al acto, e hicieron uso de la palabra los señores Manuel Agüero Soto, Vidal Sotolongo, Reina y Boby Fernández. Carlos Badías recitó admirables poesías, así como Manzano, el gran rapsoda español. La "Asociación de Amigos del Prado" viene a luchar por el embellecimiento y limpieza del Paseo.

Embellecimiento de Galiano

SE comprende que los comerciantes de la calle Galiano hayan decidido movilizar sus recursos para lograr el embellecimiento de esa importante vía comercial. Observando su aspecto exterior, que en ciertos lugares recuerda los rastros y los mercados de baratijas, nadie diría que se trata de una avenida que cruza por el corazón de La Habana y en la cual se desarrollan actividades comerciales de primer orden.

Apenas se concibe que sea tolerado allí ese espectáculo de transacciones en plena vía pública, con su correspondiente regateo, acoso de vendedores al transeúnte, venta de fritas hechas al minuto, que más propio parece de verbenas improvisadas, que de centros urbanos, no digamos ya en el corazón de la urbe, pero ni siquiera en los aledaños.

A todo ello, hay que agregar ese otro género de **mercancía** que se ofrece a base de la tentación y que en todas las ciudades del mundo donde se tolera, está recluida en zonas prohibidas al acceso de las familias y de la ciudadanía decorosa. Es fácil comprobar la libertad con que se desarrolla ese tipo de comercio cuyo solo nombre produce sonrojo al pronunciarlo. Y por si eso fuera poco, se agrega además el acoso de una mendicidad organizada, que se caracteriza por la insolencia con que busca la limosna.

No es solamente el interés de los comerciantes de la calle de Galiano el que pide medidas para dar fin a tales espectáculos; es el interés de toda la ciudadanía, del decoro de la ciudad, que quiere tener a sus calles más céntricas limpias y embellecidas. La calle de Galiano, por su trazado, por su ubicación, por su importancia comercial es la más frecuentada por la población cubana y por quienes nos visitan, y nada más natural que el interés en cuidar de su aseo y de su embellecimiento.

179

Buscan Mejoramiento De la Calle Galiano

Celebra la Unión de Comerciantes una Junta General Adoptando Importantes Acuerdos

La Unión de Comerciantes de la Avenida de Italia (Galiano) celebró una junta general, tomando, entre otros, el acuerdo de pedir a las autoridades, así como a la prensa escrita, de televisión y radio, su cooperación más decidida para llevar a cabo el programa de mejoramiento que se propone desarrollar.

Entre los puntos de ese programa figuran la eliminación de todos los obstáculos que existen en la actualidad en la citada arteria comercial capitalina, tales como puestos fijos, vendedores de baratijas, fritas y otros que tanto afean la ciudad, así como la prohibición de que los limosneros se sitúen en los portales molestando al público.

Otro de los aspectos señalados es pedir a las autoridades y a la ciudadanía en general, la más estrecha cooperación para evitar el comercio de la prostitución, que, según afirman, hace intransitable Galiano para los ciudadanos de ambos sexos.

Expresa la Unión que tiene muchas pruebas, todas ellas muy desagradables, de gran parte del pueblo que se lamenta de que ya las familias cubanas no pueden salir a las calles a pasear y ver las vidrieras comerciales, por el espectáculo que observa a su paso, a la vez que por asedio de la gente de mal vivir.

Asimismo se solicita la colaboración de todos los comerciantes de Galiano, para cambiar los letreros lumínicos que estén colocados en posición horizontal y ponerlos verticalmente, a fin de que la céntrica calle comercial habanera luzca de un extremo a otro limpia, clara y despejada.

Bochornoso Espectáculo

Toca también la Unión de Comerciantes de la Avenida de Italia lo concerniente a la academia de baile situada en Galiano casi esquina a San José, considerando que ese espectáculo debe de ser también bochornoso para el público que transita por la citada avenida.

Con respecto a este punto, recaban de las autoridades competentes que eliminen ese centro del lugar en que se halla, ya que los establecimientos de esa clase deben de estar fuera del perímetro de los centros importantes de la ciudad.

Manifiesta la mencionada agrupación que, una vez que se realicen las obras que anteceden, que son sobre el saneamiento social y reformas para lograr amplitud y espacio en Galiano, recomendará a todos los comerciantes de la calle que mejoren la iluminación de sus vidrieras y portales, así como pintar las fachadas con colores que armonicen en toda la vía, con el propósito de darle una sensación de continuidad y armonía.

Petición a O. P.

Igualmente ha acordado la Unión de Comerciantes de Galiano, dirigirse al Ministerio de Obras Públicas y al alcalde de La Habana para que se hagan los estudios pertinentes en relación con las aceras de la vía, buscando una superficie plana cuya altura coincida con el contén y la acera exterior, dentro del mismo nivel en todos los portales.

La prohibición de que se realicen en Galiano, en el futuro, obras nuevas o reformas que no estén basadas en la eliminación de las columnas, ha sido también solicitada del alcalde Justo García Rayneri y del electo, Justo Luis Pozo.

Como colofón, solicita la Unión de Comerciantes de Galiano la ayuda de cuantos puedan colaborar, en primer lugar, claro está, las autoridades, para llevar a cabo el proyecto de profilaxis y embellecimiento de la Avenida de Italia.

Todo lo anteriormente apuntado fué expuesto por una comisión de integrantes de la Unión que visitó EL MUNDO, entrevistándose con nuestro director, doctor Raoul Alfonso Gonsé, formada por Florentino García Martínez, presidente; Mariano Castro, José Abislaimán, Guillermo González y doctor Arturo Mosquera Zubizarreta, secretario.

Los Integrantes

Los establecimientos, y sus propietarios, que forman parte de la Unión de Comerciantes de la Avenida de Italia (Galiano), son los siguientes:

Alejandro Dávalos Rossie, Peluquería Rossie; Alberto Matalón, Chez Matalón; Antonio Freyre, Taller de Platería; Francisco Suárez, La Tinaja; Antonio Fernández Prieto, Hotel Lincoln; Manuel Castro, Ferretería Dos Leones; Remington Rand de Cuba, S. A., Equipos de Oficina; Blanco, Crespo y Cia., Fina Modas.

Boca y Villanueva, Vogue; Irving B. Fine, Discos André; The Trust Company of Cuba, Sucursal de Galiano; López y Río, S. en C., La Opera; López y Río, S. en C., Bazar Inglés; García, Gutiérrez y Cía., S. en C., La Casa Quintana; F. W. Woolworth Co., Ten Cents; Waiss y Hermano, Joyería.

Ramón García, Los Rayos X; Paz y Hno., S. en C., Joyería; Manuel Méndez Méndez, Mueblería El Cañonazo; Abislaimán e Hijos, Joyería Riviera; Salomón Menasse, La Casa Belga; Francisco Ribas, Joyería.

Pedro Armenteros, Armería; Julián Viñas Castillo, La Ciudad de Londres; Guillermo González, Studios El Arte; El Arte, S. A., Cuadros; Panadería y Dulcería El Bombero; Miguel y Antonio Banéb, Petit Bazar; Víveres El Crisantemo; Luis García González, La Eminencia.

Alvarez y Gutiérrez, Vidriera El Fénix; Benjamín Martínez y Cía., Ferretería Dragones; Fernández y Cía., El Moderno; José María Vega, Vidriera Bar Moderno; Judelis Lipsicas, 5ta. Avenida; Máximo García, Palacio de las Corbatas.

González, Tamargo y Cía., La Borla; Pérez, García y Cía., El Waterloo; Cómdom y García, Papelería Nacional; The First National Bank of Boston; Enrique Benrey, El 36-1|2; Abadín y Cía., Peletería La Reina; Armando García, Piezas de Autos; Daniel San Román, Café Cantina; Juan Antonio López Pedroso, Estudios de Escultura; María A. Díaz, Farmacia; Matilde Dans, Florería Matilde; Luis Armenteros, Casa El Clarín.

Jesús García Rodríguez, Bodega; Juan M. Buría, Sastrería Buría; Alvarez, González y Cía. La Lucha; Ortopedia Carrasco, S. A.; García y Hnos., S. A., Cía. de Accesorios de Autos; Camisería Nacional S. A., Cancha; Musicalia, S. A., Importadores y Distribuidores; Juan Miguel Fernández, Lámparas La New York; Manuel Guasch, Café Camagüey; Francisco Corona, Salón Revista.

Carlos Alberto Reyes, Salón Manzanillo; Manuel Fernández y Cía., Bar Quintana; Espectáculos Teatrales, S. A., Teatros América y Radio Cine; Cafetería América, S. A.; Diego Zuloaga, S. en C., El Llavín; Moure y Rodríguez, La Isla; Ernesto Neir, Casa Ernesto; Frankel Modas; Sixto Navarro, Salón de Belleza; Solís, Entrialgo y Cía., S. A., El Encanto; Salvador Fondón y Cía., S. A., Joyería Le Trianón; González y Mandivia, Vidriera; Saavedra y Vázquez, Bar Melodía; S. Recio y Cía., Ferretería San José.

Bazar Galiano; El Oso Blanco; Jesús Iglesias, Peletería; Almacenes Ilusión, S. A., Tienda; Peletería California, S. A.; S. B. Alvarez, Imprenta La Revoltosa; Luis F. Caso, Cuchillería Galiano; La Estrella Oriental, S. A., Cafetería; Confecciones Surcabana, S. A., Hernán Fábricas; A. Núñez, S. A. Billetería Robin Hood; José Ma. Alvarez y Compañía, Albión.

Harán de Galiano un bello bulevar

Interesa la Unión de Comerciantes de esa calle supriman todo lo impropio en ese importante sector del comercio

Por Blanca NIEVES TAMAYO

Una nueva concepción de calle comercial, en la que se une a la ambición de toda empresa del mayor rendimiento de la producción un sentido de preocupación por la integridad física del comprador, está gestando en el plan que pretende llevar a cabo la Unión de Comerciantes de la calle Galiano.

Creada hace unos dos meses, la preside desde entonces el Sr. Florentino García, que todo cortesía accede a adelantar los detalles del plan a los lectores de DIARIO NACIONAL.

—Pretendemos hacer de la calle Galiano todo un bulevar, y para ello, sin el ánimo de perjudicar a ningún sector de la población que en esta calle libra su sustento, es preciso que pidamos la supresión de todo aquello, que sin ser bueno ni malo, es simplemente impropio de una calle comercial de gran envergadura.

Y abriendo de par en par los brazos en ese gesticular tan nuestro, añade el señor García, que es propietario de la peletería "California":

—¿Concibe usted un bulevar con puestos de fritas, limosneros, personas con piernas llagadas que desprecian el ingreso en un hospital para seguir especulando con la calamidad humana, academias de baile etc?

—Y eso sin tener en cuenta que alrededor de estos pequeños chinchales se cobijan carteristas y otros elementos perjudiciales no precisamente al comercio, a donde no tienen acceso; sino al propio ciudadano, al transeunte que es sorprendido por estos elementos cuando todo ingenuidad contempla unos zapatos o una elegante chaqueta.

Y afirmando que no está en el ánimo de la institución que preside ocasionar mal a ningún sector de la población sino el interés colectivo, añade el señor Florentino García, que es un comerciante a quien la contabilidad no le ha fruncido el ceño:

—Después de eliminado todo ésto, que da un aspecto pobre y desagradable a la calle, procederemos a lograr una de las realizaciones estéticas más importantes que tendrá la Habana: serán colocados en forma vertical los letreros lumínicos que aún lucen horizontales, a fin de despejar el horizonte; se pintarán todos los comercios de un color que será seleccionado por expertos en la materia, a fin de dar uniformidad al bulevar en cuestión, y serán eliminadas las escaleras que se encuentran a lo largo de esta calle y que tanto peligro ofrecen al transeunte, sobre todo en casos de mujeres en cintas.

En este sentido, informa el presidente de la Unión de Comerciantes de la calle Galiano, le han enviado un escrito al señor Alcalde de La Habana, pidiéndole que no se otorguen licencias para construir o reformar en dicha calle, que no sea a base de ausencia de columnas, lo cual tornará más amplia la acera y ofrecerá mayor visibilidad al ciudadano.

Y entrando en la médula misma de los problemas que traerá consigo la higienización física y moral de Galiano, afirma el señor García:

—Esas mujeres no tienen la mayor parte de las veces la responsabilidad del género de vida que ostentan, son casi siempre producto del medio y de una economía en precario; igual que esa serie de expendedores de productos raros y carteristas. Pero por esa circunstancia no vamos a obligar al que venga a gastar el dinero que ha ganado en buena lid a que se codee con ellos, ni cooperar a que les deshagan del legítimo fruto de su trabajo.

Como este concepto de profundo conocimiento humano, muchos lanzó el señor García en el curso de nuestra charla, en la que el culto comerciante dejó entrever sus vetas de psicólogo, estadista, gran comprendedor de las relaciones patronales-obreras y sobre todo de cubano nacido en España, que a veces aman más a este pedazo de tierra, que los que hemos visto la luz bajo su hermoso cielo.

125

Comerciantes de Galiano Crean Unión

Acaba de constituirse la «Unión de Comerciantes de la Avenida de Italia (Galiano)», interpretando el sentir de los comerciantes establecidos en esa importante vía comercial, para canalizar y ejecutar las obras que propendan al mejoramiento de la misma, lo cual naturalmente redundará en beneficio de la comunidad.

En reunión celebrada recientemente, la Junta General de esta Unión de Comerciantes adoptó por unanimidad los siguientes acuerdos, sobre el futuro de la calle Galiano. Hélos aquí:

ACUERDOS

1ro.—Pedir a todas las autoridades civiles y militares, así como a la prensa escrita, de televisión y radio, la cooperación más decidida para llevar a vías de hecho el programa que seguidamente detallamos.

2.—Eliminación de todos los obstáculos que existen en la actualidad en esta gran arteria comercial, tales como puestos fijos, vendedores de baratijas, fritas y demás artefactos que tanto afean a nuestra ciudad.

3ro.—Prohibir terminantemente los limosneros que se estacionan en los portales, ya sentados o en carritos, molestando al público con sus exigencias.

4.—Pedir a todas las autoridades y a la ciudadanía la más estrecha cooperación, para evitar el comercio de la prostitución, que hace intransitable Galiano para los ciudadanos de ambos sexos.

Tenemos muchas pruebas, todas ellas muy desagradables, de gran parte de nuestro pueblo que se lamenta de que ya las familias cubanas no pueden salir a las calles a pasear y ver las vidrieras comerciales, por el espectáculo que observa a su paso, a la vez que la asedio de tanta gente de mal vivir.

5.—Pedir la más estrecha cooperación a todos los comerciantes establecidos en esta importante calle comercial, para cambiar los letreros lumínicos hoy existentes, que estén colocados en posición horizontal y modificarlos por otros que su colocación sea en forma vertical, para que nuestra calle se vea de un extremo a otro limpia, clara y despejada.

6to.—Muy a nuestro pesar, todos los comerciantes establecidos en esta calle, contemplamos el espectáculo que a diario ofrece a todos los ciudadanos la academia de baile establecida en Galiano casi esquina a an José, y el elemento que la visita, y entendemos que esto debe ser bochornoso también para el público que transita por nuestra calle: pedimos la coperación de las autoridades para que eliminen este centro, puesto que estos establecimientos deberían estar fuera del perímetro de los centros importantes de la ciudad.

7.—Una vez que se realicen las obras que anteceden, que son sobre el saneamiento social y reformas para lograr amplitud y espacio de Galiano, recomendaremos a todos los comerciantes establecidos, mejorar la iluminación de sus vidrieras y portales, así como pintar las fachadas con colores que armonicen en toda la calle, de manera de darle una sensación de continuidad y armonía.

8o.—Dirigirnos al Ministerio de Obras Públicas y al Alcalde de la Habana, para que se hagan los estudios pertinentes en relación con las aceras de la calle de Galiano que van, de Malecón a Reina, buscando una superficie plana cuya altura coincida con el contén y la acera exterior, dentro del mismo nivel en todos los portales. Es de todos bien conocido que en todas las cuadras hay desniveles y escalones que dificultan la circulación del peatón dando lugar a accidentes constantes.

9.—Pedir al Alcalde de La Habana doctor Justo García Rayneri y al Alcalde electo señor Justo Luis Pozo y del Puerto, un decreto por medio del cual quede terminantemente prohibido realizar en Galiano, en el futuro, obras nuevas o reformas que no sean basadas en la eliminación de las columnas. Esto, aunque parezca difícil, con el tiempo, y dada la cantidad de casas viejas que todavía hay en Galiano, que se reformarán o construirán de nuevo, hará que se convierta esta gran avenida en un verdadero boulevard que será orgullo de todos los cubanos.

10.—Conclusiones: Pedimos, al Honorable Señor Presidente de la República Andrés Domingo y Morales del Castillo, a su Consepo de Ministros, así como al Presidente electo de la República Mayor General Fulgencio Batista y Zaldívar, a todas las autoridades civiles y militares, a la Prensa, tanto escrita como radial y de televisión, y a toda la ciudadanía, un apoyo responsable y decidido para lelvar a la realidad este proyecto de profilxis y embellecimiento que tanto beneficio nacional como internacional reporta, puesto que los extranjeros que nos visitan como turistas contemplan un espectáculo desagradabl y que perjudica el buen nombreA de Cuba en el extranjero, luego, ees beneficio reptimos, no será sólo nacional sino internacional, ya que:

«Embellecer una calle es Honrar a la Patria».

Hagamos de Galiano pues, la calle comercial más hermosa de La Habana.

EL EMBELLECIMIENTO DE GALIANO

"Galiano es una Corte de los Milagros: toda acción que toman aquí las autoridades será para bien de la ciudadanía", dice R. Socorros

Nuestra campaña tiene proyecciones nacionales, dice el Tesorero de la "Unión de Comerciantes de la Avenida de Italia". "Hay que eliminar los obstáculos que impiden el libre tránsito"

El Dr. Rafael Socorros, tesorero de la Unión de Comerciantes de la Avenida de Italia y gerente de la Joyería Le Trianón", es uno de los más fervorosos propulsores de la campaña de adecentamiento de la calle Galiano.

—Amamos a Galiano, nos dice— por los largos años que llevamos trabajando en esta calle, porque en sus comercios nos ganamos la subsistencia muchos padres de familia. ¿Y qué es Galiano en la actualidad?

Nosotros contestamos:

—El presidente de la Unión, señor Florentino García dice que un zoco marroquí.

—Eso mismo, un zoco marroquí, y también una Corte de los Milagros. ¿Conoce usted la corte de los milagros de Nuestra Señora de París de Víctor Hugo?

—Como no.

—Pues eso es Galiano, una Corte de los Milagros. Aquí se han reunido todos los mendigos profesionales, con dudosos vendedores de baratijas, estacionados en puestos fijos, y mujeres equívocas que transitan por los portales con gran escándalo de las personas decentes, tanto en horas del día como de la noche, aunque ultimamente, gracias a la acción del Alcalde, Sr. Justo Luis del Pozo, que aplaudimos sinceramente, nos hemos librado de ellas en horas del día, y por la noche se ven poco; pero esto no es suficiente. Debemos extirpar por completo de Galiano la prostitución ambulante, sobre todo de las calles transversales donde radican sus focos o puntos de asiento. Debemos, y ahora mismo lo estamos haciendo, excitar el celo de las autoridades para que comprendan que la acción de profilaxis que se tome en Galiano, va en beneficio de toda la ciudad.

—Está comprendida en esta demanda la academia de baile Habana Sports?.

—Como no va a estar comprendida. La academia es un centro de corrupción como bien sabe todo el mundo. Cierto que ella no estorba de día, porque los bailes son de noche. Pero no es posible seguir aceptando pasivamente el espectáculo que ofrecen de noche alumnos y profesoras en los portales. Ese es un espectáculo que ninguna familia decente puede contemplar sin sonrojarse. Y piense usted que muchas personas vienen a Galiano de noche para ver las vidrieras de sus establecimientos.

—De manera que ustedes realizan ahora una función moralizadora.

—Nosotros pensamos que el comerciante no debe realizar solamente una función de intermediario entre el productor y el consumidor, sino una verdadera función social. Debemos propender a mejorar la situación general de todo cuanto nos rodea. Por eso estimamos que nuestra campaña, aunque dirigida al bien de una sola calle, la de Galiano, tiene proyecciones nacionales, porque con ello damos el ejemplo a seguir en otras calles en las que se confrontan los mismos males que en la nuestra. Nuestra campaña contra los puestos fijos de venta, la mendicidad, el vicio, todo ese agrupamiento de gente equívoca y andrajosa en los portales de Galiano, es secundada por la ciudadanía porque ella persigue dos fines bien loables: recluir a los mendigos verdaderos en los asilos correspondientes, y evitar que una de las calles comerciales más ricas y bellas de la Habana, siga siendo una monstruosa Corte de los Milagros.

—¿Cree usted que esta sea la característica de Galiano?

—No, de ningún modo, porque Galiano tiene también cosas muy bellas y elegantes. Quiero decir que estando Galiano en el corazón de la ciudad, y siendo una de las calles más visitadas por los turistas, presenta el espectáculo contradictorio de la riqueza y la belleza mezcladas junto al vicio y la delincuencia y la miseria. Por eso pedimos a las autoridades que no permitan el estacionamiento en los portales de Galiano de esos puestos fijos ni de mendigos ni de grupos de vendedores ambulantes, ni de mujefes indeseables. Y en cuanto a la academia Habana Sport, no pedimos que sea suprimida, sino que sea trasladada a otro lugar fuera de la ciudad. Ninguna capital civilizada puede permitir esos espectáculos en sus calles más céntricas".

Refiriéndose luego a otros problemas que afectan a Galiano, todos los cuales han sido expuestos al Alcalde y serán llevados al Ministro de Gobernación proximamente, el Dr. Socorros añade:

—Pedimos también cooperación a las autoridades para limpiar los portales y aceras de Galiano de todos los obstáculos que dificultan el tránsito de los peatones. Me refiero a las pesas de centavitos con tarjetas de buena suerte y demás máquinas eléctricas vendedoras de cosas, que ciertas personas sitúan en los portales sin consultar con nadie. Hace poco una señora en estado de gestación estuvo a punto de morir al tropezar con una de esas pesas y caer al suelo. Pesas, maquinitas, limosneros, vendedores de baratijas, puestos de frita, "caminadoras", delincuentes. Vamos a barrer todas esas inconveniencias de Galiano. Aquí radican muy grandes y muy respetables intereses, tan respetables como los del propio pueblo al que defendemos al procurar que esta calle suya sea una rúa elegante y bella, que tenga facilidades para el tránsito de los caminantes, que tenga cosas bellas qué le hagan amable su visita a los establecimientos, y no cosas desagradables y degradantes."

Y antes de terminar, el Dr. Socorros hace un paréntesis para agradecer al periódico AVANCE la cooperación que está prestando a esta campaña de adecentamiento y limpieza.

—Hemos pedido la cooperación de la prensa, y AVANCE nos la está ofreciendo con toda sinceridad y calor. Muchas gracias y no desmayen. Sigan recogiendo la opinión de los demás comerciantes de Galiano para que vean como todas coinciden.

AVE. MARTI

La Avenida Martí, que va desde la Plaza Cívica hasta la Fuente Luminosa, fué proyectada primeramente, según me dicen por Decreto Presidencial, con un ancho de 80 metros.

El Ministro Febles la redujo, por otro Decreto, a 60 metros de ancho.

De dicha Avenida se construyó por el Ministro Febles una vía de 30 metros de ancho.

En los últimos días de encontrarse Febles desempeñando el Ministerio, el Señor Conill, dueño de gran parte de los terrenos circundantes a la Plaza Cívica Martí, ofreció donar al Estado 15,000 metros para construír la otra faja de 30 metros de la Avenida Martí, con la condición de que se descongelaran sus terrenos en aquel lugar y poder venderlos, repartidos en solares.

El Ministro Febles le pidió al Señor Conill que en lugar de regalar esos 15,000 metros para la referida faja de la Avenida Martí, regalara al Señor Febles igual cantidad de terrenos, y no se construyese la otra faja de la Avenida Martí, quedando ésta reducida a los 30 metros que hoy tiene, en lugar de los 60 de ancho.

Febles tenía como arquitectos testaferros para negociar con la expropiación de terrenos y ejecución del proyecto por él presentado de la Plaza Cívica, a los señores Castellá y Lecuona, los cuales tienen fama de vulgares negociantes.

AVE. MAXIMO GOMEZ

(MONTE)

MONTE: la Calzada hacia Tierra Adentro.

El Afán del Hombre del Litoral por la Tierra Adentro Quedó Estereotipado en Esta Calle del Monte, que Tuvo una Colosal Influencia en el Desarrollo del Comercio de Extramuros. En los Establecimientos enclavados en sus Calles se Conservan Palpitantes Recuerdos del Buen Tiempo que Pasó...

LA Calzada de Monte —hoy del Generalísimo Máximo Gómez—evoca, cual su nombre indica, una orientación hacia tierra adentro, como lo demuestra entre otros historiadores don José María de la Torre, que ya en 1857, tras de afirmar lo anterior, añadía que también "se dedominó así porque conducía al ingenio, después barrio, de Jesús del Monte". Y añadía el erudito hombre de letras: "Es de advertir que en el camino de Santiago de las Vegas a que también conduce esta calzada había un ingenio titulado **Ntra. Sra. de Guadalupe** y otro nombrado **San Juan** (que dió nombre a la loma y estancia de San Juan situadas a dos leguas Sr. de La Habana. Se citan en 1742 y en 1762). Hasta 1826 existía en la misma calzada, acera del Norte, entre la calle de Someruelos y de Cienfuegos una gran cruz con base de mampostería, conmemorativa del sitio donde murió el ingeniero D. Agustín Crámer de resultas de habérsele desbocado la pareja de mulas con que venía del campo en el mismo punto donde estaba la iglesia de Guadalupe (que había mandado destruir y que se pasó a la ermita al **Sr. de la Salud.**) El tramo de esta calzada desde **la puerta de la Real Muralla** hasta el **Puente de Antón Moco** se hallaba concluído en 1735. Hacia el año de 1760 se sembraron ceibas a los lados de esta calzada, desde la **Puerta de Tierra** hasta la altura de **Guadalupe** o sea del **Peñón:** situándose debajo de ellas las negras fronteras y baratilleros para vender a los transeúntes: y siendo la más notable de dichas ceibas la que había en la ferretería que hace esquina a la calle del Aguila, quedó dicho sitio con el nombre de La Ceiba (1). Al lado de esta ceiba había hacia 1825 un baratillo de don Belén López y las últimas de las indicadas ceibas fué la que existió en la esquina a la calle de Someruelos donde hay hoy una confitería. Desde la esquina de la calle del Carmen hasta la de la Orqueta, era una ciénaga poblada de mangles atravesando por un brazo de mar que llegaba hasta medio de la calzada de la Infanta... por el cual navegaban buques de alto bordo. En 1735 se construyó un puente de madera que se dijo la Puente nueva y en 1796 lo reconstruyó D. Miguel de Chávez, administrador de Rentas Reales de ese punto que le dejó el nombre de Puente de Chávez con que es conocido, pues más tarde fué cuando se construyó el de mampostería que se ve al presente. Por escritura otorgada en la escribanía de Real Hacienda en 8 de julio de 1807 compró el citado D. Miguel Chávez, a nombre de S. M. en cantidad de 1,199 pesos una casa para el servicio de la administración, y por escritura de 1 de marzo de 1814 se permutó por otra de D. Domingo Ramos (que estaba enfrente) en $800. (En la misma que se reconstruyó en 1829 cual en el día se ve). Desde el Puerte de Chávez hasta el depósito del Consulado se llama esta Calzada del Horcón, nombre que también tuvo el barrio del Pilar hasta 1852 por un horcón que servía de hito o señal a una estancia de D. Manuel González o sea en la esquina opuesta al Jardín de Villanueva, hoy del señor D. Jacinto Larrinaga".

Por su parte, Pezuela complementa los datos anteriores, cuando dice en su Diccionario:

"Calzada del Monte. — Esta gran arteria de los arrabales, tiene su principio por el E. en el lado meridional del Campo Militar, y toma el nombre de la cal-

(1) La indicada ferretería de la esquina al Aguila, fué una fonda de madera la cual se incendió en 1826 pereciendo en el incendio, entre otros, tres toreros, uno de los cuales fué el conocido pícaro Bartolo. A consecuencia de haberse notado falta de agua para apagar este incendio se dispuso que en todas las plazas y otros lugares hubiesen pozos: y por eso los hay cerrados en la puerta de la botica del Peñón, en medio de la plaza de Sta. Clara que no tienen hoy aplicación por haber cañería desde 1835. De paso diremos que fué en Monte donde hubo la primera plaza de toros, sita en Aserradero y Millo de San Blas o Monte y Arsenal, hoy.

zada del Oeste, que desde la citada plaza empieza y continúa poblada por ambos costados, hasta que termina en los caseríos del barrio extramural del Cerro. La entrada de esta calzada tiene 40 varas de anchura y poco más o menos las conserva en casi toda su longitud hasta terminar por el S.O. en su prolongación llamada calzada del Horcón, que continúa ya con este nombre, después de recorrer 1,160 varas provinciales entre 10 manzanas de casas desiguales por cada costado. Los frentes de estas 20 manzanas contienen algunos edificios excelentes de mampostería, principalmente a su entrada por el Campo Militar, pero la mayor parte son bajos y **ocupados por posadas, tiendas de diferentes clases, tabaquerías, zapaterías y talleres de distintos oficios.** Es esta localidad el centro de mayor movimiento de los arrabales de la capital; siendo el tránsito directo y natural de sus comunicaciones con la Vuelta Abajo y los nuevos barrios agregados del Cerro y de Jesús del Monte. Sabido es que por una viciosa interpretación, todo lo que no es poblado se llama en la isla vulgarmente **monte.**

De la importancia de Monte, —decía asimismo en 1852 García de Arboleya,—basta este detalle: fué una de las pocas y primeras calles de extramuros que tuvo alumbrado de gas; las demás, por la época, lo tenían y pobrísimo, de aceite.

Además, y según José María de la Torre, en 1803 el límite de la costa era una línea de playa, que desde Tallapiedra se dirigía primeramente al N.O. y después bordeando la calzada del Monte, llegaba hasta el puente de Chávez y seguía el rumbo de Jesús del Monte, "cual si pretendiese aislar el promontorio donde se alza el Castillo de Atarés".

"...el ancho del canal del puente de Chávez—dice De la Torre—que hacia 1783 contaba lo menos 80 varas y era atravesado por buques de bastante calado, que traían efectos del interior de la Isla y cargaban maderas que se conducían a ese punto, hoy se ve reducido a un estrecho, somero y pantanoso cauce. "Hace aun pocos años, dice un comunicado inserto en **La Prensa** de 8 de marzo del corriente año 1857, que tanto por la parte del río de Chávez cuanto por el de Agua Dulce podían entrar embarcaciones de las que usan comúnmente nuestros pescadores, y se veían en dichos ríos y a orillas de las casas porción de esas embarcaciones, pero hoy, si alguna entra es preciso que sea de las llamadas cachuchas, que sea muy práctico el que la guíe y que aguarde la marea..."

Puede afirmarse sin lugar a dudas, por tanto, que el comercio de la calzada del Monte es cómodamente, dos veces centenario, pues vinculadas a la historia de la ciudad y sus peculiaridades aparecen referencias a los establecimientos allí instalados, particularmente a posadas, donde se fijó descansaban los campesinos de la época cuando a caballo venían a hacer sus diligencias a la capital. Don Francisco Cartas, en su "Cartera de La Habana", publicada en 1856, incluye los siguientes comercios entre los de esa rúa:

"Posada y caballeriza de D. Antonio Cabrera, No. 12.

Bodega de D. Andrés Mesa, Horcón 393.

Bodega de Cosme García, Horcón 413.

Bodegón de D. Pedro Burgo, Horcón 453.

Ferretería de D. Joaquín N., Horcón 391.

Confitería del Pilar, de los señores Cabrisas y Cía., Horcón 405.

Fritura de pescado de D. Dionisio Fonseca, Horcón 411.

Tonelería de D. Ignacio Patiño, Horcón 438.

Tren de caballos de D. Román P. López, Horcón 437.

Tienda mixta de D. Ramón Vila, La Primera, Horcón 509.

Almacén de aguardiente de D. Benito S. Bustamante, Horcón 451.

Venta de carne, de D. José García, Horcón 475.

Tienda mixta de D. Bonifacio Bustamante, Horcón 453.

Tienda del Pilar, de D. Santiago Herrera, Horcón 473.

Tabaquería de D. Juan Ricart, Monte 207½.

Fábrica de tabacos con la marca del Sol de la Crimea, de D. Francisco Alvarez, Calzada del Monte.

Fábrica de Tabacos de D. José Díaz, Monte 265.

Tabaquería La Higuera, Monte 78.

Almacén de tabacos, Monte 80.

Almacén de tabacos, Monte 96.

Panadería del Indio. 163.

Panadería El Clavel, 255.

Taller correccional de Artes y oficios, a cargo de D. Juan Ledón, calzada del Horcón, 310.

Imprenta de D. Juan María Eleizeguí, No. 55.

Papelería y Quincalla La Flora, No. 87.

Grandes bailes. Se dan en la Calzada del Monte No. 59, esq. a Factoría.

Acad. de niñas por la Real Sociedad, a cargo de doña Manuela Alcalá, 194.

Sastrería de D. Manuel Porta, 110.

Bodega La India, de D. Manuel Menéndez, No. 29.

Café y cantina de D. Mateo Cornejo, No. 27.

Confitería y repostería La Industria, Monte entre Aguila y Angeles.

Chocolatería La India, de D. Antonio Decorly, 271.

"El Buen Gusto", No. 234.

Fonda y posada La Unión de Cuba, No. 59, frente al Campo Militar. "En ésta se dan bailes públicos".

Café de Marte y Belona, No. 2.

Chocolatería, 143.

Alambique El Gallo, 122.

Valería de Sebo, 203.

Almacén de víveres de D. Juan Reventos, 169.

La Fama, 207.

Panadería de los Tres Reyes, Horcón 481.

Botica de D. Joaquín Mendoza, Monte 114, barrio del Pilar.

Depósito del Corral de Consejo, Monte 312.

Hojalatería y Subcolecturía de billetes, Monte 76.

Almacén de tabacos, No. 120.

Venta de tabaco en rama de D. José Casal, No. 127; de Cataira, de D. José María Cataira, No. 43.

Almacén de tabaco de D. Fco. Arenal, 53, accesoria.

Tienda mixta de D. José Pié, Horcón 431.

Tabaquería y cigarrería de D. Pedro Izquierdo, Horcón 529, esquina de Tejas.

Venta en Rama de D. Salvador Bonet, Monte No. 8.

Peleterías de D. Narciso Molé, No. 4, de D. Hilario Arenas, No. 10; de D. Juan Govila, 14. de D. Juan Gracias, Horcón 401; de D. Agustín Orihuela, Horcón 527. La Mahonesa, 110.

Botica del Ld. D. Juan Crisóstomo Muñoz, calzada Real del Monte 406. Barrio de Pilar.

Calderetería de D. M. Marchoner, calzada del Horcón inmediato al Puente de Chávez No. 371.

Tienda mixta, fonda y posada de D. Jerónimo Basart, Calz. del Horcón 379. Este es un punto de reunión de todos los tratantes de ganado y caballos.

Botica y droguería de S. Pablo, Monte.

Botica y droguería del Aguila de Oro, Monte 48.

Botica de D. Juan Sánchez Medina, del Pilar, Horcón 471.

Almacén de víveres, tabaquería La Fama, hace esquina a las calles de Antón-moco (Antón Recio) y la calzada del Monte, es uno de los más bien surtidos en los barrios de extramuros y de los más antiguos de la Calzada del Monte.

Tienda de ropas La Fama, Calzada del Monte esquina a la calle de Antón-moco.

Tienda La Oriental, Monte No. 199.

Tienda La Fama, No. 205.

Tienda La Somavilla, de D. Fco. Somavilla, No. 33.

Tienda La Prueba reservada, de D. Manuel Castellón, No. 45.

Alm. de ropas y gran taller de sastrería, No. 115.

Tienda de ropas de José I. Quevedo, Horcón 403.

Tienda de ropas La Flor de Cuba, Monte 221.

Baratillo de D. Fermín Truevas. Nos. 25 y 19.

Doctor en medicina y cirugía D. José González Morillas, Calz. del Horcón 5o. distrito frente a Pila.

Tintorería antigua del Puente de Chávez, 171.

Talabartería de D. José Ma. Pérez, No. 51.

Talabartería de D. Antonio Moreno, con real privilegio, No. 58.

Talabartería de D. José Alvarez con recomendación por su delicado trabajo, exactitud y buen gusto, No. 34.

Talabartería y platería conocida por la del Indio, Calzada del Monte No. 159, de D. Blas Herrera. En este establecimiento se desempeñan cuantos encargos se hacen de obras curiosas tanto en el ramo de talabartería como en el de platería.

Aparejería de D. Marcelo Rubio, 198.

Aparejería de D. Luis Febres, 312.

Talabartería de D José Castillo, calzada del Monte 67, esquina a la calle del Palomar, frente al Campo Militar.

Tienda de ropas El Pollito, Monte y Antón-moco.

Platería de D. Marcelino García, No. 126.

Sombrerería La India, No. 17.

Baratillo La Reforma, de D. Fermín Diego Trueva, No. 19.

Sombrerería La Casualidad, de D. Manuel Menéndez, 31.

Sombrerería La Estrella, de D. Celestino Menéndez, No. 37.

Sombrerería La Industria, de D. Fco. Alvarez, No. 41.

Sombrerería La Fidelidad, de D. José Estévez Beltrán, No. 47.

Sombrerería de D. Manuel García Paredes, No. 53.

Sombrerería La Habanera, de D. Manuel Bringas, accesoria del No. 55.

Sombrerería El Desafío de D. Antonio Fernández, No. 219.

Quizá, empero, la hora de la comercialización definitiva de la Calzada del Monte comenzó con la orden municipal que hacia 1881 forzó a los propietarios de edificios en aquella vía a retirar las barandas que conservaban para retener como dominio particular los portales, destinándose éstos al uso público, pues con esa medida la calle ganó rápidamente, para establecimientos, todo el tramo comprendido entre el entonces Campo de Marte y la Esquina de las Tejas, extendiéndose después hacia el Tulipán y el Cerro, con la consecuencia inmediatamente de ser Monte la más extensa sin duda de las calles comerciales de La Habana.

Hoy día es, como todos saben, una calzada populosa, frecuentada y favorita de grandes núcleos de población. El Mercado Unico, de construcción moderna, ha venido a acrecentar ese interés popular.

APUNTES SOBRE COMERCIOS EN LA CZDA. DEL MONTE

PAPELERIA "BELMONTE".—Fué fundada al comienzo de la Primera Guerra Mundial, es decir, en el año 1914, por el señor José Belmonte, constituyendo aún la razón social "José Belmonte". Su giro no ha variado desde su fundación. Se dedica a encuadernación y papelería. Recientemente fué destruído parcialmente por un incendio, continuando, sin embargo su marcha normal. Hoy día se está llevando una reorganización en la casa, en la cual interviene personalmente el señor Belmonte. Se encuentra instalada en la Calzada de Máximo Gómez número 60, en los bajos de un antiguo edificio conocido antaño por la "Casa de las Figuras", debido a las numerosas estatuillas que circundan al mismo.

"LA SORTIJA".— Establecida en el año 1918, habiendo celebrado recientemente sus Bodas de Plata. Sus fundadores, los hermanos Carlos y Conrado Skarbrevik, constituyeron la actual razón social, quienes se instalaron primeramente en la calle del Monte número 2 letra H, pasando poco tiempo después al Paseo de Martí, entre Dragones y Monte, donde estuvieron por espacio de quince años. Al cabo de ese tiempo, retornaron al lugar donde se encuentran actualmente: Calzada de Máximo Gómez números 63 y 65. Dedicándose siempre al mismo giro, esto es, cristalería, quincalla, efectos de escritorio, etc. Sufrieron recientemente la pérdida de varios miles de pesos debido a un incendio declarado en el establecimiento, reorganizándose de nuevo y construyendo un regio edificio que constituye uno de los mejores de la Calzada de Monte.

PELETERIA "LA DEFENSA".—Establecimiento de Pernas y Hermanos, quienes adquirieron el establecimiento en el año de 1928, que constituía una tercera parte del actual. Más tarde, en el año 1934, compraron una sombrerería contigua, con el propósito de ampliar la peletería. Más tarde, en 1942, adquirieron otro, también contiguo, quedando ampliado el establecimiento al estado actual. Siempre, desde su fundación, ha constituído la misma razón social, dedicándose al mismo giro.

FOTO "NUÑEZ".— Fué fundada en el año de 1912 por el difunto José Núñez. En aquella época era el único establecimiento de esta clase en la calle del Monte. Siempre fué dedicado a estudio fotográfico, especializándose en fotografía de niños. Años más tarde, fué ampliado hasta alcanzar las proporciones actuales.

"LA NUEVA ISLA".—Tienda de géneros de Menéndez y Hermano. Fué fundada el 15 de octubre de 1915. Los fundadores, señores Menéndez y Hermano, constituyen la actual razón social, dedicándose siempre a la venta de géneros.

CAFE "MARTE Y BELONA". Antiquísimo café de la calle del Monte, hoy Máximo Gómez, que lleva de fundado 140 años en el mismo sitio, llevando el actual propietario, señor Manuel Hospido 28 años al frente del mismo. Según informó el señor Hospido, en el Archivo de Marcas y Patentes más antiguo de la República aparece registrado con el mismo giro y ocupando el primer lugar. Fué fundado por "Pancho" Marte, quien cedió los terrenos del antiguo Campo de Marte al Gobierno español o "al que le sucediera", con el propósito de que fuera convertido en parque público o para que se realizaran maniobras militares por el Ejército español. Hoy día, en esos terrenos, se encuentra la gran Plaza de la Fraternidad Americana.

En este antiguo café, el más antiguo de la Calzada, sin duda alguna, fué asesinado, mientras jugaba al billar, el traidor Castañeda, quien denunció a las autoridades españolas los preparativos y desembarco de la expedición organizada por Narciso López.

PANADERIA "LA CEIBA".—Panadería de Cano y Hermano, que lleva de fundada más de cien años. La razón social actual está desde el año 1917. Entre las paredes posteriores de la casa existen aún algunos grillos que servían para sujetar a los esclavos que trabajaban en la panadería primitiva. Siempre se dedicó a la venta de pan. Debido a su antigüedad, constituye la decana de las panaderías habaneras, y uno de los primeros establecimientos de la calle del Monte. Uno de los primeros propietarios, Manuel Senra, según cuentan fué envenenado por su esposa. Adoptó su nombre por una enorme ceiba que se levantaba en la esquina de Monte y Aguila, aproximadamente.

FERRETERIA DE "GOROSTIZA, BARAÑANO Y CIA."—Fué fundada en el año de 1852, en el lugar donde se encuentra actualmente la peletería "La Casa Fraga". Siempre se dedicó al mismo giro. Pero la razón social de Gorostiza y Barañano existe desde 1907. Antiguamente se encontraba frente a la enorme ceiba que existía aproximadamente en la esquina de Monte y Aguila, motivo por el cual el barrio adoptó ese nombre.

PELETERIA "LA CASA FRAGA".—Se fundó en el mes de junio de 1918, por Florentino Fraga. La razón social actual existe desde el año 1940. Siempre fué dedicada al mismo giro, es decir, venta de zapatos. Fué reformada varias veces con propósitos de ampliación. Al fundarse el establecimiento tenía unos cinco metros de longitud, contando actualmente con más de 36 metros. Se encuentra en Monte y Aguila.

COLCHONERIA "LA LUISITA".—Ramón López, en 1868, la estableció en la calle de Monte y Suárez. Después se rasladó a Monte y Angeles, donde existe actualmente. La razón social actual existe como F. A. viuda de Purón, y data desde 1932.

CUCHILLERIA "LA SIN RIVAL".—Data también desde el pasado siglo, habiendo sido fundada por José García Vázquez. Siempre se dedicó al mismo giro, es decir, como cuchillería. Anteriormente fué establecida en la calle del Monte, pero en otro lugar del actual. Es la más antigua cuchillería de La Habana. Fué una de las primeras casas de la calle del Monte. Cuando no existían los portales de la Calzada de Máximo Gómez, el taller de afilar se encontraba en plena acera.

LA JOYERIA "IMPERIO".—Fué fundada en enero de 1923, por José Mezzacapo. Siempre fué dedicada al mismo giro. Una de las joyerías más antiguas de la Calzada de Máximo Gómez, y su razón social es la fundadora.

HOJALATERIA DE "MAURICIO CABRERA".— Existe desde 1910. Su razón social es "Mauricio Cabrera". Fué la primera hojalatería de la calle del Monte.

"LOS PARADOS".—Es el establecimiento más antiguo de los Cuatro Caminos, pues fué fundado en 1884 por Francisco y Domingo Pérez. La razón social actual es Lino Pérez. Por ser la primera casa en ese giro en dicha calle, adquirió mucha fama, especialmente porque fué el primer establecimiento en que se comía y bebía de pie, haciéndose muy popular entre los habaneros. Por tal motivo, tuvo necesidad de ampliar paulatinamente hasta alcanzar las dimensiones actuales. Además, tienen la sucursal de Neptuno y Consulado, de fundación mucho más reciente.

DATOS SOBRE "CRUSELLAS y CIA".—Fué fundada en 1863 por dos catalanes, señores Crusellas y Sellés, quienes instalaron una panadería en la Calzada del Monte número 314. Después agregaron una fábrica de velas, de uso muy común en aquella época en que no existía el alumbrado eléctrico. Crusellas, en 1868, trajo de España a dos sobrinos, señores José y Ramón Crusellas, quienes trabajaron en la panadería. Después se separó Sellés de la compañía y quedaron Crusellas y los dos sobrinos. En 1875, uno de los sobrinos, José, fué a Nueva Orleans para estudiar la fabricación del jabón y todos los secretos de esa industria, tornando a los varios años para iniciar la fabricación en Cuba.

Después se dedicaron a la fabricación de sidras y refrescos, hasta que en 1879 implantaron en Cuba la industria de la perfumería, lanzando el primer producto, el jabón de Hiel de Vaca. En 1870, José se fué a España, quedando la firma "Crusellas, Hermano y Cía".

En 1911 falleció José, pero la razón social de "Crusellas, Hno. y Cía." continuó hasta 1914, fecha en que, por separación de los herederos de don José, se formó una nueva entidad, la de "Crusellas y Cía.", entrando a formar parte Ramón Crusellas Faurá, Ramón F. Crusellas y Luis M. Santeiro. En 1929, la antigua sociedad de Crusellas y Cía., S. en C., tomó carácter de anónima, bajo la razón social de "Crusellas y Cía., S. A."

"EL DANTE", Máximo Gómez 427.—Librería, Papelería e Imprenta.—Esta casa es una de las más acreditadas y antiguas en el giro en la calle del Monte. En 1926, cuando la regenteaba el señor Antonio Cachero, editó la novela sin amor al amor "La Porcelana en el Escaparate" original de nuestro compañero señor Octavio de la Suarée, que obtuvo gran éxito en la época, convirtiéndose la librería con ese motivo en el centro de reunión de los intelectuales. Hoy está a su cargo el señor Plácido González.

"EL TELAR".— Almacén de tejidos de Monte (Máximo Gómez), número 57, fué fundado en el año de 1883. Su primera casa estuvo instalada en la calle de la Amargura número 9, con la razón social de Benito Inclán. Por el año de 1885 se llamó Inclán y Compañía; en 1895, adoptó el de Cifuentes Cepa y Compañía. Ya al comienzo de la era republicana por el año 1902, fué Huerta Cifuentes y Compañía; por el año 1919 fué Suárez González y Compañía; en el año de 1926, Fernández y Compañía. Con esta razón social se trasladó a la calle que actualmente ocupa, también en el año 26; Monte número 57. En 1936, intervino nuevo socio y se formó la firma de Fernández Astaburuaga y Compañía; y en el año de 1939 Astaburuaga Hermano y Compañía, que aun permanece en nuestros días. Por la fecha en que fué fundada esta casa podrá observarse que es una de las más antiguas e importantes casas de tejidos de La Habana.

"LA RETRETA".—Es uno de los establecimientos más conocidos de la Calzada del Monte, y probablemente de La Habana. Está situada en Máximo Gómez número 159 y fué fundada en 1876 por un oficial procedente de la guerra carlista en España, y compañero de armas de don Nicolás Rivero Muñiz. Al fallecer el fundador de esta casa pasó a propiedad de tres sobrinos. La actual razón social es Larrazábal y Hermano.

"LA VICTORIA".—Fué fundada al comienzo de la primera guerra mundial, o sea, 1914, por Apolinar García. La actual razón social, Rosendo Durán, la adquirió en 1929. Siempre estuvo situada en Monte número 565, entre Antón Recio y San Nicolás. Su giro es venta y alquiler de muebles.

OPTICA "IGLESIAS".— Esta casa fué establecida en el pasado siglo, hacia el 1898, y siempre dedicada al mismo giro: efectos ópticos. Su fundador fué el señor Manuel Iglesias. Estuvo primeramente establecida en Monte e Indio, trasladándose r[illegible] tarde, en 1922, para la actual casa en la Calzada de Monte número 618.

"LA GRAN TIJERA".—Situada en la Calzada del Monte número 603, fué establecida en 1913 por Ranero González. En 1928 fué adquirida por los Hermanos Ortiz, dedicándose siempre al mismo giro: sastrería y camisería. Más tarde, en 1941, fué abierta otra sucursal, también en la calle del Monte número 677, con la razón social de Ortiz y Hermano.

"LA CASA GRANDE".—Fué fundada en el año de 1876 por Braulio López y Compañía, en la calle de la Merced, con el giro de préstamos y muebles de alquiler. Hacia el año de 1886 se trasladó a la Calzada [illegible] Monte número 180 (antiguo). La razón social de Braulio López y Compañía terminó en 1905, de un

modo accidental y curioso. En uno de los frecuentes viajes que realizaba al interior de la República el señor Braulio López, desapareció conjuntamente con su equipaje, al dirigirse a la ciudad de Nuevitas. Este hecho fué muy conocido de los habaneros, ya que el señor López hasta la fecha no ha regresado aún de su viaje que realizó al puerto camagüeyano (viajaba por mar), no obstante haber llegado el barco con normalidad. La casa, a pesar de este percance, continuó con el nombre de Antonio Fernández y Compañía, sobrino del señor Braulio López. En el año de 1909 adquirió el de Fernández y Compañía, con un nuevo socio llamado Adolfo Fernández. En 1918 se formó otra sociedad con el mismo nombre, pero ingresaron los señores Marcelino A. Fernández, Antonio A. Fernández y Antonio Quintas. Los señores Antonio Fernández, Adolfo Fernández y Antonio Quintas, murieron todos en el espacio de siete años, es decir, de 1919, 1923 y 1926, respectivamente. Sin embargo, la casa continuó con el mismo nombre y siendo socios Marcelino y Antonio. Actualmente, se dedica a venta de muebles, neveras, lámparas y refrigeración comercial "Oso Blanco". Fué reformada la casa en numerosas ocasiones para ampliar el local.

SOMBRERERIA "EL MUNDO".—Este antiguo establecimiento, fundado en el año de 1910, fué instalado primeramente en un local de muy reducidas proporciones, que constaba solamente de una planta y era totalmente de madera. Así, en estas condiciones, se mantuvo hasta el año 1920, en que fué demolina y construído el actual edificio. La razón social de este establecimiento, Elías Noval, se hizo cargo del mismo en el año 1932. Siempre se ha dedicado a la venta de sombreros.

En la época de su fundación, existía un arroyo que cruzaba por debajo de la Calzada del Monte e iba a desembocar en la bahía habanera. Dicho riachuelo tenía su lecho, precisamente, donde se encuentra la calle de Arroyo, y la propia Calzada del Monte constituía un puente para el paso de los carretones y peatones, ofreciendo como seguridad dos sólidas barandas de hierro, una a cada lado del puente.

MUEBLERIA "LA ESTRELLA".—Su fundación se remonta al pasado siglo; se debió a Antonio González. La actual razón social adquirió la propiedad en el año 1935, siendo su propietario Felipe Brito.

Desde los primeros años de vida, este comercio se dedicó a la venta de muebles a plazos. El precario estado de salud de Antonio González le hizo recluir en una quinta de salud, donde se sometió en los meses en que permaneció recluído, a tres intervenciones quirúrgicas. Mientras tanto, el estado económico del establecimiento parecía quebrantarse también, y fué comprado por su actual propietario, señor Felipe Brito. Al conocer esto el señor González, suplicó a la nueva razón social que adoptara el mismo nombre del establecimiento, y como en ello no existía inconveniente por parte de la nueva razón social, pues continuó llamándose "La Estrella".

Algunos meses más tarde, el señor González mejoró de salud. Y como realmente carecía de recursos económicos, no pudo establecerse de nuevo. Entonces se dirigió al propietario de su antiguo establecimiento, señor Brito, a quien no conocía personalmente, pues la transacción de la venta habíase efectuado por conducto de unos sobrinos de aquél, y le comunicó que su mayor deseo consistía en permanecer en el interior de aquella casona, pues tenía verdadera obsesión con su antiguo comercio. El señor Brito, que no vió motivo alguno para negarle tal hospitalidad a su antecesor, accedió. Desde entonces, todos los días, desde las cuatro de la madrugada, llegaba al establecimiento el señor González, y se sentaba a meditar en un sillón. Así pasaron algunos meses hasta que, nuevamente quebrantado su estado de salud, fué víctima de un ataque gripal, internándose nuevamente en un establecimiento benéfico, lugar donde murió.

Desde entonces, ha seguido Felipe Brito al frente de su establecimiento, hasta nuestros días.

TIENDA "EL ALMACEN".—Este establecimiento fué fundado por el año 1913 con la razón social de Alvarez y Virsida, dedicándose al giro de géneros. Por el 1922, se quedó Torcuato Virsida y Cía., que duró hasta 1939, en que pasó a manos de García y Fernández, ambos que trabajaban ant'-uamente en la misma casa como dependientes. Es un comercio bastante amplio y surtido, y se encuentra situado en Monte esquina a San Joaquín, siendo uno de los más antiguos de la Calzada del Monte en dicho giro.

FERRETERIA DE SAN NICOLAS.—Tiene 121 años de existencia, habiendo cambiado numerosas veces de propietario. Los más recientes han sido Eusebio Canosa, S. en C., que era sucesor de Canosa Casais y don Antonio Díaz de la Rosa, actual dueño.

Cuando fué establecida en 1822, el edificio era de madera y de tejas rojas; pero, más tarde, uno de los propietarios que tuvo, llamado Juan J. Domínguez, que era coronel del cuerpo de Voluntarios de La Habana, la reformó y decidió construir el edificio que hoy día se encuentra en la esquina de Monte (Máximo Gómez) y San Nicolás.

Desde que fué fundada esta ferretería, que es sin duda la decana en ese ramo, siempre se dedicó al mismo giro, es decir, a ferretería y materiales de construcción, pero particularmente a la venta de hierro. Antiguamente, era notable la venta que mantenía con el interior de la Isla, puesto que era uno de los pocos establecimientos del género y más solventes que existían en aquella época, de donde se derivó su fama en toda la Isla. Pero, posteriormente, en virtud del establecimiento de otros similares, restringió la venta dedicándose al detalle.

PELETERIA "LA ISLA".—Este establecimiento, dedicado siempre al giro de peletería, es uno de los comercios más importantes de la Calzada del Monte. Fué fundado en el año 1924 por los hermanos José María y Marcelino Pérez, bajo la razón social de Pérez y Hermano.

La peletería "La Isla" es uno de los primeros establecimientos cubanos establecidos en esta Calzada con patronos cubanos. Se encuentra en Monte número 213. Además goza de gran fama entre el público habanero, quien le ha dispensado una privilegiada atención desde los primeros días de su fundación. Desde aquellos momentos, precisamente, ha ido en un aumento tan constante, que hoy en día le permite importar zapatos al interior de la República en gran cantidad, por medio del sistema de catálogos o correspondencia. De este mismo modo, exporta a muchas naciones hermanas de Centro América, especialmente para la República Dominicana.

Uno de los hermanos que integran esta firma, el señor José María Pérez, ha sido en el curso de su vida comercial, presidente del Conjunto de Asociaciones de Calles Comerciales de La Habana, y es el actual presidente de la Asociación Nacional de Detallistas de Peletería, así como también presidente de la Asociación de Comerciantes e Industriales de la Calzada del Monte.

FERRETERIA "LA PRINCIPAL". — Este establecimiento, uno de los más importantes de la Calzada del Monte, fué fundado por el señor Francisco García de los Ríos, por allá por el año de 1917. Siempre ha sido dedicada al mismo giro, es decir, ferreterías, materiales para las industrias, ingenios, minas, así como también al abastecimiento de nuestro Ejército y Armada, desde hace muchos años.

El propio señor García de los Ríos, al cabo de nueve años de constante labor en este establecimiento, decidió abrir una nueva sucursal en la Calzada de la Concha número 954, dedicada al giro de materiales de construcción y similares.

Hoy en día, se encuentra como gerente-cajero de esta casa su propio hijo, el señor Francisco García Pérez, quien ha venido a dar nuevas energías a este establecimiento. Se encuentra en Monte 988.

FOREIGN PRODUCTS COMPANY S. A.—Conocida más como los representantes exclusivos de las bombas PRAT, se encuentra instalada en la Calzada del Monte con los números 993 y 995.

Fué fundada, primeramente, en la propia Calzada del Monte número 2, por el año 1925 aproximadamente, dedicándose siempre al mismo giro, es decir, a atender a las representaciones de numerosas firmas extranjeras de gran fama en nuestro país, tales como la propia bomba Prat, piezas mecánicas, bombas de agua, camiones, automóviles, motores marinos, etc. Al cabo de los varios años se trasladó a donde hoy día se encuentra, siempre atendiendo al mismo giro.

FERRETERIA "LA ESQUINA DE TEJAS".—Esta casa fué fundada por el año 1888, con la razón social de Rocha y Hermano, es decir, por Antonio y José Díaz de la Rocha. Años más tarde, se formó otra compañía con la razón social de Antonio Díaz de la Rocha y Compañía Le siguió Francisco Maseda S. en C. Más tarde, Maseda Fernández y Rocha, S. en C., hasta el año 1940, en que la firma Rocha y Hermano S. en C. se hizo cargo de la casa.

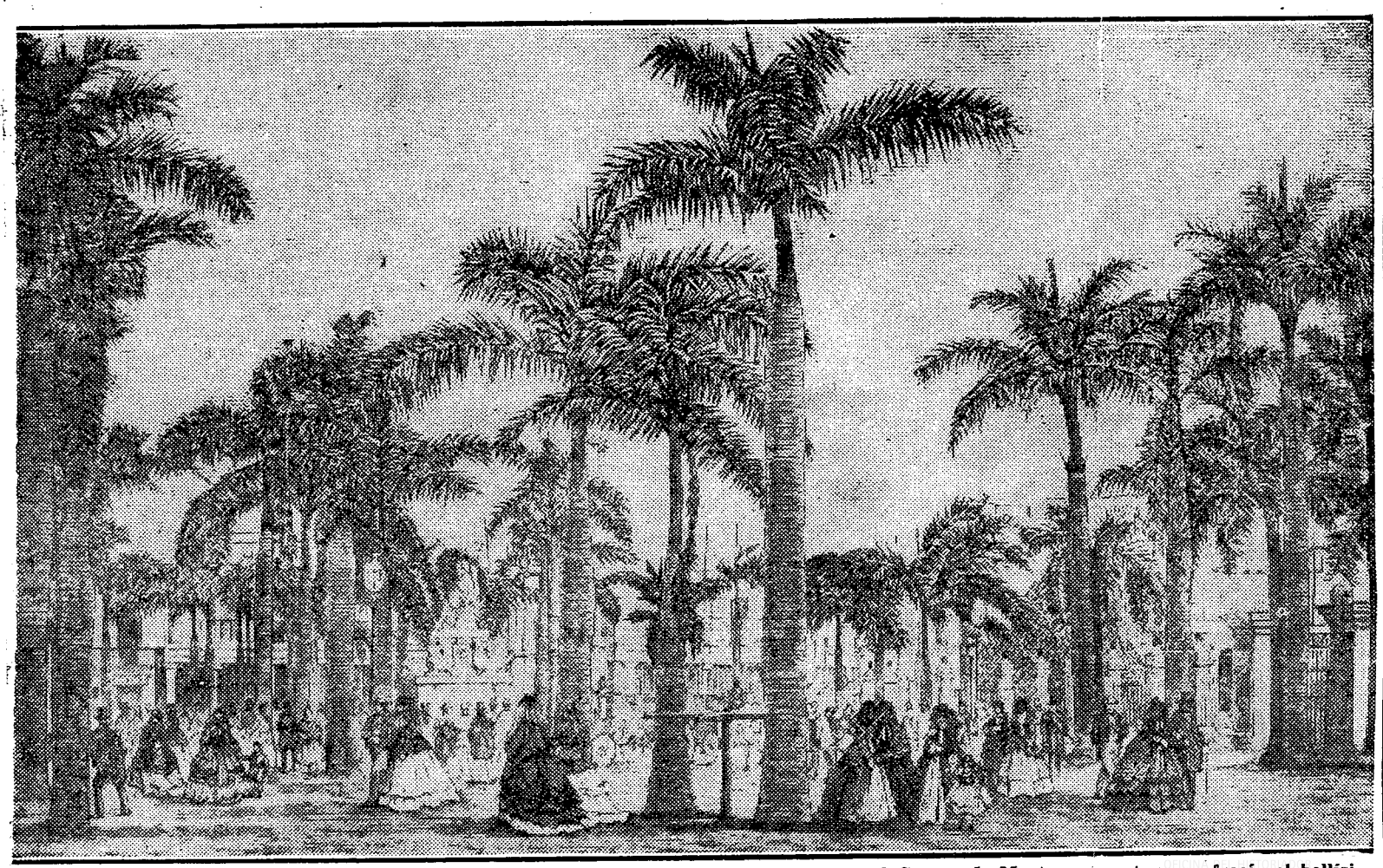
Esta casa, no solamente por el lugar en que se encuentra instalada sino por los años que tiene de existencia, es muy conocida por los habaneros, ya que siempre ha tenido una gran clientela.

Hace ochenta años, nuestras tatarabuelas iban por la calle del Monte abajo, a
mo aspecto que vemos hoy aquí, en este grabado de la Colección de Masag
res completaban aquel conjunto de poesía y paz. ¡Qué di

M

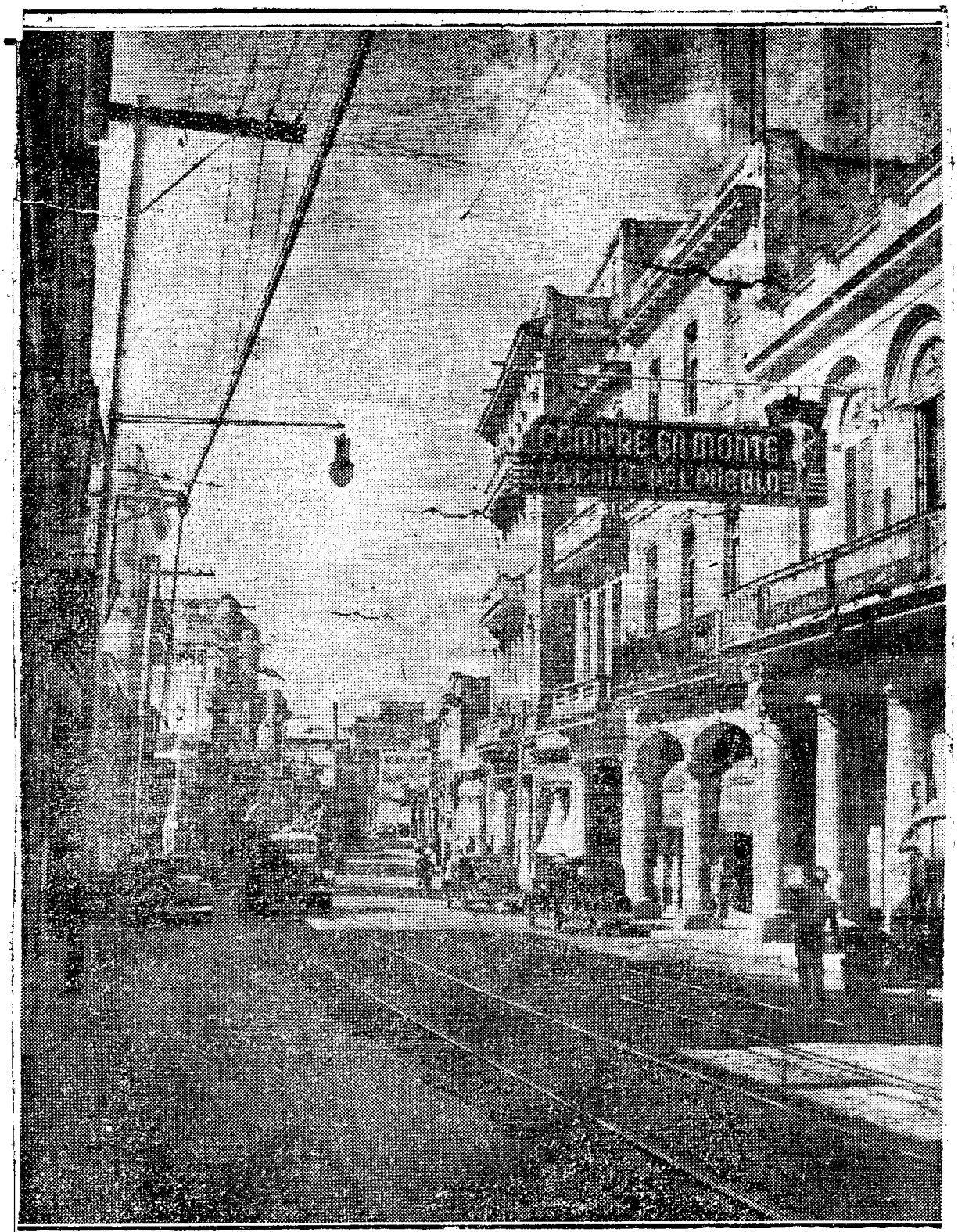
L

A Calzada de Mo
—hoy del Gener
simo Máximo
mez—evoca, cual
nombre indica,
orientación hacia
ra adentro, como lo demues
ntre otros historiadores don
é María de la Torre, que ya
857, tras de afirmar lo an
ior, añadía que también "se
lominó así porque conducía
ngenio, después barrio, de Jes
lel Monte". Y añadía el erud
ombre de letras: "Es de
ertir que en el camino de Sa
iago de las Vegas a que ta
ién conduce esta calzada hal
n ingenio titulado **Ntra. S**
e **Guadalupe** y otro nombra
an Juan (que dió nombre a
oma y estancia de San Ju
ituadas a dos leguas Sr. de
Iabana. Se citan en 1742 y
762). Hasta 1826 existía en
isma calzada, acera del Nor
ntre la calle de Someruelos y
ienfuegos una gran cruz c
asc de mampostería, conmem
ativa del sitio donde murió
geniero D. Agustín Crámer
sultas de habérsele desboca
pareja de mulas con que v
ía del campo en el mismo pun
onde estaba la iglesia de Gu
alupe (que había mandado de
ruir y que se pasó a la ermi
l Sr. de la Salud.) El tramo
sta calzada desde **la puerta**
Real Muralla hasta el **Pu**



Hace ochenta años, nuestras tatarabuelas iban por la calle del Monte abajo, a buscar el Campo de Marte, que entonces ofrecía el bellísimo aspecto que vemos hoy aquí, en este grabado de la Colección de Masaguer. Amplios espacios, bellos palmares y lindísimas mujeres completaban aquel conjunto de poesía y paz. ¡Qué distinto del de hoy en la Fraternidad...!

Cuando el Hotel Saratoga estaba en la Calzada del Monte, el fotógrafo, Gómez Carrera, tomó esta plancha del establecimiento que, desde hace muchos años, emigró a Prado, donde aún hoy se halla. Obsérvense los árboles del frente, que entonces formaban parte del desaparecido Campo de Marte.



Constantemente en renovación, la moderna calle del Monte es orgullo y gala de La Habana. Millares y millares de habitantes circulan a diario por sus portales, mercando aquí y acullá a precios siempre interesantes. Dotada de doble línea de tranvías y circulada por centenares de ómnibus, Monte, la Calzada vinculada a la historia del Generalísimo, goza de envidiable reputación. He aquí uno de sus aspectos más hermosos...

CALLES HABANERAS.

CALZADA DEL MONTE.

Por Guillermo Herrera.

Policia, nov-dic 1943.

Las calles habaneras tienen, casi todas, una nota distintiva y así, Muralla, es española por tradición; Oficios, un viejo solar aristocrático porque conserva las casonas de la que fuera nobleza criolla y la Calzada del Monte, huele a tabaco, porque siempre se han agrupado en ella las manufacturas, los almacenes y los proveedores del rico habano. Ayer y hoy, ha sido eso: mercado tabacalero sin estridencias, respondiendo a la modestia característica del cosechero, del obrero y del mismo fabricante, no obstante haber sido factores de la segunda zafra de Cuba.

Yo le cambiaría el nombre por el de *Calzada del Humo* que, a la vez de cumplir una función simbólica, sería una recordación perenne del tabaco habano, que es un orgullo nacional. Cuando mencionáramos la *Calzada del Humo,* estaríamos en contacto espiritual con un grupo de hombres públicos que murieron, podría decirse, *pegados al tabaco*: Los Generales *Pancho* Carrillo y José Miró y Argentel, el músico *Papaito* Torroella, el ex-Presidente de la República doctor Alfredo Zayas y Alfonso y Juan Gualberto Gómez, quién, verdadero sibarita, recorría los rincones de la Calzada para encontrar hojas y tripas de la mejor calidad con lo que mandaba a hacer quinientos o seiscientos tabacos que no le duraban un mes.

Aquel grupo de fumadores que no hubieran podido establecer las fechas en que fumaron el primer habano, pues se perdían en los tiempos de la adolescencia lejana, nunca tenían mal genio, nunca dejaban de ser optimistas, nunca estaban enfermos; eran, en fin, testimonio irrefutable de que el tabaco no daña ni altera los nervios ni comete ninguno de los pecadillos que le atribuyen sus detractores gratuítos.

Pero la bondad del tabaco habano, hizo más que darles optimismo, confianza y salud; les permitió pasar de los sesenta años sin encorvarse, sin que les temblara la voz, sin achaques de ninguna clase.

Con un tabaco en la boca, el General Miró estuvo junto a Maceo en el combate epopéyico de Peralejo; con un tabaco en la boca el General Carrillo derrotó al ejército español en relampagueantes operaciones y con el tabaco en la boca, ascendió a la Vice Presidencia de la República; con un tabaco en la boca, el doctor Alfredo Zayas asistió a la célebre conferencia en que se reconciliaron patrióticamente los intereses ideológicos de su gobierno y los de la Asociación de Veteranos y Patriotas levantados en armas en Cienfuegos; con un tabaco en la boca, se sentaba delante del piano Torroella, el más dulce, el más emotivo, el más popular de los tocadores de danzones de nuestra tierra, y fué dentro de un tabaco, que el delegado del Partido Revolucionario Cubano en la Habana don Juan Gualberto Gómez, recibiera la orden del alzamiento de Febrero de 1895; a través de cuyas citas se verá, que el tabaco ha tenido en el proceso histórico cubano proyecciones distintas, pero siempre ponderadas.

La Calzada del Monte, tuvo, además, los nombres de Guadalupe por una ermita que hubo en sus inmediaciones, y Principe Alfonso, por el que después fué Rey. El año 1836 estaba terraplenada hasta la calle Carmen solamente y algunas calles se empezaban a

adoquinar entonces; principalmente las de en frente del Campo de Marte que existió hasta 1932, en donde hoy existe la Plaza de la Fraternidad. La Calzada empieza en la calle Egido y termina en la Esquina de Tejas. Pasaba, pues, por un costado del Campo de Marte y tenía su fin, allí donde estuvo la quinta del Conde de Villanueva, comienzo de la Calzada del Cerro.

Muchos terrenos del Campo de Marte, pertenecieron a Doña Ana de Medrano, a la cual correspondieron diez y siete solares de los que se estaban repartiendo en el mes de Noviembre de 1818. Los geófagos empezaron a fabricar en algunos de los solares, lo cual movió al albacea de Doña Ana, presbítero doctor Ildefonso de Aguiar, a dirigir al Capitán General un escrito de amparo consiguiendo con él, que prohibiese la construcción de casas en dichos solares. Esta parte de terrenos sobrantes del recinto militar que se denominó *Campo de Marte* por la circunstancia de utilizársele para ejercicio de las tropas, es muy posible que su radio empezara en la calle de Egido y se extendiese hasta las que poseía Antón Recio El Mozo o El Moco, dueño de una campechería del siglo XVI en que para crear el latifundio, era necesario pedir una merced al Cabildo; muy poco amigo de la limpieza él y muy avaro, que en los terrenos trazó una calle irregular que lleva su nombre y apellido (Antón Recio), para unir la Calzada del Monte con el Campo de Peñalver hasta donde llegaba su propiedad. No se extrañe el lector que "El Mozo" sin ser perito agrimensor, trazase una calle; pues según consta de las Actas Capitulares los primeros Regidores dieron permiso a los dueños de los terrenos que mercedaron para abrir calles con el fin de facilitar la conducción de los frutos que obtenían de las siembras a que los obligaban tales mercedes; y ello parece explicar, gráficamente, la irregularidad que se nota en *(Pasa a la página 40)*

(Viene de la pág. 20) muchas de nuestras vías; lo que se ha debido, casi seguro es, a que el trazado original perdía rectitud siempre que encontraba al paso una zanja, un desriscadero, una asequía, una casa u otro obstáculo que fueron salvados sin pensar en el futuro.

Decimos que los solares de Doña Ana llegaban a Egido, porque el Gobieno estuvo muchos años pagándole indemnización por haberlos expropiado, con el fin de construir las murallas.

Ayer, la Calzada del Monte fué una vía de enlace entre La Habana y los barrios Jesús del Monte y Cerro, pues las personas que necesitaban trasladarse de alguno de aquellos lugares a la Plaza de Armas, por ejemplo, no tuvieron otra vía que escoger, llegando a la Esquina de Tejas o al Puente de Chávez (el que no existe hoy) ya que la Calzada de Vives, aunque antiquísima, por su situación, no cumplía el menester de una comunicación fácil. Hoy no se registran en ellas las congestiones del tránsito que fueron tan frecuentes especialmente en horas laborables, debido a haber sido abierta la calle Fábrica que atraviesa de la Calzada de Concha colateralmente a los muelles de Tallapiedra y conecta con calles de tanta importancia como la de Aguila. Ayer un carruaje no podía haber ido a Jesús del Monte, desde la Habana, sin tomar la Calzada del Monte, torcer a la izquierda hacia Cristina y seguir por ésta; hoy podría ir por la calle Concha, y ahorrarse mucho camino. Además, ha contribuído a descongestionar la Calzada del Monte, la supresión del viejo Matadero, que estuvo en el barrio del Pilar o de "El Horcón", cuyos carros salían hacia la calle Estévez para tomar la Calzada, constituyendo un serio problema que no existe hoy, aunque frente a dicha calle se halla el *Mercado de Abastos de La Habana,* al cual afluye toda clase de vehículos; porque es indudable, que el Reglamento del Tránsito actual, ha sido hecho con más acierto que su anterior el de la época de la colonia.

En Febrero del año 1907, se inauguraron las obras de canalización del Arroyo del Matadero por una Compañía de la que fué Abogado Consultor el doctor Eduardo Dolz, quien en un brindis dijo: *"los franceses definían los canales como calles que andaban y que el Sena producía más a París y tenía más tráfico que el boulevard de los Capuchinos"*. El cauce del canal a construir, tenía cincuenta metros de ancho en su principio, a partir del Puente del Cristi desde donde continuaba hasta la ensenada de Atarés, y el canal, quinientos ochenta de longitud y 4 de profundidad. Esta canalización propició el urbanismo de la Calzada del Monte, induda *(Pasa a la pág. 58)*

(Viene de la página 40) blemente, pues se pudo hacer el edificio del Mercado de Abasto, a la vez que desaparecieron algunos depósitos de madera y ciertas industrias molestas. Hasta aquel sector en la época colonial, navegaban goletas, lanchones y botes, algunos de los cuales recordamos haber visto fondeados junto al Paradero de Cristina.

En el curso de los años, el avance urbano ha ido eliminando las construcciones de tipo colonial; sin embargo, quedan algunos tejados, y algunos portales de horcones de ácana que por ser madera dura usaban nuestros antepasados corrientemente; pero como si se hubiese pretendido en un alarde de adhesión tradicionalista conservar el sabor colonial, nuevos edificios de mampostería o ladrillo tienen en su mayoría reminiscencias arquitectónicas que hablan del pasado de esa Calzada que en sus primeros tiempos fué centro de reunión de compradores campesinos y lo sigue siendo, también, por tradición. Los terratenientes, los colonos, los guajiros ricos, para usar de una expresión que debería interpretarse en el sentido cordial que le da el pueblo, hacían viajes desde los rincones más apartados del campo para ir a la Calzada del Monte y poder regresar con cargamentos de ropas, zapatos, sombreros, y golosinas para la familia que allá, tan lejos, no tenía más referencias comerciales que la Calzada del Monte; en la cual, como se comprenderá, había de todo, igual que en los demás comercios de la Habana, pues no sería posible que las fábricas, tanto nacionales como extranjeras, desarrollasen su capacidad constructiva para dedicársela exclusivamente a un comerciante.

El fenómeno —llamémosle fenómeno— tenía una fácil explicación; pues quienes llevaban al campo las referencias, eran los mismos que del campo venían; es decir, los guajiros que traían sus frutos a vender a los mercados de la Habana, y se obligaban a usar de la Calzada por tener ella conexión con los barrios del Cerro y Jesús del Monte que a la vez la tenían con los caminos reales, cuyos pisos de tierra llenos de hondonadas salvaban dificultosamente caballos. carros, carromatos con botijas de leche, plátanos, yucas, boniatos, naranjas, toros, vacas, cerdos, todo lo que era cotizable y todo lo que necesitaba la Habana para subsistir. Siempre ha sido netamente comercial, pues si es verdad que en ella han residido muchas familias, no se podría establecer paridades con la cantidad de casas de comercios que han existido en esa arteria de nuestra ciudad; siendo de advertir en corraboración de lo anteriormente dicho, que forman excepción las familias que hayan fijado su residencia en casas con ventanas; pues lo han hecho en los entresuelos, o en los pisos altos de bodegas, fondas, tiendas de ropa o cafés. *(Continúa en la página núm. 63)*

CALLES HABANERAS... *(Viene de la 58)*

El contacto de los comerciantes y de los guajiros, provocó un estado de camaradería que permitió fuesen conocidos por sus apodos muchos viejos comerciantes de la Calzada del Monte; por lo cual, cuando una ama de casa mandaba a la sirvienta a comprar, por ejemplo, una toalla, le decía: *"Dile a "El Jorobado" de "La Matancera", que me la mande de felpa legítima"* y la sirviente se dirigía a la tienda de "El Jorobado", quien le mandaba memorias a *Doña Conchita,* su antigua marchante.

Otra peculiaridad de los comercios de la Calzada del Monte, fué siempre un desorbitado afán de propaganda estridente, a través de enormes cartelones de tela blanca en la que pintaban letreros alusivos, como éstos: *"Gran quemazón", "Liquidamos por reforma"; "Abajo el monopolio zapatero", "Vista hace fe",* y otros, que no bastaban a satisfacer a los anunciantes, pues en los portales que corrían a todo lo largo de la Calzada, colocaban las piezas de telas, las mesas con los zapatos, los jarros de hojalata, las tinajas, los porrones, y los dueños en chaleco y pantuflas, le hablaban a los transeúntes en una monótona invitación a comprar lo que tenían delante.

Aspecto de feria, si señor; diferencia del resto del comercio, si señor; pero no se negará que la calle se animaba, que la gente se interesaba por los artículos en venta y que se estaba en un ambiente democrático, acogedor y simpático que mantenía el nombre de la Calzada del Monte perennemente grabado en la imaginación y se asociaba el nombre a las fiestas de Noche Buena, de las Pascuas y del Año Nuevo, en que aparecían cubiertas de pencas de guano las columnas de los portales y éstos con unas verdaderas trincheras de vendutas, de *empanadas de picadillo de puerco, de tayuyos, de lechón tostado y de chiviricos,* y puestos de juguetes con cornetas, carritos, globos y muñecas de loza y serrín, que hacían las delicias de la grey infantil, tan distante de la época actual, en que los Reyes Magos regalan tanques, ametralladoras, y caretas contra gases asfixiantes; todo aquel conjunto, bajo un toldo de guirnaldas de papel y farolitos chinescos que solían quemarse al flamear las llamas de las velas en medio de la algarabía general y de risas y chacotas de los compradores, quienes corrían a apagarlos sin que nadie se llevara un pedazo de lechón ni un globo, porque había verdadero respeto a la propiedad.

El año 1885, un comerciante nombrado Enrique Ramos, poseía en la casa número 100 un establecimiento de ropa hecha, nombrado "El Pollito", que habitualmente en esos días de fiestas *hacía su Agosto* como se suele decir; pues anunciaba una realización de todas las existencias, aprovechando que en tales épocas el pueblo no es remiso en gastar el dinero; pero para atraer al pueblo, no sólo rebajaba los precios, sino que ofrecía a todo el que hiciese una compra mayor de dos pesos, una papeleta para la rifa de una cena, lo mismo si era Noche Buena que Pascuas o Año Nuevo; y al efecto de que no se dudase que el rancho de la cena existía, colocaba a un lado de la puerta, en una tarima, un pavo y un lechón amarrados por las patas, nueces, avellanas, turrones, varias botellas de vino y unos cuantos catauros de vagua en los cuales, antiguamente, se vendían los tabacos que por eso tenían un sabor especial, delicioso. La tienda "El Pollito", por tan original atracción, era favorecida por muchos clientes, y Ramos, se reía de sus colegas que no apelaban a un anuncio que podía ser objeto de crítica, pero que pasadas las fiestas, le permitía ver su tienda casi vacía y lo que era más conveniente para el negocio, aumentada la popularidad.

En "El Pollito" se vendían aquellos trajes que hoy le valdrían una trompetilla a los que salieran a la calle con ellos, llamados de *pistolita* por la excesiva estrechez del pantalón en contraste con el largo excesivo de la chaqueta, que casi tocaba las rodillas y que todo el mundo usaba con un sombrero de pajilla de copa baja y alas anchas. Entonces, los hombres tenían bigotazos enormes y muchos, patillas. El buen gusto del lector que vive la época actual en que la moda masculina se caracteriza por la armonía, así en el traje, como en el color de las telas, con el fin de crear "el sello de personalidad distinguida" de que hablan los sastres, no le habría permitido presentarse con aquella indumentaria caricaturesca que era la corriente en la mayoría de los habitantes de la Habana; pues los profesionales, los que podían *vestir bien,* los *tacos,* que era como se les llamaba, usaban levita y unas chisteras cuya forma y altura daban la sensación de que se llevaba una chimenea en la cabeza.

Después, la moda acortó la chaqueta y le dió anchura al pantalón, y le cortó el ala al sombrero, permitiendo que se le diese una mano de barniz, en uno más de los repetidos vice-versas de la moda que estando constantemente en evolución es a veces discreta y otras veces ridícula.

Fué la Calzada del Monte por su índole comercial, la que urgió la necesidad de organizar el Cuerpo de Serenos el año 1834 para intramuros y para extramuros, el 15 de Septiembre de 1843, que fueron poco a poco abandonando el chuzo (una lanza en cuyo extremo había fijo un farol) y la costumbre de cantar las horas y el tiempo (¡las doce y media, y nublado!) Los serenos vestían uniforme oscuro y gorra. Después, usaron traje civil, llevaron un garrote y se repartieron las demarcaciones, que no se sabía de quien oficialmente dependían. Cada casa comercial, les asignaba la cuota mensual de un peso, obligándose, ellos, a tocar las puertas para que los dependientes se levantaran al amanecer. El puesto de sereno, se trasmitía por herencia, cuando no se vendía por marchar a España su propietario, ya rico. Sin embargo, se sucedían los robos y los asaltos nocturnos; en virtud de que los serenos se dejaban ver en las calles cuya vigilancia tenían a su cargo, hasta las doce de la noche; después de cuya hora, se acostaban, para presentarse nuevamente al aclarar el día. Hoy los serenos uniformados, con revólveres y machetes, continúan rondando las demarcaciones; pero como se les exigen responsabilidades y deberes, se les ve de madrugada. Un antiguo sereno de las primeras cuadras de la Calzada del Monte, fué Don Baldomero Muriedas, al que le daban por el puesto $10,000.00 y no lo quiso vender nunca ni tenía para qué; pues la Compañía de Gas y Electricidad le pagaba diez pesos. Si se tiene en cuenta que la cuota siempre estuvo en relación con la importancia comercial y la concurrencia en aquel sector de comercios importantes, es creíble que Don Baldomero ganara más de trescientos pesos mensualmente.

Cuenta la Calzada del Monte con algunas esquinas que merecen ser historiadas por haber sido ellas lugares donde una fecha, un incidente, cualquier detalle, ha tejido el comentario o la leyenda, e indiscutiblemente un motivo de evocación; tal como la de Cienfuegos, la esquina de La Zambumbia, podríamos decir, porque existía en ella en época colonial un bodegón en el cual se expendía un compuesto de agua, melaza y hierbas aromáticas de sabor agradable, muy tonificante, cuyo origen habría que ir a buscar, a los barracones de los ingenios por ser la *zambumbia* invención de los esclavos. Los diferentes propietarios que tuvo la bodega, mantuvieron el prestigio de la casa vendiendo *zambumbia,* desplazada hoy en virtud de las exigencias sanitarias.

En la esquina de Monte y Arsenal, o Egido, el año 1796, construyó Mariano Bosques una plaza de toros empleando una enorme cantidad de madera abandonada en el antiguo aserradero de "El Tío Blas". Entonces el lugar estaba sembrado de millo. En 1818, fué construída otra plaza de toros en la esquina de Aguila y el año 1825 una tercera en *(Pasa a la página 65)*

(Viene de la pág. 63) la de Amistad. La de la calle Aguila, estuvo frente a una ceiba frondosísima, última de las que en hilera fueron sembradas desde Puerta de Tierra, el año 1760; por lo que a la esquina de Aguila se le conocía por *La Ceiba,* cuyo nombre adoptaron para sus establecimientos muchos comerciantes. Fué tan frondosa, que los carromatos que venían del Cerro y de Jesús del Monte, hacían paradas para que las bestias descansasen a la sombra.

El año 1836, la calle Cárdenas, cerraba en la Calzada del Monte por medio de un grupo de casitas de miserable aspecto, algunas todavía con techo de guano, por lo que el General Tacón dió a los propietarios un plazo para que las demolieran. El plazo expiró sin ser obedecido, visto lo cual el General dictó la orden drástica de que se presentase allí una brigada del presidio que procedería a la demolición, cesando instantáneamente la rebeldía de los propietarios que con mayor sentido práctico, aceptaron que se les pagase el precio de tasación de los inmuebles, y así quedó abierta al tránsito la calle.

Hasta el año 1826 hubo en la esquina de Cienfuegos, una cruz que señalaba el lugar donde había estado la ermita de Guadalupe que mandó destruir el Brigadier de Ingenieros Don Agustín Cramer; el cual años después, murió próximo al lugar, destrozado por el carruaje en que regresaba del campo, por haberse desbocado los caballos.

El año 1848 existía en la esquina de Someruelos, una casa de portal y teja *(Pasa a la pág. 69)*

(Viene de la pág. 65) que adquirió la Academia de Progreso Habanero, para construir un edificio propio donde celebraría bailes públicos dentro del orden y corrección que acreditaban los componentes de la orquesta de dicha Academia, que no faltaba en los programas de las fiestas sociales de rango. En efecto se levantó el edificio, con un patio amplísimo, cubierto por un toldo. Allí se celebraban los bailes. Estos se inauguraron el 20 de Abril, estando la parte musical a cargo de las orquestas que entonces había en La Habana, las cuales prestaron su concurso al éxito de la fiesta por espíritu de compañerismo y los salones se vieron concurridísimos por damas y caballeros de la mejor sociedad que en el curso de los años continuaron favoreciendo con su protección los bailes públicos del Progreso Habanero, cuyos anuncios hacían constar que "varias arañas de gas alumbraban sus salones".

Otra esquina popular, es la de Aguila, donde estuvo la sombrerería "La Ceiba", que vendía sombreros para niños, señoras y caballeros a precios que estaban al alcance de todas las posibilidades económicas, y que llamaba la atención porque en el portal ponía en horas de la mañana una hilera de jipi-japas dentro de sus respectivas hormas, para que cogieran sol.

La pasión política de la pre-guerra de independencia, marcó una efemérides de eterna recordación en uno de los más antiguos cafés de la Calzada, por haber sido

muerto, allí el aprehensor del General Narciso López, más tarde ejecutado en La Punta. Dicho individuo se nombraba Antonio Santos y Castañeda, y el General Dulce había premiado su acción promoviéndolo al cargo de Capitán del Escuadrón de Rurales de Fernando VII, además de llenarle de onzas los bolsillos. La noche del 12 de Octubre de 1854 se encontraba, según su costumbre, jugando al billar en un salón del café *"Marte y Belona"* (Monte esquina a Amistad), cuando Nicolás Vignot, cubano, que lo espiaba, le hizo un disparo de revólver a través de una persiana, tan certero, que el plomo fué a alojarse en el cráneo, produciéndole muerte instantánea; por cuyo hecho Vignot fué condenado a veinte años de presidio, y absuelta, entre otras personas acusadas, de complicidad que no fué probada, la joven Rita Balbín, de la cual se ha dicho que preparara la venganza. Desconocemos la verdad que pudiera haber existido en la versión de que López había apadrinado un hijo de su aprehensor; mas consta oficialmente que el tal Castañeda fué uno de tantos individuos de la tropa que persiguiera en unión de un grupo de paisanos de San Cristóbal al valiente venezolano en sus marchas y contra-marchas por Las Pozas, solo, abandonado y enfermo de decepción, Castañeda fué un oscuro soldado que hizo una captura de importancia, valiéndole ello la popularidad; caso parecido al del Coronel Corujeda, que mandaba la tropa en el combate de San Pedro, donde muriera Antonio Maceo.

Siguiendo hacia los Cuatro Caminos, está la esquina de San Nicolás, lugar que necesariamente visitaban los habaneros católicos que iban a orar a la ermita de su nombre, en cuya cúpula se colocó una hermosa cruz de bronce la mañana del 6 de Abril de 1848, con cuyo motivo la esquina aludida la escogió una multitud de espectadores para contemplar, desde alguna distancia, la cruz que era señal de que muy pronto la ermita se abriría al culto. Cuando decimos que los devotos escogieron la Calzada para dirigirse a la ermita, es porque el referido año los alrededores casi carecían de urbanismo, siendo la Calzada la vía más expedita; calzada que tenía, a ambos lados, edificaciones de madera y tejado en una mayoría apreciable, apenas se diga que cierto almacén de ropa hecha nombrado "El Sol" al anunciar una quemazón de existencias, acotaba que los *guagüeros* deberían dirigirse *a la casa de las columnas* de la primera cuadra yendo en dirección a Egido, lo cual presumía que las casas con pórticos (a las que corresponden las columnas) hacían una excepción capaz de llamar la atención, y como la de El Sol, eran sus colaterales que ocupaban en la vecindad, la vinatería "La Pureza" y la tienda "Los Pavos Reales", a la cual concurrían en legiones hombres y mujeres para adquirir frascos de agua de colonia "importada directamente de Barina" que usada en el pañuelo, daba una nota de distinción.

La ermita de San Nicolás, se construyó merced a una colecta pública cuyos fondos manejara una Junta a la cual en 5 de Febrero de 1848 hizo entrega el Secretario del Gobierno Superior de la cantidad de $272.05, producto de la función de beneficio que en el Circo Habanero (después Teatro de Villanueva) ofreció el enano Tom Pouce, que pesaba solamente quince libras, un verdadero hombre en miniatura, al cual le salió al encuentro como rival, una enana nombrada Rita Leonarda, natural de Matanzas; con lo que queda dicho que no carece de fundamento la expresión de que en Cuba los artistas extranjeros llegaban como *empezantes* o *acabantes*, atribuída a un hombre de tan sutil filosofía, como el catalán Pancho Morti, fundador del Teatro Tacón.

La esquina de Estévez, conocida antiguamente por Orqueta, fué también muy popular porque a la mitad de dicha calle se fundó la Sociedad "El Pilar", una de las más viejas de Cuba, y centro de conspiraciones en el período anterior al año 1895, en cuyos salones se celebraron espléndidos bailes en todas las épocas. Los bailadores, se dirigían desde La Habana a la es-

quina susodicha en los carritos o en los ómnibus; allí descendían, y en medio de risas y chanzas continuaban, calle abajo, guiados por los ecos de los cornetines de Pablito Valenzuela o de Félix Cruz, o de Marianito Menéndez, cuyas orquestas, antes de empezar el baile, se situaban en el portal de la casa, y ejecutaban los danzones de su extenso repertorio, a modo de aperitivo.

En la esquina de La Orqueta, ¡cuántas veces nos reunimos con otros muchachos, para acordar un truco que permitiría disfrutar del baile a aquéllos que no tuviésemos invitación! Recordamos también el correcorre de los bailadores, cuando terminaban los bailes a las tres de la madrugada, para llegar primero a la Calzada de Monte, con el fin de coger el *carrito* que los devolvería a sus barrios respectivos, después de una jornada lenta y desesperante; pues el trío de caballos y el mismo cochero, que iba sentado en una banqueta de la plataforma, se rendían al sueño.

Sin que guardemos un orden de correlación, vamos a hacer mención de otras esquinas.

En la esquina de Egido, estuvo la Compañía Cubana Americana de Gas, que después se llamó Compañía Cubana de Gas y Electricidad, de la cual fué activo y fuerte accionista y más tarde Presidente, Don Emeterio Zorrilla, fundador de otras importantes industrias en las que eran cubanos la mayor parte de sus empleados; en la de Zulueta, existió la fonda "Las Cinco Villas" y un edificio que aún conserva unas figuras de bronce intercaladas entre los balcones, por la Calzada; habiendo sido famosa la fonda por concurrir a ella los viajeros del interior que traían a La Habana los trenes de Villanueva, y en cuyos altos funcionó durante los últimos años de la dominación española, el Centro Español, Sociedad de Recreo y Adorno, cuyo gimnasio visitaba asiduamente la flor y nata de la oficialidad del Quinto Batallón de Voluntarios. A este gimnasio, asistía el célebre cubano Adolfo Herrera, de fuerzas hercúleas que venció a un atleta italiano del Circo de Don Antonio Pubillones, el cual solía levantar su carpa en un solar yermo de la calle Zulueta esquina a Neptuno, donde se fabricó el edificio que hoy ocupa el Hotel Plaza, después que lo ocupara el "Diario de la Marina". Herrera, que luego fué motorista, desesperaba a los mecánicos porque rompía las retrancas cada vez que tenía que hacer una parada violenta.

También en dicha esquina, ha estado por muchos años el edificio de la Fábrica de Tabacos y Cigarros de Hijos de José Gener. Allí hubo el año 1906 un incendio que fué combatido por el personal del Cuerpo de Bomberos del Comercio correspondiente a la Sección de la Bomba "Cervantes" (la cual aún se conserva) de cuya sección era Jefe el abogado Dr. Raúl Sedano. Este incendio estuvo a punto de originar una catástrofe entre los pitoneros, que penetrando intrépidamente en el edificio fueron sorprendidos por un derrumbe, en el cual no perecieron, merced a la protección de los cascos que usaban, que eran de cuero con un ala extensa que casi caía sobre las espaldas.

Entre los bomberos aquellos, figuraban Chicho López Quintana, quien por ironía del destino, murió, tiempo después, carbonizado en un cuarto donde vivía en la Fotografía de Ricardo Testar, que estaba situada en la calle San Rafael entre las de Aguila y Amistad.

En la esquina de Cárdenas había una casa amplia de una sola planta con pórtico, que el pueblo de La Habana regaló al Generalísimo Máximo Gómez al regresar de la manigua. En el solar que hubo anteriormente en ese lugar, solían instalarse los circos de Tony Lowandy, de los hermanos Chirino, de O'Halloran y de Treviño. En esa esquina estuvo el acreditado establecimiento de quincallería del comerciante turco Gabriel Maluff.

En la esquina de Cienfuegos, existió el café "Ligeros", que llevaba tal nombre por concurrir a él preferentemente los oficiales de una unidad del Ejército español de ese nombre, a los cuales los dueños del café les adelantaban las *pagas* de cada mes, haciéndoles leoninos descuentos sin que opusieran reparo los militares; pues el gobierno español tardaba siete u ocho meses en pagarles. Los oficiales acostumbraban colocar sillones en el portal y allí hacer tertulia hasta hora avanzada de la madrugada, por lo que el público se echaba a la calle. Esa interrupción del tránsito la toleraba la policía toda vez que los oficiales del Batallón de Ligeros gozaba de gran preeminencia en la ciudad. El único que cruzaba y recruzaba el portal, era un borracho conocido por "El Guajiro", que vomitaba *pestes* contra el Rey y la Reina a través de las décimas que improvisaba fácilmente; sin embargo de lo cual, los oficiales lo llamaban para divertirse con el infeliz; pero ello ocurrió hasta la llegada de Weyler, quien, como se sabe, apenas tomó el mando de Cuba, aplicó restricciones disciplinarias a los jefes y oficiales que no solamente vivían en dicho café, sino también en el nombrado "Salón H", de la Manzana de Gómez, en el de "Luz" y en el "Vista Alegre" de la Calzada de Belascoaín, con lo que quiso aquel tirano dar la sensación de que combatían en la manigua.

Ninguna mañana faltaba en el Café "Ligeros" la figura de Adolfo Castillo, al que conoció la actual generación desempeñando el papel de característico en el teatro "Alhambra" de la calle Consulado esquina a Virtudes hasta que se derrumbó; pues siendo costumbre que se pintasen anuncios en los espejos de los cafés y en las vidrieras exteriores de las casas comerciales, era él el encargado de hacer tal labor artística en la cual descollaba por una técnica muy suya de la que salían mameyes, melones, piñas, (frutas con las cuales se hacían los refrescos) y caracteres de letras llamativas, que adornaba con guirnaldas y arabescos, hasta lograr siempre un conjunto agradable a la vista de los parroquianos. Obeso, andando con dificultad a causa de los juanetes, siempre jovial, siempre locuaz, Castillo gozó en La Habana de una popularidad enorme. Fué un artista que hablaba de tú a Talia y a Mercurio.

En la esquina de Factoría, hubo una tienda de ropa "La Isla de Cuba", uno de cuyos últimos dueños fué Víctor Campa, quien entró en ella de dependiente, siendo un jovencito y llegó a amasar un millón de pesos, en fuerza de constancia en el trabajo y por tener una gran visión comercial. Planeó una modificación radical de "La Isla de Cuba" y un día, ésta, tuvo dos plantas altas que Campa destinó a departamentos de venta de trajes hechos, zapatos, sombreros y productos de belleza, siendo la primera tienda que inaugurara en Cuba la venta en *(Pasa a la página 70)*

La armadura con la cesta vizcaína, movía a risa. El Centro de Sociedades Obreras, una Sucursal del Banco Nova Scotia que administró Antonio Martín y "La Verdad", casa importadora de quincallería y sedería de Gabriel Maluf; taller de mecánica de José Dell Amico; la zapatería "El Yumurí", de Alvareda; la posada "Las Flores de Mayo" de la Viuda de Ortiz, ferretería "El León de Oro"; *Cárdenas:* la camisería y perfumería "La Barata" de Daly Hermanos; "La Antigua Paloma", sastrería, y una fonda de Francisco Fila; *Cienfuegos:* la cantina "La Zambumbia"; el bazar "El Globo" de Juan Rey; la peletería "El Porvenir"; la camisería "La Francia Moderna"; La camisería de Larrazábal; la casa de cambios de Digón y Hermanos; la peletería "La Esperanza"; "La Burgalesa", de Roque Antuñano, libros y efectos de escritorio; el hotel "Isla de Cuba", de Alvaro López y Compañía; *Someruelos:* la sombrerería "La Defensa"; la talabartería "El Potro Cubano"; el hotel "América"; "La Nueva Japonesa", sedería de Shang Tung Wong; el propietario Lucio Arenal; el café y billar "Colón", de Lucio Arenal; *Factoría:* la tienda de ropa de Víctor Campa "La Isla de Cuba", ya mencionada; la sedería de Antonio Liyí; la agencia de mudanzas "La Montañesa", de Lorenzo Muriedas; el café "La Flor de Cuba", de Manuel Vila; "La Nueva Carmen", de Enrique Calmet; las oficinas de la fábrica de hielo; la peletería "La Ceiba"; *Revillagigedo:* "La Corona", ferretería de Gorostiza, Barañano y Compañía; "La Propagandista", imprenta; el café "Berlín", de M. Paneda; *Amistad:* Café "Marte y Belona", de Nicolás Merino; la sombrerería de Fernando Quesada; "La Providencia", compra y venta de efectos; el salón de limpiabotas de Enrique García; la panadería "La Ceiba", de Senra; el restorán y hotel "Flor de Cuba"; sombrerería "La Ceiba", de Narciso Caso: *Aguila:* Escuela Pública número 20; taller de despalillo de E. H. Gato; el almacén de tabacos de José Callejas; talabartería "El Caballo Blanco"; posada de Martín Serret; la tienda de ropas "La República", de Alberto y Casimiro Almiñaque; *Suspiro:* El café, fonda y billar de Antonio Quintero; "La Moda del Japón", sedería; "La Democracia", sedería; "El Gusto Habanero"; "La Francia", efectos de Asia; la fábrica de tabacos de A. O. Camacho; *Angeles:* La botica "El Aguila de Oro", de Miguel Guerrero y Sell y cuya propiedad tuvo también el Dr. González Curquejo, que abandonó el ejercicio de la medicina para consagrarse a la fabricación de productos farmacéuticos, los cuales

abarató, haciendo posible la competencia con los de origen francés que entonces acaparaban la venta en la plaza de La Habana; el rastro "El Mundo"; el café "El Indio"; la sombrerería de José García; cuchillería del mismo; el médico Dr. Mereno; la sastrería "Luxemburgo", de Gervasio Toca; la botica "La Libertad", de Pedro Losa Jiménez; la barbería de Federico Soler Smith, fígaro que hoy está establecido en Angeles casi esquina a Monte y el que siendo entonces bombero del Comercio, pelaba y afeitaba casi todos los altos oficiales de aquel instituto; la fábrica de dulces "La Teresita"; la panadería de Surroca y Co.; la tienda de ropas "La Vueltabajera"; la peletería "La Unión"; el almacén de tabaco en rama de Florentino Menéndez; la ferretería "San Nicolás", de Canosa y Casal; *San Nicolás:* La camisería "El Pueblo", de Ramón Viña y Ramón Cortina; la botica "San Pablo", de Francisco Gallego; el almacén de tabaco en rama de Leopoldo Medina; *Antón Recio:* la sastrería "La Gran Tijera"; la casa de los aparatos de gas y electricidad de los sucesores de Arturo G. Barstein, nombrada "La Alemana"; *Figuras:* Café "La Aurora"; relojería "El Porvenir"; la peletería "La Corona"; "El Palacio de Hierro", mueblería; el taller de platería de Abdo y Estefani; la bodega de Pedro Setién; la sastrería "La Castellana"; el café "La Villa de Grado"; la fábrica de dulces "La Tomasita"; "Los Cuatro Caminos", café, de Domingo y Francisco Pérez; *Belascoain*: Juan Verdaguer, café; otro café, "Cuba Moderna", de Inchaurteta y Gómez; imprenta "El Avisador Comercial" de Luis Desclazo; carnicería "El Aguila de Oro", de Constantino Robles; lechería de Manuel Benítez; barbería de Alberto Díaz; librería de Adrián Valle; talabartería de Aurelio Agüeira; dulcería "La Tomasita"; bazar de ropa hecha; F. D. Penichet, médico; casa de cambio de Demetrio Córdoba; sucursal del Banco Nacional; peletería "Los Cuatro Caminos"; fábrica de tabacos "Hernani"; el establo de burras de Ramón Alvarez; salón-teatro "Esmeralda", de Antonio Díaz Blanco; *Chávez*: el almacén de maderas de J. I. Restoy; taller de construcción de carros de la viuda de Rabionet; tostadero de café "El Central", de Eugenio Llanillo; sucesores de Planiol, almacén de maderas, sierra vigas de hierro y mosaico, cuyos gerentes eran Magín Pasols y Bernardino Crespo; *Matadero*: almacén de maderas de Agapito Cagigas del que era socio comanditario Pedro Gómez Mena; farmacia "La Universal" de Rafael Melián; ferretería de Lanzagorta; sombrerería "El Pilar"; sastrería de Antonio Martínez; clínica veterinaria; Pedro M. Sánchez, peletería; en la casa contigua Don Manuel Cobreiro, antiguo empleado del Ayuntamiento de La Habana que en distintas épocas publicaba la recopilación de los Decretos y Reglamentos municipales; el taller de carretones "La Vizcaína";

barbería de Pedro Moliner; un café, el "Salón Variedades", de Benito Iglesias; el café y fonda "El Batey"; *Estévez*: La tienda de ropa de J. Luis Luis; la fábrica de licores finos e importación de vinos franceses y españoles de Trespalacios y Noriega; una fábrica de jabones y perfumes; Dr. Pedro Villoldo; *Pilar*: bodega "La Pila" de Lucio Fuentes; *Castillo*: el encomendero Don Lucio Betancourt; la imprenta de la viuda de Armas; la botica "El Pilar"; la famosa bodega "Antigua de Santaballa", donde se vendían públicamente las papeletas para una rifa diaria que se pagaba por los terminales de la recaudación de la Aduana; *Fernandina*: Dr. Carlos de Armas; el médico Domingo Cabrera; el Colegio "El Monte Carmelo"; *Romay*: la fonda "La Constancia" de Pepillo Zimmermann; *San Joaquín*: panadería de Veloso y Fernández; carnicería de Antonio Carballeira; peletería "El Gran Oriente", de Victoriano Landa; ferretería de los sucesores de A. Díaz de la Rocha; botica del Dr. Guillermo Díaz, catedrático de la Universidad, y la panadería de Bernardo Parcel, en la esquina de Infanta y en frente un café de Penabad y Chao.

El año 1883 la casa número 1 (Egido), la ocupaba el café de Juan Gómez y en la esquina opuesta en Zulueta, tenía otro café Pedro de Mier Esterría, y había, además, a lo largo de la Calzada los siguientes establecimientos análogos, entre otros: "La India", de José del Barrio en la esquina de Zulueta; "El Caimán", de Eulogio Castro, 388; "El Primero del Pilar", de Antonio Doval, 367; "España", de Fernández y Rodríguez, 15; "La América", de Genaro Sánchez, 219; las talabarterías de Manuel Alvarez y José Brunet; "La Principal Catalana", de Pancho Garriz, 599; "La Sevillana" de José Navarro, 40; "La Segunda Catalana", 429, y la de Joaquín Martínez; los depósitos de azúcar y café de Rafael Cisneros, Celestino Fernández, Francisco Soler y Serafín Martí y Compañía; la fábrica de billares de Santiago Hernández; la fábrica de envases para tabacos de Bernardo García; las calderérías de Matías Alfonso, 150; y las carpinterías de Juan Borja, 236; de Eduardo Torres, 302; de Florentino Guedariager, 331; de Juan de León, 236; de Angel Llano, 415; de Saturninio Paz, 267 al 70, donde se reparaban carretones, y se hacían ruedas para éstos y yugos para las yuntas de bueyes; la dulcería "El Angel", de Antonio Salvau.

En esa época ya abundaban los almacenes de tabaco en rama, que parecían haberse reunido allí por coincidencia; cuando lo cierto era, que se agrupaban estratégicamente con el objeto de facilitar sus operaciones, ya que el comprador sabía donde tenía que dirigirse. He aquí un grupo de almacenistas y números de las casas que ocupaban: Francisco Alfonso, 227; Juan Arco, 205; Félix Anduergo, 267; Manuel Argudín, 99; Ramón Argüelles, 46; Serafín Arias, 74; Nicolás Bárcena, 32; Cadenaba, Diago y Co., 38; Leopoldo Carbajal, 318; Jesús Casals, 38; Castineros y Sobrinos, 59; Celaya y Rodríguez, 74; Cernuda y San Julián, 154; Coll y Co., 103; Díaz y Suárez, 20; Gabino Fernández, 107; Salvador Fernández, 50; Luis Font, 126; Fonranellas y González, 133; Domingo Garbalosa, 199; Modesto García, 57; F. García, 136; Juan Oteiza, 22; José R. Puentes, 211; y Tabares 72.

Los zaguanes y las salas de las casas se veían atestados de tercios hechos con yaguas amarradas con ariques según la técnica agrícola mandaba, a fin de que se conservaran íntegras y no perdiesen el aroma las hojas destinadas a los países compradores como Inglaterra, Alemania, Francia, España y Estados Unidos, cuyo país por su proximidad con el nuestro, era refugio de aquellos que por querer ganar más, se iban a Cayo Hueso donde instalaron varias fábricas de tabaco (fábricas de chorotes) intentaban hacer a las de La Habana una ruinosa competencia porque no faltaban algunas que vendían tabacos elaborados subrepticiamente con hojas de *allá,* con perjuicio del crédito de las hojas de *acá,* en virtud de que carecían de sus características principales: *buen sabor* y *buen ardor;* lo que quería decir que el tabaco de manufactura nacional quemaba bien y sabía a gloria.

A la sombra de esos grandes almacenes de tabaco, se instalaron en la Calzada del Monte otros más modestos que vendían hojas y tripas a los dueños de *chinchales,* con cuya expresión se daba a conocer un pequeño negocio particular del tabaquero que torcía independientemente para la venta a un grupo de marchantes que preferían ésta o la otra vitola. En los locales que ocupaban estos otros almacenes, se veían las hojas y las tripas en unos barriles tapados con pedazos de saco humedecido, que se situaban a la vista del público, junto a la puerta de la calle.

El año 1840, circulaba entre los tabacaleros de la Calzada del Monte, un librito muy útil titulado "*Cartilla Rústica*" que había editado la Sección de Agricultura de la "*Sociedad Patriótica y Amigos del País*", para difusión agrícola; cuya cartilla tenía una Lección acerca del tabaco. Escrita con sencillez y amenidad, tal medio de enseñanza era muy práctico. La sencillez equivalía a la eliminación de tecnicismos y la amenidad consistía, en un diálogo imaginado entre un labrador y su hijo.

Se pasaba por las proximidades de Los Cuatro Caminos el año 1841 pensando en La Cartilla Rústica que la Sección de Agricultura de la Real Sociedad Económica de Amigos del País había publicado para uso de los agricultores, cuya lección que estaba consagrada al tabaco y daba instrucciones acerca de la siembra, resiembra, desbotonaje, corte, labores propias de la casa de tabaco para colocar los cujes y manera de atacar a los enemigos de la planta, entre los "que está el "*cachazudo*", que por salir de noche a efectuar su obra destructora se busca desde la oración en adelante". Aquella *Cartilla* la tenían todos los que *vivían* del tabaco los cuales repetían el diálogo entre el labrador y su hijo. El labrador decía: el tabaco, hijo mío, es como todo lo demás: muchos errores; uno usa su método y de ahí nace que lo que es nada, se transforma en un fantasma". El párrafo no era un modelo de corrección gramatical; pero los vegueros entendían lo que quería decir y cuando regresaban a sus vegas, desde La Habana, adonde habían traído la cosecha, leían la Cartilla a sus hijos y a sus amigos para que se inclinasen a cosechar científicamente, con más probabilidades de buenos rendimientos.

He ahí el motivo de que la gente antigua dijera de la Calzada del Monte, que de Egido a Aguila, olía a ropa, y de Aguila a la Esquina de Tejas, olía a tabaco habano, con cuyas expresiones de un graficismo que no se podría negar, señalaba la situación de los grupos comerciales en la longitud de tan importante vía habanera.

AVENIDA DEL OESTE

La Grande Habana del A

El Bosque de la Habana.—El Problema Cementerial.—La Avenida del Oeste

—Por el arquitecto J. M. Bens Arrarte—

Hace ya tiempo publicamos con este mismo título en la revista del Colegio de Arquitectos un estudio de Arquitectos, un estudio sobre el anteproyecto que para la Habana hizo en los últimos años de su vida el notable jardinista francés J. C. Forestier, y en aquel ligero análisis decíamos lo siguiente:

"Rápidamente se observa sobre el plano que los progresos de la ciudad siguieron dos ejes, o directrices extremas, que como puntas de un enorme compás organizan hoy los límites de la grande Habana. Uno de estos partiendo de los Cuatro Caminos sigue la Calzada de Jesús del Monte y se termina más allá de las alturas de Arroyo Apolo.

El otro parte del Parque Maceo, atraviesa el río Almendares cerca de su desembocadura, y se prolonga después de la Playa de Marianao. La perspectiva, la brisa del mar, así como los aires puros de las alturas de la Víbora juntamente con la bondad de los terenos salubres en su totalidad, y de fácil salida para las aguas fueron las razones que dirigieron este desenvolvimiento, además de influir también el hallarse cerca de ellos el tránsito hacia las carreteras del interior.

Hoy las puntas del compás están próximas a cerrarse y las áreas que han quedado sin urbanizar, unas se ha previsto su aprovechamiento, otras no; en los dos casos hay mucho que estudiar.

El anteproyecto del maestro Forestier para un sistema de avenidas y parques, se hizo y se implantó casi dictatorialmenet, no tuvo en su proceso la comisión previa de urbanismo, en donde los representantes de los centros de propietarios, los de las Corporaciones Económicas, Industriales, de Comercio, Legales, Técnicas y Artísticas, juntamente con los miembros del Gobierno y de los municipios estuvieran representados. No sabemos si por estas razones o por los daños causados a la propiedad resultó impopular decretándose la suspensión en el 1932.

Pero le ha costado tanto dinero y sacrificios a la Habana y contiene tantas ideas, cuya pérdida sería de lamentar que el Colegio de Arquitectos, velando por los intereses de la comunidad en el programa de gobierno presentado por aquella directiva que presidía en el 1931 nuestro compañero Jorge Luis Echarte, acordó:

Segunda: Gestionar de los Poderes Centrales la creación de una Comisión Nacional de Urbanismo, integrada en su mayor parte por Arquitectos con Delegaciones en las ciudades importantes de la República, donde se estudien y aprueben los nuevos trazados de ciudades, proyectos de ensanche y mejoramientos, repartos, parques, jardines y emplaazmientos de los edificios públicos, y en el artículo 160.

"Gestionar que se estudie el Plan de Ensanche y Mejoramiento de la Ciudad de la Habana por la Comisión de Urbanismo, y que se adapte a las necesidades actuales, previendo el futuro con medidas que estén más de acuerdo con "la capacidad económica Nacional y la de nuestros municipios."

las nuevas ordenanzas de construcción, el nuevo Código que reemplazará al anticuado aún en vigor, y siendo la base de las ordenanzas su perfecta adaptación a un plano regulador y no existiendo éste, nos ha parecido de sumo interés continuar los estudios de problemas tan vitales para el futuro de la ciudad.

Analizando el anteproyecto del maestro Forestier lo primero que resalta es la magnífica cintura verde que establece en las márgenes del Almendares, incluyendo los parques de la desembocadura, Aldecoa, Loma del Ayuntamiento y Gran Parque Nacional con su lago geométrico.

De paso añadiremos que todas las ciudades cuidan del panorama que ofrecen sus ríos y en la nuestra por el contrario... la entrada del Almendares ofrece el espectáculo de un rastro de barcos viejos, botes inservibles, chalanas, grúas, depósitos de arena, desordenados hangares, antiestéticos puentes como el de los tranvías, vallas diversas, anuncios, etcétera.

Continuando el estudio, nos encontramos otro parque en las faldas del Castillo de Atarés, que pudiera incluir el patio de la casi inservible estación de Cristina (¡cuánto higienizaría esa barriada polvorienta de la capital!) y con los parques de la Asunción y de Viscoa al Sur se terminan los proyectados espacios abiertos o pulmones de la ciudad.

Tal vez le fué imposible al gran jardinista aumentar la superficie de parques, nosotros pensamos que son insuficentes, sus áreas pequeñas no guardan proporción con la superficie fabricada. Una ciudad en el Trópico en arbolado y jardines debe sobrepasar lo que ya es corriente en ciudades de climas fríos.

Nosotros hubiéramos preferido dedicar toda esa superficie que ha quedado libre entre los dos brazos de la ciudad, incluyendo aún el Cayo Cruz, a bosques y jardines, sembrando en ellos millares de árboles que purificarán y templarán la temperatura asfaltada de nuestra Habana; el terreno preparado y los riachuelos que lo fertilizan producirían paisajes magníficos. Con ésto se aumentaría la proporción de hectáreas libres en relación con el número de habitantes, cuya cifra no es hoy ridícula, es simplemente mortal".

Después, analizábamos el cruzamiento de las principales avenidas que se creaban con toda clase de ángulos y figuras, que dejan la impresión de algo complicado; a todas luces preferimos el esquema de Forestier para la grande Habana a su otro plano, sin querer decir con ésto que le falten detalles grandiosos que hacen honor a la escuela francesa. También con toda seguridad será necesario emprender en el futuro la apertura y ensanchamiento de algunas arterias en la ciudad colonial.

Hoy, a cinco años de distancia, hemos reproducido una parte de aquel trabajo por la ctualidad que presenta, y por la coincidencia que guarda con los proyectos actuales del Bosque de la Habana. El proyecto de gran parque con bosques y espacios libres que se aprecia en los grabados de hoy, es bien el racional aprovechamiento de las superficies qeu preconizamos en el 1931, es el cierre de las dos puntas del enorme compás que forman los grandes brazos de la ciudad construída, y que marcábamos con un arco (AC) en el plano que entonces se publicó y supera en escala y proporción a todo lo que se había hecho anteriormente.

Logrado el parto de la idea en la cuna dorada de los amigos de la ciudad, nos encontramos frente a una oportunidad excepcional comprensible par todos, como lo demuestra con cifras y datos irrefutables en un valioso trabjo ya publicado, nuestro compañero el arquitecto Emilio Vasconcelos, Jefe del Departamento de Fomento.

Aquellos gritos de la Habana enferma, tuberculosa; de la Habana sin pulmones, parece que fueron oídos.

Este importantísimo problema de desenvolvimiento de nuestras ciudades sin orden ni concierto, y de la falta de bosques y jardines, no es solamente habanero, es un problem nacional al que habrá forzozamente que poner atención si no queremos ver males peores, cuya rectificación siempre será costosa.

Continuando los estudios urbanos sobre la Habana de 1950, diremos que los tres problemas más urgentes (además del actual de saneamiento y terminación del alcantarillado) que tendrán que resolverse en un futuro próximo de quince a veinte años, son los siguientes: "problema cementerial", con la construcción de cementerios municipales; "tratado de la Estación de Cristina con el soterramiento o desaparición de la línea del Oeste", y "problema de los puentes, ya sean sobre el- Almendares o sobre la bahía."

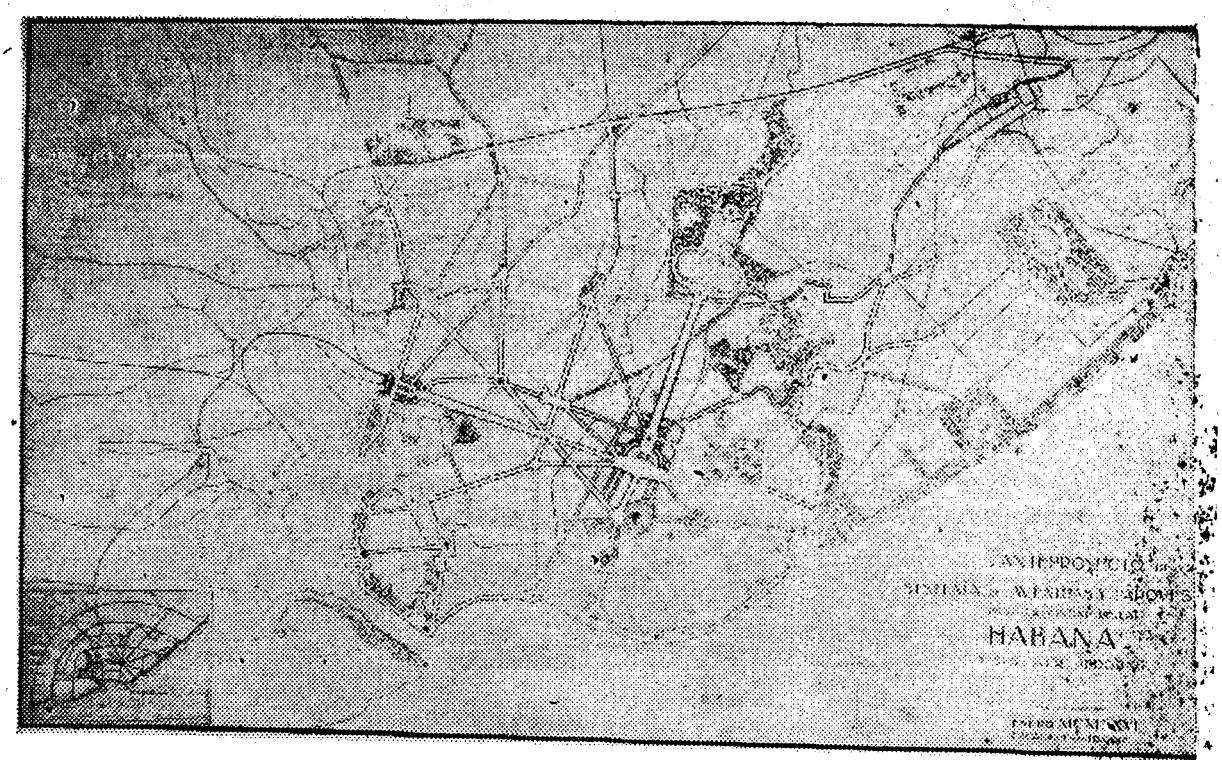
Como preámbulo diremos que un simple análisis del plano de la ciudad y la lectura de la antigua obra sobre nuestros cementerios de Perovani, se verá que el Cementerio de Colón se encuentra hoy en circunstancias parecidas a las que motivaron la clausura del Cementerio de Espada, sólo que por las valiosas obras de arte que encierra, y por el recuerdo de tanto cubano ilustre que allí descansa, deberá quedar como un monumento histórico, permitiéndose enterrar en los panteones construídos, pero deberán suprimirse las ampliaciones y la llamada fosa común, y las superficies que han quedado libres con la servidumbre de no edificar se destinarán para arbolado y jardines.

En lo que respecta a la casi inservible Estación de Cristina es fácil ver que la ciudad necesita de esos terrenos, como también necesita los terrenos de la antigua Havana Central para la Playa de la Terminal, y que sobre las líneas del ferrocarril del Oeste pueda desarrollarse una amplia arteria superior en anchura a la calle 23, que resolvería el problema de la entrada a los repartos de Jesús del Monte, Cerro y Víbora. Es el caso repetido de lo hecho hace más de tres lustros con la Estación de Villanueva.

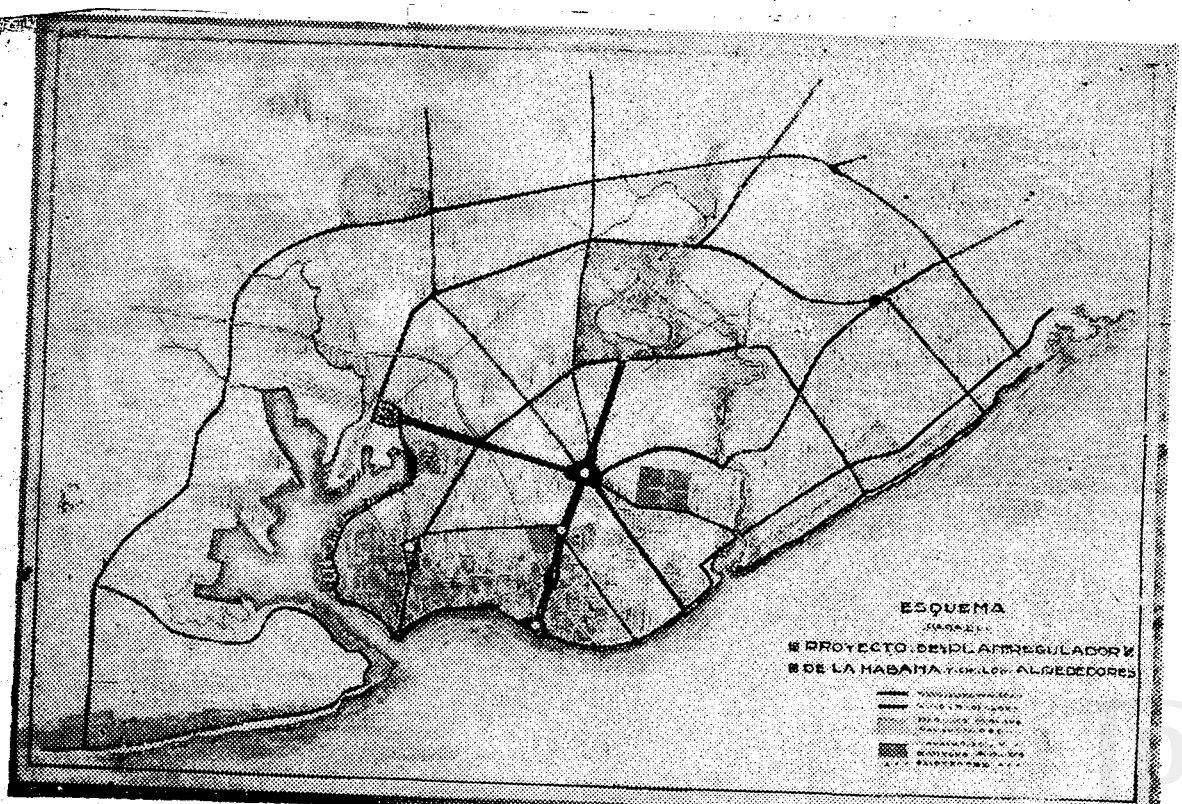
El problema de la construcción de nuevos puentes se debe al notable aumento de la ciudad del otro lado del río y la insuficiencia probada en varios casos de los actuales.

También desearíamos que las nuevas extensiones del Malecón hasta la entrada del río, y el mencionamiento de éste y su prolongacion, hasta la Playa de Marianao, no fuesen la ciudad aburrida del vulgar muro de cemento y la sabana gris interminable del asfalto; la Avenida Costanera de Buenos Aires, los paseos junto al mar de Río de Janeiro y los últimos de Miami pudieran La erección de museos, bibliotecas, mercados, palacios de exposiciones, barrios de casas baratas y barrios obreros, etcétera, seguirán como detalles imprescindibles del avance...

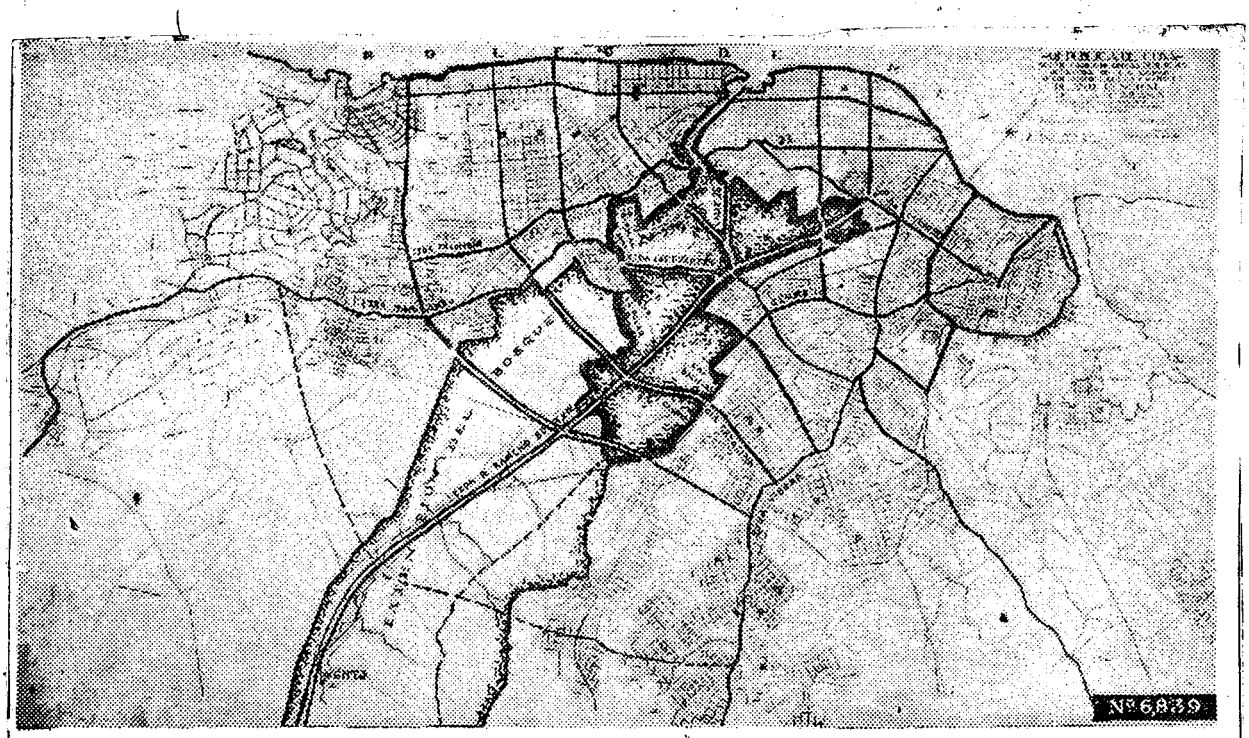
Y en estos cortos párrafos hay encerrados quince o veinte años de futura labor.



Ante proyecto de un sistema de Avenidas y Parques, para la ciudad de la Habana por el urbanista frances J. C. N. Forestier.



Esquema gráfico del "Plan Regulador" de la ciudad ideado por Forestier en su estudio de un sistema para calles, avenidas y espacios libres.



Plano de la Habana señalando la situación del bosque en relación con las principales vías de comunicación probables extensiones de las mismas.

AVE. DEL PRESIDENTE

MENOCAL

(INFANTA)

INFANTA: el Antiguo Camino de los Pontones.

INFANTA:
Presidente: Sr. Pablo Azor.
Secretario: Dr. Nicolás de la Cova.
Tesorero: Sr. José Abelenda.

LA Calzada de Infanta forma con la de Jesús del Monte una de las calles más largas de la Capital si no la más larga. Como vía de comunicación es de las más importantes que corren de Norte a Sur y aunque su construcción es relativamente moderna por haberse pavimentado en 1842, su desarrollo fué rápido. Debe su nombre a la Infanta Isabel II, hija de Fernando VII y María Cristina. Dice Roig de Leuchsenring que equivocadadamente suponen algunos que esta calle se llama así por la Infanta Eulalia que llegó a La Habana en compañía de su esposo, don Antonio de Orleans, en 1893, cuando es lo cierto que ya hacía mucho tiempo que se llamaba Calzada de la Infanta.

Don Jacobo de la Pezuela hacia en 1863 da esta descripción de la Calzada.

"Ancha vía recta, perfectamente terraplenada y nivelada que, abriendo por el Norte, cerca de la misma orilla del mar y de la batería de Santa Clara (hoy hotel Nacional), atraviesa por su tercera glorieta la Alameda de Tacón (Carlos III) frente a la casa sanitaria Garcini. Termina en el barrio de Carraguao, con cuya calle principal se confunde hasta su conclusión en la esquina de Tejas, por cuyo punto corre la Calzada del Oeste. En esta esquina radica la quinta del difunto Superintendente de Hacienda, Conde de Villanueva. Mide tres mil varas castellanas de longitud, toda orillada de árboles. A su paso al frente o cerca de la antigua tenería de Xifré domina las localidades bajas de ambos lados con un solidísimo puente de mampostería y sillares llamado de Villarín, en memoria del capitán general don Jerónimo Valdés, que nunca usó el título de Conde de Villarín. Por disposición del capitán general Valdés, construyó la calzada el Subinspector de Ingenieros don Mariano Carrillo de Albornoz. La sección principal que es la que media entre Carlos III y la esquina de Tejas se pavimentó en 1842-43. La otra sección (que llega hoy hasta la calle Marina, donde termina), comenzó a terraplenarse en 1844 durante el mando de O'Donnell y no quedó completamente acabada hasta 1849 bajo el de su sucesor, Conde Alcoy. Esta segunda parte forma con la Alameda de Tacón ángulo recto en uno de los cuales están comprendidos todos los terrenos, arboledas y dependencias de la casa de recreo de los Capitanes Generales".

Esta arteria de La Habana, a diferencia de las otras, tiene la numeración a la inversa, empezando el número uno por el Sur.

LA CALZADA DE CARRAGUAO

En el siglo XVIII se llamaba Infanta camino de los Pontones por los numerosos puentes que tenía sobre los arroyos que la cruzaban, y también de Carraguao, por conducir al barrio de este nombre. Más tarde, al construirse el puente Villarín en 1844 se llamó del Pontón y también de la Infanta. Hubo un tiempo, allá por el siglo XVI, cuando Infanta era un trillo que serpenteaba entre un monte abrupto, que se llamó Camino de Taganana, y Camino Real de Taganana, porque conducía hacia las cuevas de este nombre que se encontraban cerca de la loma en que hoy está el Hotel Nacional; pero los historiadores no están acordes en si el Camino de Taganana fué el de Infanta o el del Malecón, entre Belascoaín y el Parque del Maine.

Dice el historiador Pérez Beato que hasta mediados del siglo pasado existió una cueva conocida por Taganana en el macizo rocoso en que estuvo la batería de Santa Clara (hoy Hotel Nacional). Gran parte de la roca desapareció y con ella la cueva al explotarse las canteras de esta loma para las edificaciones de la ciudad. La entrada de la cueva estaba cerca de la orilla del mar. Según la tradición, un indio llamado Taganana, que vivía en ella en 1540 le dió su nombre. Esta creencia popular fué robustecida por la novela de Cirilo Villaverde "La Cueva de Taganana".

Arcaical
Oct 13/43

CONSTITUYE el más ferviente deseo de la Unión de Comerciantes de la Calle Infanta y Anexos, el que tanto los comerciantes e industriales establecidos en esta calle así como sus vecinos, puedan disfrutar de un suministro de agua abundante, que en la actualidad es insuficiente. Esta Institución empezó a realizar gestiones públicas para que se solucionara satisfactoriamente este importante problema desde su fundación, y en distintas ocasiones lo llevó a la consideración del Conjunto de Calles y Asociaciones de Cuba, la que prestó todo el calor y apoyo que merecía organizando la Asamblea Conjunta de Clases vivas de esta Capital pro reconstrucción del Acueducto Albear.

Otro de los proyectos que propugna la Unión de Comerciantes de Infanta es el de uniformar el ancho de las aceras desde Malecón y 23 hasta la esquina de Tejas.

Gestionamos la apertura de las calles transversales que están delimitadas en el plano de la ciudad y que aun no han sido construídas, especialmente aquellas que deben desembocar en la Calzada, desde Carlos III hasta el Puente Villarín. En diversas oportunidades se ha pedido esto al Ministerio de Obras Públicas sin que hasta el presente se haya conseguido este objeto.

Finalmente, pedimos que se permita la instalación de cafés al aire libre en las aceras, especialmente, en el tramo de Infanta y San Lázaro hasta Zapata; y para después de terminada la guerra, un alumbrado eficiente compatible con la importancia de la calle.

Unión de Comerciantes de la Calle Infanta.

LAS CASAS MAS ANTIGUAS

En los siglos XVII y XVIII delimitaba Infanta varias estancias entre las que figuraban la de don Martín Oquendo y la de don Pedro de las Heras.

El primer establecimiento de que hay mención en Infanta, fué una leproseria. Dice Pérez Beato que en 1681 donó el vecino de esta ciudad don Pedro Alegre una estancia con ermita y bohíos, etc., para albergar y tratar a los enfermos del mal conocido por el nombre de San Lázaro, a condición de reservar uno de los bohíos para alojamiento de su hijo Pedro, enfermo de dicho mal. La estancia denominada Alegre se hallaba entre el Puente Villarín y el lugar conocido por La Requena. Allí se reunieron los lazarinos y allí murió y fué enterrado el dos de marzo de 1688, a los 38 años de edad, Pedro Alegre Fletes, hijo del fundador.

Después de la muerte de Alegre, desaparecen las noticias de este asilo. No se sabe si se extinguió o se trasladó a los terrenos cedidos más tarde por el Cabildo para un nuevo establecimiento de lazarinos; pero es lo cierto que el asilo que estuvo durante el siglo pasado cerca de la calle San Lázaro, se denominó San Lázaro Nuevo. Hubo, pues, dos San Lázaros, uno nuevo y otro viejo. El hospital San Lázaro fué trasladado luego al Mariel y por último al pueblo del Rincón.

LA REQUENA Y LAS ANIMAS

El cuchillo que hacen frente a Infanta las Calzadas de Carlos III y Ayestarán se denominó en un tiempo La Requena, y aun hoy existe a su fondo un callejón llamado Requena. Debe su nombre a Catalina Requena, dueña de un predio allí por merced del cabildo en 1569.

La zona comprendida hoy por el Hospital Las Animas, hasta Infanta y Clavel, fué antaño una loma llamada de las Animas. Esta loma era conocida ya desde los primeros años del siglo XVII con el nombre de Cristo de las Animas, o del Cristo simplemente. Al donar Pedro Alegre el terreno de que hemos hablado

para fundar la leprosería de San Lázaro, la mencionó sin denominarla. Fué destruída en parte para la explotación de unas canteras a fines del siglo XVIII y principios del XIX.

Son pocas las noticias que hay del Camino de los Pontones en el siglo XVIII, puesto que en realidad no fué una buena vía de comunicación hasta que se construyó el Puente Villarín en 1843. Este puente tiene todavía hoy dos inscripciones. La del muro del Este dice: "Puente del Villarín, construído en el año 1843. Gobierno del capitán general Jerónimo Valdés. Dirigió las obras el Subinspector de Ingenieros Carrillo Albornoz". En el muro del Oeste dice: Calzada de la María Luisa Fernanda (que luego gobernó con el nombre de Isabel II).

INDUSTRIAS MAS ANTIGUAS

Por esa fecha existían en Infanta numerosas vaquerías que surtían de leche a la capital. A Infanta llegaban también de los suburbios de Jesús del Monte muchos botijos de leche que antes de ser vendidos en La Habana eran "bautizados" allí. El ingenio popular le dió el nombre, por esta razón, de Calzada del Bautismo, hasta que desaparecieron las vaquerías.

La industria más antigua que menciona Francisco Cartas en Infanta fué la fábrica de fósforos de palito, cerillo y tabaco, de los señores Abad Arty y Compañía. Se fundó esta fábrica en 1849. Con posterioridad a esta fecha se estableció la tenería de José Xifré, cuyas máquinas eran las mejores y más modernas de su tiempo.

En 1881 es ya esta Calzada una calle industrial. Según el Almanaque Mercantil existían ese año los siguientes establecimientos: la Comandancia de Ingenieros, la tenería de J. Barceló y Ca.; las fábricas de fósforos La Habana Industrial, de Arteaga Isasi y Cía., en Infanta entre Santa Rosa y Estévez; Jáuregui y Compañía; Arteaga y Jáuregui y Cía., la fábrica de fósforos de Errapi y Pérez; el jardín La Carolina, en Infanta y Neptuno, en el que se vendían semillas, plantas y flores.

LA TROPICAL Y LOS CIGARROS DE ESTANILLO

En 1888 se estableció en la esquina de la calle llamada de la Universidad (No. la Avenida) la cervecería La Tropical. Comprendía ésta una manzana de terrenos que tenía a su fondo la calle Cruz del Padre. La Tropical fué trasladada en los primeros años de la constitución de la República a su actual asiento en Puentes Grandes. Otros establecimientos de esta fecha fueron la fábrica de fósforos de Diego Pérez Barañano, en Infanta entre Estévez y Santa Rosa; la fábrica de chocolates La Española, en Infanta y Estévez; la fábrica de fósforos de Lorenzo Muresa y Zabaleta; y la fábrica de cigarros El Berro, propiedad de Pedro Antonio Estanillo, que era dueño además de los ómnibus de caballo Estanillo. Estos cigarros eran hechos de berro seco y el fabricante los recomendaba para curar el asma y demás dolencias pulmonares. Refiere un amigo de Estanillo que habiéndose curado éste de una bronquitis aguda con cigarrillos de berro seco, se dedicó a fabricarlos para su venta al público.

Posteriormente se estableció también en Infanta la fábrica de chocolates La Estrella, que giraba entonces bajo la razón social de Villaplana Guerrero y Cía. y hoy pertenece a la Cuba Industrial, S. A. La primera casa de dos pisos que se construyó en la Calzada estaba entre Cádiz y Sequeira, cerca de la esquina de Tejas. Era conocida por "Casa de Cabrisas".

LOS CAPELLANES

En Infanta y Carlos III, frente a la Quinta de los Molinos, donde hoy está el cine Manzanares, hubo un edificio conocido por Capellanes, donde se celebraban bailes públicos allá por 1890. Los capellanes era un cabaret de lujo muy concurrido por los caballeros de la época. Allí fué muerto en los finales de la dominación española el millonario Miguel Altuzarra, propietario del central San Nicolás, por el hijo de Antinógenes Menéndez, hecho este que recuerda Gustavo Robreño.

LA ULTIMA PLAZA DE TOROS

La última y mejor plaza de toros que hubo en La Habana a fines de siglo, fué la de Infanta, que se llamó así por encontrarse cerca de esta Calzada, aunque su frente daba por Carlos III. Por allí pasaron los mejores toreros de fin de siglo y allí se efectuaron las mejores corridas de la Isla. Era la plaza una enorme gradería circular de madera y mampostería, cubierta en gran parte por un artístico techado. "Las más bellas

mujeres de La Habana, tocadas con deslumbrantes mantillas sevillanas, acudían a presenciar este espectáculo que atraía siempre gran cantidad de público.

En la Plaza de Infanta toreó el famoso Luis Mazantini, recaudándose el día de su beneficio nada menos que sesenta mil pesos. Dice Gustavo Robreño que las entradas a la sombra se cobraron a diez pesos y las de graderías de sol a cinco pesos. En esa plaza sufrió su única cogida en toda su vida el famoso Antonio Guerra (Guerrita) que hace algunos años murió rico y rodeado de nietos en Córdoba. Lidiaron también en Infanta el Currito Cúchares, Hermosilla, Fabrilo—que murió años después en la plaza de Valencia—, El Sacaso, el Minuto y Paco Merluza. Este último era tan malo como torero que cada vez que salía a la arena con su vistoso traje de luces provocaba una tormenta de chiflidos.

El más sonado de los escándalos que se produjeron en la Plaza de Infanta ocurrió el día que salió a lidiar Gloria la Torera, a fines de 1890. Un mes antes se había anunciado a bombo y platillo la llegada a Cuba de esta mujer extraordinaria, de la que se decía era "la mejor matadora andaluza de todos los tiempos". La Habana entera acudió a presenciar el arte sin igual de Gloria. Se recaudaron más de ochenta mil pesos. Pero he aquí que cuando la "andaluza" salió a la arena y todos los espectadores esperaban un furioso Miura, apareció por el portón un asustado becerro que a duras penas fué empujado hacia ella...

La explosión de cólera que se produjo fué mayor cuando algunos espectadores reconocieron en Gloria la Torera, a Gloria la Cangrejera, una mujer de vida fácil que los promotores de la corrida habían sacado de su casa de la calle de La Bomba (hoy calle Progreso) para lanzarla a la aventura a cambio de unos cuantos pesos. El escándalo degeneró en una riña tumultuaria que estuvo a punto de anegar en sangre a esta noble ciudad de San Cristóbal de La Habana. Hubo más de treinta heridos, y otros tantos, junto con Gloria la Torera, fueron arrestados.

La plaza de toros existía aún durante la primera intervención americana, siendo demolida en los primeros años de constituída la República por unos particulares que adquirieron el terreno para fabricar.

CALLE COMERCIAL

Infanta, como hemos visto, fué en sus inicios, una calle más industrial que comercial. A partir de 1915 y muy especialmente, después que la Havana Electric Co. estableció una línea de tranvía en todo su curso, fué extraordinario el desarrollo comercial que experimentó.

Entre las casas más antiguas que están hoy asociadas a la Unión de Comerciantes de la calle Infanta, se destacan por su prestigio la Fosforera Cubana, establecida en 1880 en el mismo sitio que hoy ocupa, aunque entonces giraba bajo la razón social de Errapi y Pérez; la casa de Abelenda y Feif, contratistas de instalaciones sanitarias establecidos en 1910 en el número 456; la gran fábrica de muebles de Orbay y Cerrato, establecida en 1915; el taller de vulcanización y venta de accesorios de automóviles de Andrés García, abierto en 1916; la conocida ferretería de F. Rodríguez. Jiménez, establecida en 1922; la casa de efectos sanitarios de Bandín y Cía., establecida en 1925; la afamada fábrica de lámparas Quesada S. A., de la que es presidente el señor Ildefonso Quesada. Esta fábrica, la mayor de la República operaba desde muy antiguo en Santiago de Cuba, hasta que en 1928 estableció una sucursal en La Habana, cuyo salón de venta y exposiciones se encuentra desde entonces en Infanta y San Lázaro.

Otros establecimientos notables son el restaurant Las Avenidas, de Victoriano Cafo Granda, en Infanta y Carlos III, muy concurrido por sus sabrosos platos de arroz con pollo; la Compañía Harinera de La Habana, S. A., establecida en 1935 en el número 1,110; los Expresos Unidos de Cuba; y la Compañía General de Representaciones, S. A., y Distribución de Cerveza Hatuey, establecida en 1934 por el señor Guillermo López.

LA IGLESIA DEL CARMEN

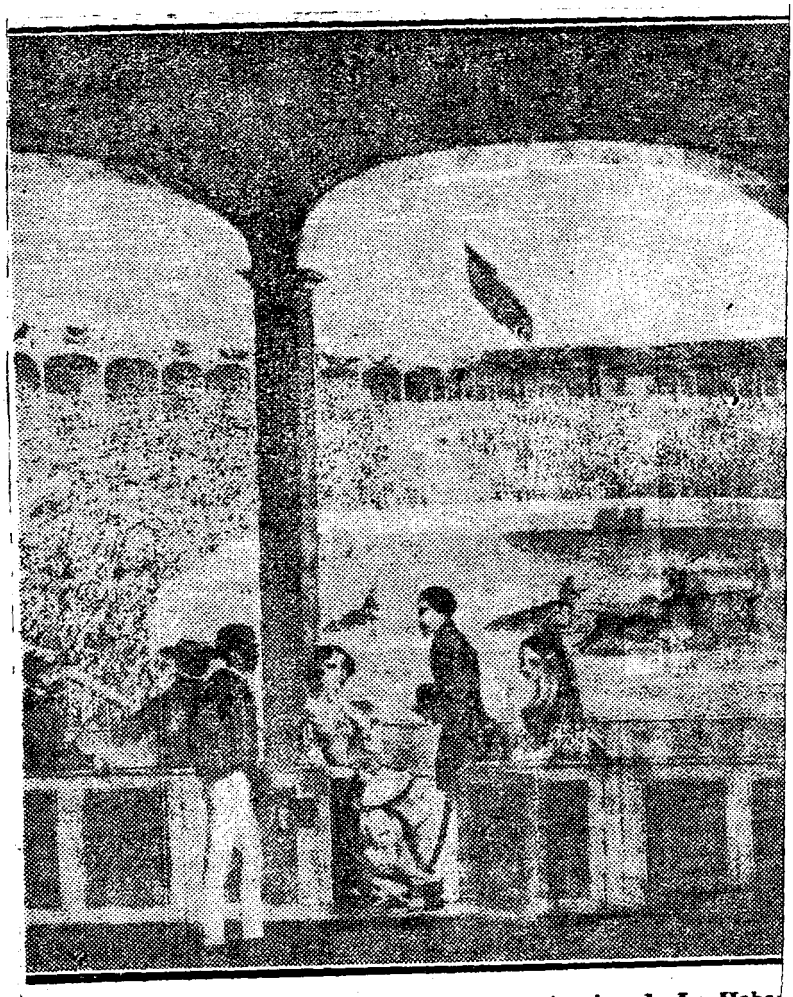
Uno de los templos más bellos de La Habana es sin duda alguna el de Nuestra Señora del Carmen, construído en 1923 por los Padres Carmelitas, y abierto oficialmente en 1926. Se construyó esta iglesia en los lugares que ocupaban antes las casas de la señora viuda de H. Rabiña, del señor Pedro Quintero, y la antigua ferretería de José Alvarez.

LA ARENA CRISTAL

En 1933, siendo Presidente de la Comisión Nacional de Boxeo el doctor Tomás Felipe Camacho, fué inaugurada cerca del Puente Villarín, la gran arena Cristal, sede de los mejores encuentros de boxeo que se han celebrado en La Habana desde entonces.

"GRATITUD Y GARANTIA"

Infanta está situada en una línea divisoria entre el presente y el futuro. En algunos tramos tiene puntos de cruce obligado que la han convertido en calle comercial de primer orden; en otros no. Pero si alguna calle de La Habana se ha desarrollado exclusivamente gracias al comercio, Infanta debe contarse entre las primeras, porque en ella ocurrió lo contrario que en otras por muy paradójico que parezca. No fué el comercio el que siguió a la población, sino la población la que siguió al comercio, y la Unión de Comerciantes de la calle Infanta ha sabido corresponder a este favor del público haciendo bueno entre sus asociados el lema de: "Gratitud y Garantía".



LA PLAZA DE DON ANGEL.— El ruedo taurino de La Haba III. En esta bella estampa de Marquier y Laplante, se ve a notar en las indumentarias la presencia del jipi, el dril 100 y

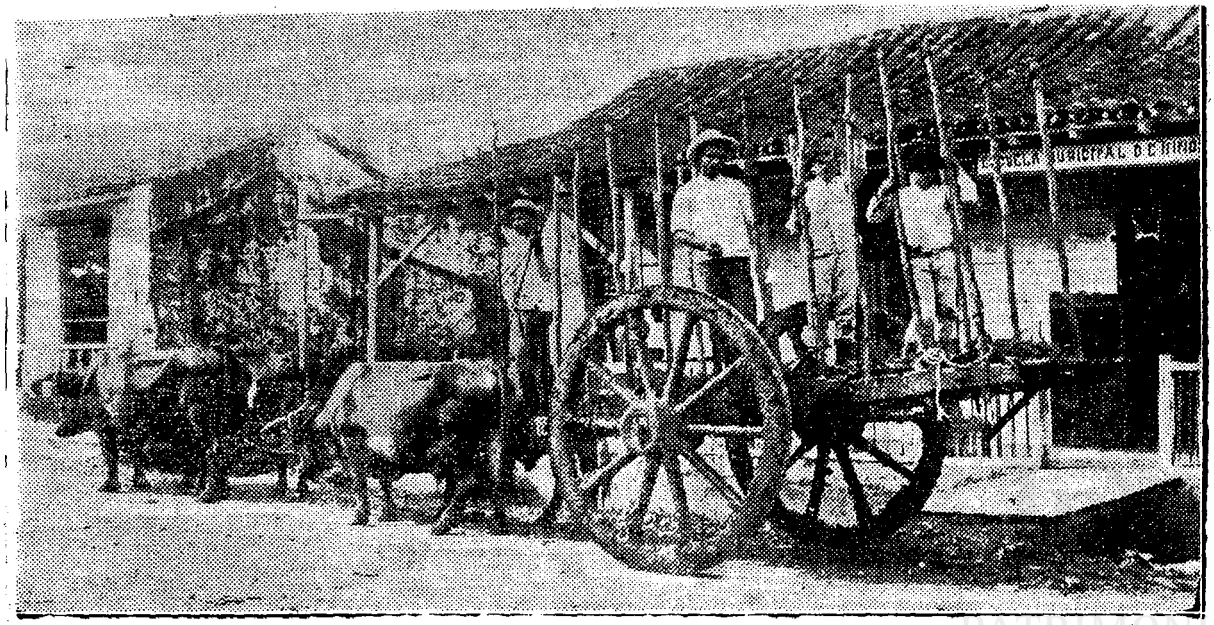
el hijo de Anthógenes Menendez, hecho este que recuerda Gustavo Robreño.

LA ULTIMA PLAZA DE TORO

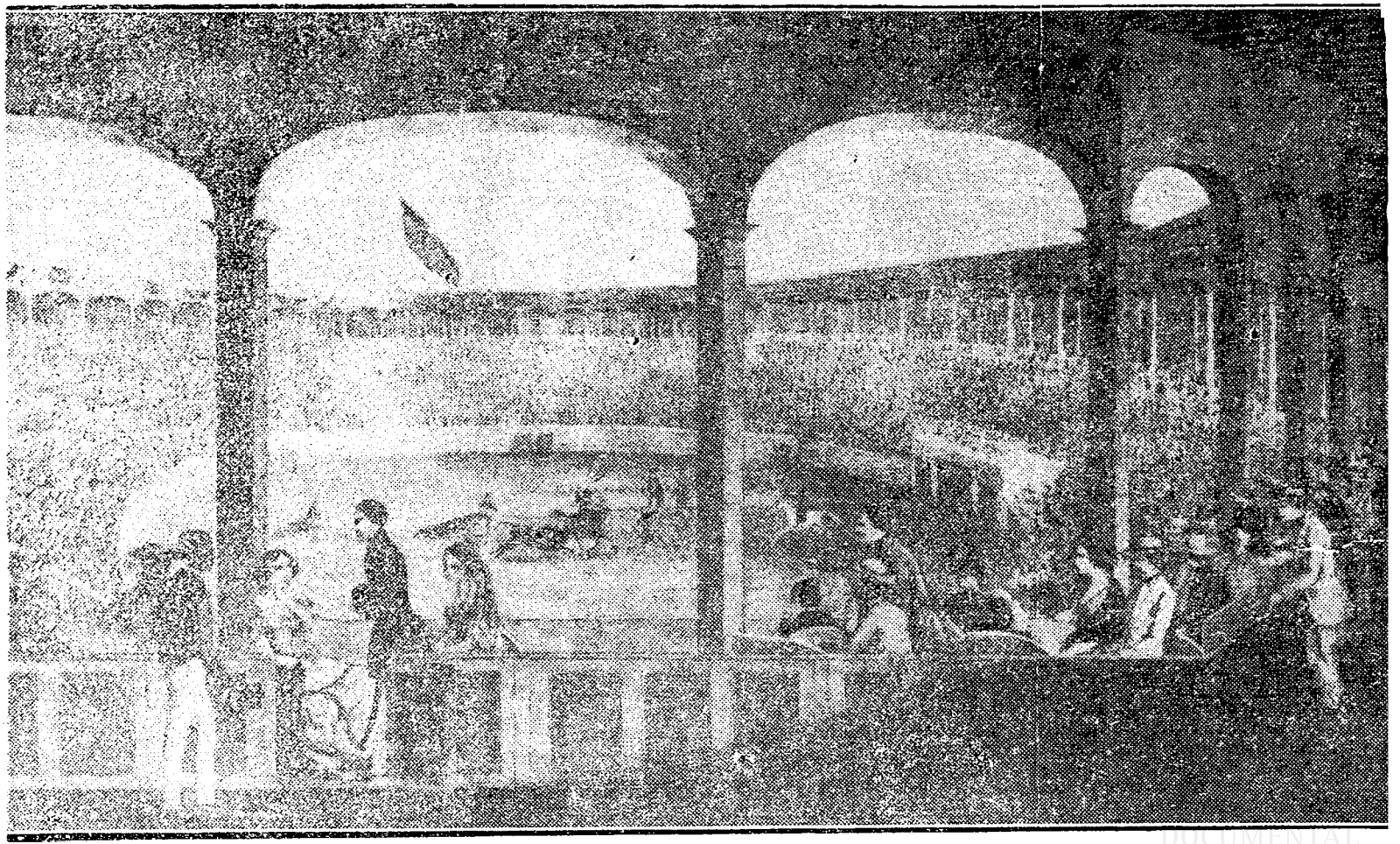
La última y mejor plaza de toros que hubo en La Habana fines de siglo, fué la de Infanta, que se llamó así por encontrarse cerca de esta Calzada aunque su frente daba por Carlos III. Por allí pasaron los mejores toreros de fin de siglo allí se efectuaron las mejores corridas de la Isla. Era la plaza una enorme gradería circular de madera y mampostería, cubierta en gran parte por un artístico techado. Las más bellas mujeres de La Habana, tocadas con deslumbrantes mantillas sevillanas, acudían a presenciar este espectáculo que atraía siempre gran cantidad de público.

En la Plaza de Infanta toreó el famoso Luis Mazantini, recaudándose el día de su beneficio nada menos que sesenta mil pesos. Dice Gustavo Robreño que las entradas a la sombra se cobraron a diez pesos y las de graderías de sol a cinco pesos. En esa plaza sufrió su única cogida en toda su vida el famoso Antonio Guerra (Guerrita) que hace algunos años murió rico y rodeado de nietos en Córdoba. Lidiaron también en Infanta el Currito Cúchares, Hermosilla, Fabrilo—que murió años después en la plaza de Valencia—, El Sacaso, el Minuto y Paco Merluza. Este último era tan malo

Amigos de AVANCE



LA CALZADA DE LA INFANTA.— La hoy populosa Avenida del Presidente Menocal, era hace treinta años un camino real lleno de crugientes carretas, pasivos bueyes, y fango en abundancia. (FOTO Blaine).



LA PLAZA DE DON ANGEL.— El ruedo taurino de La Habana se hallaba en la vieja Calzada de Infanta, en su cruce con Carlos III. En esta bella estampa de Marquier y Laplante, se ve a la "élite" habanera concurriendo a una "tarde de beneficio". Se puede notar en las indumentarias la presencia del jipi, el dril 100 y el uniforme del oficial de Su Majestad. (Colección Gómez-Waddington).

AVENIDA DEL PUERTO

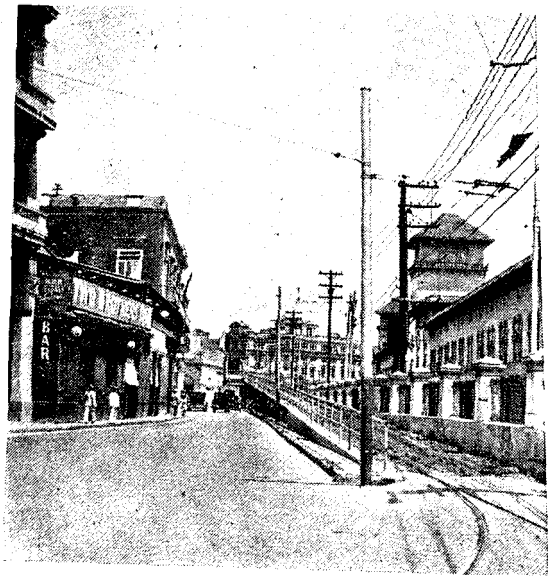
VI—AVENIDA DEL PUERTO - SAN PEDRO Y CALLES QUE PARTEN DE LAS MISMAS:

a) Calle de Enna o de Narciso López: Números 1, 2, 3, 5 y 7: 4, 6, 8, 10 y 14. Casa de los Condes de la Mortera.

Avenida del Puerto entre Carpineti y Obrapía - Que comprende por el fondo las casas de Baratillo números 101, 103 y 107.

Obrapía números 55, 57, 59 y 56, 60 y 62.

Callejón de Justiz: Números 8 y 21.



CONSTRUCCION DE LA A
DESDE LA CALLE DE O'REILL

Para continuar las obras de la Avenida terminadas hasta la calle de O'Reilly, es demolición en toda su extensión de los Ele Havana Electric Railway Co., en la calle de frente a los Muelles de la Port of Havana

Esta consiste en demoler toda la estructur incluyendo los cuatro railes, traviesas de m taforma de las estaciones y las bases de ho draúlico de las columnas así como también del mismo material que forman la rampa e extremos.

Una vez ejecutada la demolición y fijada mente la línea de los tranvías al nivel de la procederá a la construcción de esta Avenid hace preciso conformar la sección transve calle en cierto modo a puntos obligados, tanto ta como en elevación y a los servicios de lo y ha sido necesario dividirla en varios tramos tintos anchos y clases de pavimento

y la superficie de desgaste será de ho grueso y fino de cinco centímetros de

En cuanto a correr las líneas del fer muelles, no ha sido posible por tener el radio mínimum sus curvas para mo solo carro sin las consecuencias que se c un tren completo.

Desde la plazoleta de San Francisco la calle de Santa Clara y entre las lín rill y la de los tranvías se construirá u metros de ancho, dejando un espacio tre el carril exterior del ferrocarril y acera y cincuenta centímetros entre rail de los tranvías. En esta acera se c tes metálicos para el tendido de las lín los tranvías.

Se ha establecido una rasante lo má

ACUERDOS ADOPTADOS POR EL COMITE EJECUTIVO DEL COLEGIO NACIONAL DE ARQUITECTOS, EN LA SESION ORDINARIA CORRESPONDIENTE AL MES DE FEBRERO DE 1937

1.—Aprobar el presupuesto de gastos del Colegio Nacional de Arquitectos para el año de 1937, ascendente a la suma de cinco mil cuatrocientos treinta y seis pesos. ($5,436.00.)

2.—Aceptar la renuncia del Auxiliar de Secretaría y dar un voto de confianza al Secretario para nombrar el sustituto.

3.—Comisional al Arq. Simeón, para que asesorado del Arq. Broderman, redacte un nuevo escrito dirigido al señor Secretario de Gobernación, ampliando el que con fecha 2 de Febrero se le remitió al mismo, con motivo de la supresión por el Alcalde de la Habana, de la plaza de Comandante Asesor, Ingeniero Arquitecto del Departamento de Seguridad Pública.

4.—Contestar al Colegio Provincial de la Habana, que se ha comunicado el acuerdo sobre lo que se entiende por "una obra" a los efectos de la Reglamentación de las seis obras a los Colegios Provinciales y no se han hecho objeciones ni manifestaciones, que si hubeira alguna se le comunicará enseguida.

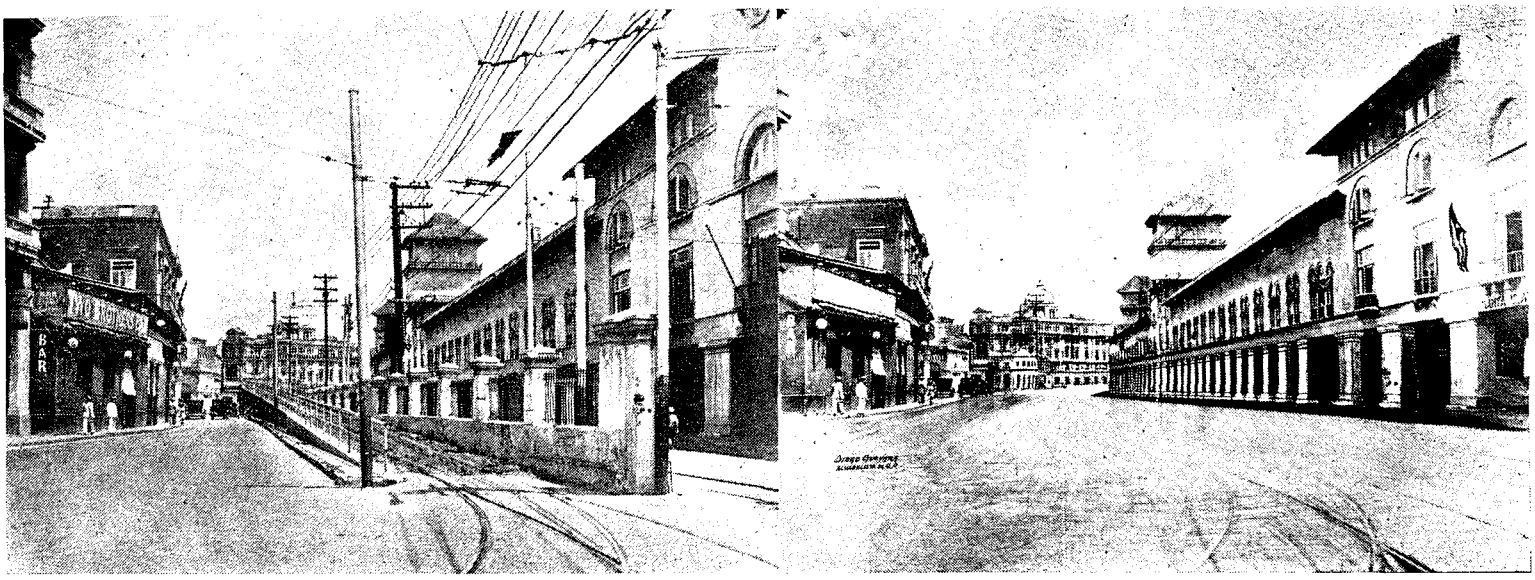
5.—Acceder en principio a la solicitud de un préstamo por la cantidad de $100.00 para el mobiliario del Colegio Provincial de Pinar del Río, e

cial de Oriente, las manifestaciones del señor Alcalde Municipal de Baracoa, en relación con la firma y dirección de obras en dicho Término.

19.—Evacuar consulta del Sr. Juez de la Sección Segunda.

20.—Pasar a la Comisión Legal primero y cuando éste emita su informe, a la de Hacienda, la recomendación hecha por el Colegio Provincial de la Habana, de contratar los servicios de un abogado para llevar adelante los

Mayo 1937



CONSTRUCCION DE LA AVENIDA DEL PUERTO DESDE LA CALLE DE O'REILLY HASTA LA CALLE SANTA CLARA

Para continuar las obras de la Avenida del Puerto, terminadas hasta la calle de O'Reilly, es necesario la demolición en toda su extensión de los Elevados de la Havana Electric Railway Co., en la calle de San Pedro frente a los Muelles de la Port of Havana Docks Co

Esta consiste en demoler toda la estructura de acero, incluyendo los cuatro railes, traviesas de madera, plataforma de las estaciones y las bases de hormigón hidraúlico de las columnas así como también los muros del mismo material que forman la rampa en sus dos extremos.

Una vez ejecutada la demolición y fijada definitivamente la línea de los tranvías al nivel de la calle; se procederá a la construcción de esta Avenida, que se hace preciso conformar la sección transversal de la calle en cierto modo a puntos obligados, tanto en planta como en elevación y a los servicios de los Muelles y ha sido necesario dividirla en varios tramos con distintos anchos y clases de pavimento.

En la calle de San Pedro tramo comprendido desde O'Reilly hasta el frente de la Secretaría de Agricultura no se variará la rasante actual. Desde O'Reilly hasta la calle de Justiz se sustituye el actual pavimento de Adoquín de Escoria por el de hormigón asfáltico sobre la base de hormigón existente.

En ancho de la calle se aumentará en todo el espacio que ocupan las paralelas de los tranvías desde la calle de O'Reilly en una longitud de ochenta metros hasta frente de la Secretaría de Agricultura.

Desde la calle de O'Reilly y en una longitud de cuarenta y ocho metros hasta frente de la calle de Justiz se construirá una acera de dos metros de ancho por el lado Este.

En este primer tramo que consideramos, es decir, desde la calle de O'Reilly en una longitud de ciento veinte metros la línea definitiva de los tranvías estará situada entre contenes con césped a ambos lados.

Desde el frente de la Secretaría de Agricultura hasta la Lonja de Comercio quedarán unidas la parte de la Avenida del Puerto ya construída en la calle de San Pedro. Todo este tramo será construído con un pavimento cuyos cimientos sean de rajón con base de hormigón hidráulico y con una superficie de desgaste de hormigón asfáltico grueso y fino de un espesor de cinco centímetros después de consolidado.

Desde el frente de la Lonja del Comercio hasta la plazoleta de San Francisco o sea todo el espacio que ocupa la plazoleta ya mencionada, se reconstruirá de un pavimento de Adoquín de Granito debido al intenso tráfico de vehículos de carga pesada que tienen lugar por la citada plazoleta. La caseta de báscula que habrá de demolerse se situará en la misma plazoleta en el espacio que en la actualidad ocupa la Jefatura de Cuarentena y fuera de la Avenida propiamente dicha.

Frente al ángulo del Edificio de Comunicaciones la calle sólo tendrá seis metros de ancho y será el lugar más estrecho de la Avenida; en este lugar podría ampliarse ese ancho hasta ocho metros, demoliendo el ángulo del Edificio de la Secretaría de Comunicaciones, que es un arbotante que sirve para contrarrestar el empuje de un arco en la pared que da a la plazoleta de San Francisco.

Desde la plazoleta de San Francisco hasta la esquina de Churruca existen pequeños tramos adoquinado Boston y parte del piso de unos anexos del Edificio de Comunicaciones ya demolido. Este tramo se hará completamente nuevo con pavimento de base de rajón, base de hormigón hidráulico con superficie de desgaste de hormigón asfáltico grueso y fino de cinco centímetros de espesor después de consolidado. En todo este tramo y en todo el frente de la Secretaría de Comunicaciones se construirá una acera de un metro de ancho.

Desde la esquina de Churruca hasta la calle de Santa Clara, se levantará el adoquinado que tiene la calle de San Pedro haciéndole un recrecido de hormigón hidráulico de diez centímetros de espesor a la base actual

y la superficie de desgaste será de hormigón asfáltico grueso y fino de cinco centímetros de espesor.

En cuanto a correr las líneas del ferrocarril hacia los muelles, no ha sido posible por tener en la actualidad el radio mínimum sus curvas para moverse en ella un solo carro sin las consecuencias que se derivan de mover un tren completo.

Desde la plazoleta de San Francisco hasta el final en la calle de Santa Clara y entre las líneas del ferrocarril y la de los tranvías se construirá una acera de dos metros de ancho, dejando un espacio de un metro entre el carril exterior del ferrocarril y el contén de la acera y cincuenta centímetros entre el contén y el rail de los tranvías. En esta acera se colocaran los postes metálicos para el tendido de las líneas definitiva de los tranvías.

Se ha establecido una rasante lo más uniforme posible y tratando siempre de ajustarse a la rasante actua de la calle San Pedro.

La verja que separa la zona de comunicaciones d la calle de San Pedro se demolerá corriendo la mism suerte la caseta de la Policía de la Aduana y las do casetas que existen en la esquina del Edificio de Co municaciones.

El único Edificio de importancia que hay que demo ler es el que ocupa la Jefatura de Cuarentenas, nece sario para darle más amplitud a la Avenida en ese luga Se recomienda su nuevo emplazamiento en la mism plazoleta más al fondo hacia la calle de Oficios.

Por el Negociado de Alcantarillado se construirán lo drenes y tragantes necesarios atendiendo a la topogra fía del terreno y se modificarán los actuales en los lu gares que se le indique.

ACUERDOS ADOPTADOS POR EL COMITE EJECUTIVO DEL COLEGIO NACIONAL DE ARQUITECTOS, EN LA SESION ORDINARIA CORRESPONDIENTE AL MES DE FEBRERO DE 1937

1.—Aprobar el presupuesto de gastos del Colegio Nacional de Arquitectos para el año de 1937, ascendente a la suma de cinco mil cuatrocientos treinta y seis pesos. ($5,436.00.)

2.—Aceptar la renuncia del Auxiliar de Secretaría y dar un voto de confianza al Secretario para nombrar el sustituto.

3.—Comisional al Arq. Simeón, para que asesorado del Arq. Broderman, redacte un nuevo escrito dirigido al señor Secretario de Gobernación, ampliando el que con fecha 2 de Febrero se le remitió al mismo, con motivo de la supresión por el Alcalde de la Habana, de la plaza de Comandante Asesor, Ingeniero Arquitecto del Departamento de Seguridad Pública.

4.—Contestar al Colegio Provincial de la Habana, que se ha comunicado el acuerdo sobre lo que se entiende por "una obra" a los efectos de la Reglamentación de las seis obras a los Colegios Provinciales y no se han hecho objeciones ni manifestaciones, que si hubeira alguna se le comunicará enseguida.

5.—Acceder en principio a la solicitud de un préstamo por la cantidad de $100.00 para el mobiliario del Colegio Provincial de Pinar del Río, el que se compromete a devolverlo en mensualidades de a $10.00. Solicitar informe de la Comisión de Hacienda sobre esta solicitud y fondos de que se extraerá.

6.—Concurrir a la inauguración del expresado Colegio Provincial de Pinar del Río.

7.—Aceptar la renuncia del Arq. José Mª Bens, como Director de la Revista.

8.—Designar para sustituirlo, con carácter de interino, hasta que se redacte el Reglamento, al Arq. Fernando Martínez Campos, residente de la Comisión de Divulgación.

9.—Solicitar de la Comisión de Divulgación, la confección del Reglamento de la Revista, llamando la atención sobre la urgencia del mismo.

10.—Dirigir una comunicación al Arq. José Mª Bens, reconociendo sus méritos como Director de la Revista, dándole las gracias por los esfuerzos realizados, manifestándole al mismo tiempo la pena con que este Comité Ejecutivo le ha aceptado la renuncia.

11.—Dar las gracias al señor Alcalde Municipal de Matanzas, por su cooperación para la creación del Departamento de Fomento en aquella Ciudad.

12.—Realizar las gestiones pertinentes al objeto de que por el Ayuntamiento de Marianao, se crée también el Departamento de Fomento.

13.—No aceptar la renuncia de cargo de miembro de la Comisión de Hacienda, al Arq. Sr. Ernesto Batista y G. de Mendoza.

14.—Organización de un concurso de proyectos y obras, para el "Congreso Nacional de Arquitectos". Efectuar una exposición con dichos proyectos y trabajos de arquitectura, para dar mayor atracción al Congreso y acoplar material para enviarlo a los IV JUEGOS DEPORTIVOS CENTROAMERICANOS Y DEL CARIBE.

15.—Publicar en la Revista, a partir del próximo número, las Directivas de todos los Colegios Provinciales.

16.—Comunicar a la Asociación de Comerciantes e Industriales del Ramo de Construcción, Ferretería y Maquinaria, que solamente podrá tratarse de los particulares que se refieren a la obtención de la Ley de Gravamen, con la Comisión designada por este Colegio.

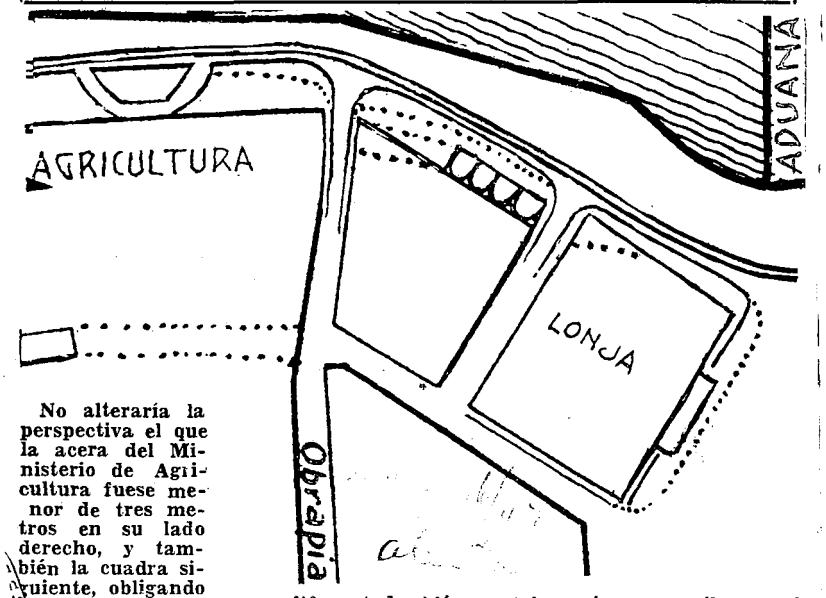
17.—Entrevistarse con los compañeros que prestan sus servicios en las Secretarías de Gobernación y de Sanidad, para gestionar con ellos la actividad en las resoluciones efectivas que se han interesado de ambos Departamentos en beneficio del Colegio.

18.—Trasladar al Colegio Provincial de Oriente, las manifestaciones del señor Alcalde Municipal de Baracoa, en relación con la firma y dirección de obras en dicho Término.

19.—Evacuar consulta del Sr. Juez de la Sección Segunda.

20.—Pasar a la Comisión Legal primero y cuando éste emita su informe, a la de Hacienda, la recomendación hecha por el Colegio Provincial de la Habana, de contratar los servicios de un abogado para llevar adelante los

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 pudiera brindar también portal corrido o diagonal en la esquina, a cambio del beneficio que recibe con la nueva vía y la gran plaza del 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 trasmite 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 Presidente.

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 construído 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 demoledor, 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.

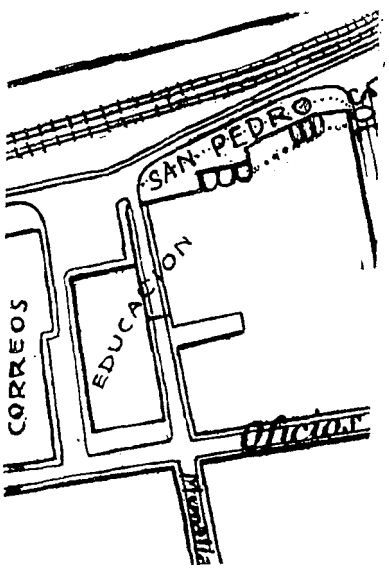
Pero entonces subsistirán los «embudos». Es en esos dos sitios, exclusivamente, donde las aceras debieran ser más estrechas, obligando a los propietarios de los edificios que retiren el frente de estos a cambio de la plusvalía que han adquirido con la obra total realizada. Como medida provisional, obligarles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

LA PROYECTADA "AVENIDA SERRANO"

EL ESCLARECIDO CONSISTORIO HABANERO

LA PROYECTADA AVENIDA "SERRANO", Y EL DERRIBO DE LAS MURALLAS

Po

CONTINUANDO los estudios históricos sobre el desarrollo urbanístico de La Habana, nos ha parecido de actualidad reproducir a continuación el acta del esclarecido Consistorio del 1862 en donde se pone de manifiesto y se aprueba aquel notable proyecto del Arquitecto Municipal, Saturnino García, quien previendo como buen visionario los avances de la locomoción y el futuro de la ciudad, intentó dotarla de una Gran Vía, un "Broad Way" que partiendo desde los muelles continuase hasta el Castillo del Príncipe.

Esta gran arteria longitudinal se lograba uniendo las calles de Obispo y O'Reilly con el derribo de las manzanas intermedias; como sólo existían casas de uno y dos pisos a lo más, y dado el poco valor que tenían entonces los terrenos hubiera sido una brillante empresa urbana en la cual se habrían beneficiado todos los dueños de fincas y la belleza arquitectónica de la ciudad, pues, una serie de grandes edificios de cinco y seis pisos con amplios portales se hubieran levantado en los bordes. Lástima de ocasión perdida.

Pero no era ésta una obra aislada. Por esa misma fecha y después de invertir más de veinte años en peticiones y lamentos La Habana estaba próxima a derribar sus Murallas y amplias Avenidas en sentido transversal iban a ocupar los inútiles terrenos de fosos bastiones. Ya en el 1857 el Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros Don Manuel Portillo y Portillo había trazado el plano del Reparto de las Murallas con las dos calles anchas de Monserrate, su continuación en Egido y la de Zulueta. Es cierto que en este último proyecto no se había visto grande, pues aquellos espacios libres llenos de árboles que formaban el Paseo de Isabel II y que se prolongaban hasta el Arsenal pudieron haber continuado como la primera cintura verde de La Habana Colonial.

Concurría también la circunstancia de un período de mayor cultura por el retorno a Cuba del Conde de Pozos Dulces y otros esclarecidos patriotas que por razón de sus viajes y estancias en Europa aportaban nuevas ideas y mejoramientos. En La Habana de aquel entonces se comentaba por la prensa la política de Napoleón III y la de Bismark, y bien pudiera haber influenciado en el Consistorio para aprobar el proyecto de avenida longitunidal del Arq. Saturnino García que era graduado de la Escuela San Fernando de Madrid, las grandes obras que Haussmann el Prefecto de París ejecutaba en esa misma época con el Plano de los Artistas.

No podemos achacar enteramente a la poca preparación del Gobierno Central y a la de los propietarios habaneros la no realización del proyecto, ya que el derribo de las Murallas que fué hecho y la falta total de obras de saneamiento eran razones poderosas para retardarlo y sobre todo que, poco tiempo después en el 1868, se desencadenaba la Guerra Grande por nuestra Independencia, la Gesta Gloriosa de Carlos Manuel de Céspedes, que durante c
más nobles sacrificios e

Ahora bien, los mor
sistorio de 1862 con
de las vías de comunic
no se sonaba aún con
miones, puede servir d
de la Isla que se encuer
recidas, y aún a la misr
rables trastornos y los
produce el tráfico por e
lles de los tiempos de c
gún día que encontrar re

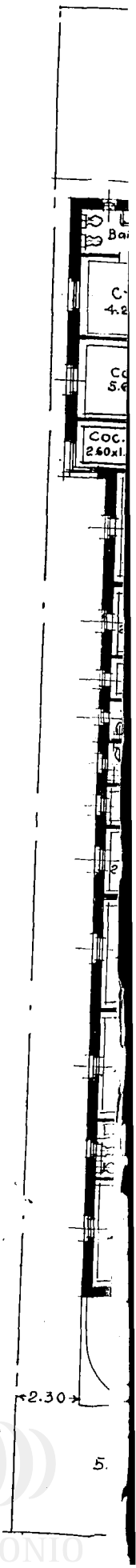
"CABILDO DE

EN la siempre fide
veintitres de M
y dos, se reuni
celebrar cabildo ordinar
Gobernador Político D
jales siguientes:

Excmo. Sr. Conde
Srñ Dn. José Bruz
Sr. Dn. Luciano G
Sr. Dn. Juán Poey.
Sr. Dn. Fernando
Sr. Dn. Salvador S
Sr. Dn. Ramón He
Sr. Dn. Agustín S
Sr. Dn. Domingo
Sr. Dn. Luis Pedr
Sr. Dn. Juán Cres
Sr. Dn. Antonio C
Sr. Dn. Pedro Ma
Sr. Dn. Nicolás A

Se dió cuenta de
calles de Obispo y d
primera, por la de Sar
zada de la Infanta; se
mado por el Arquited
cía, en que se propo
veinticinco metros
DOSCIENTOS SETEN
TREINTA Y SIETE P
reforma en su prime
Caballería hasta la
hizo lectura de los
emitido por la Secci
treinta de Abril ante
así:

"La Sección Sex
levantado por el Ar
calle de Obispo, que
Serrano, el ancho d
presupuestos del cos
ascende a $2.276.237



Edificio
y la su frente
calle

EL ESCLARECIDO CONSISTORIO HABANERO DE 1862

LA PROYECTADA AVENIDA "SERRANO", Y EL DERRIBO DE LAS MURALLAS

Por el Arquitecto J. M. BENS ARRARTE

CONTINUANDO los estudios históricos sobre el desarrollo urbanístico de La Habana, nos ha parecido de actualidad reproducir a continuación el acta del esclarecido Consistorio del 1862 en donde se pone de manifiesto y se aprueba aquel notable proyecto del Arquitecto Municipal, Saturnino García, quien previendo como buen visionario los avances de la locomoción y el futuro de la ciudad, intentó dotarla de una Gran Vía, un "Broad Way" que partiendo desde los muelles continuase hasta el Castillo del Príncipe.

Esta gran arteria longitudinal se lograba uniendo las calles de Obispo y O'Reilly con el derribo de las manzanas intermedias; como sólo existían casas de uno y dos pisos a lo más, y dado el poco valor que tenían entonces los terrenos hubiera sido una brillante empresa urbana en la cual se habrían beneficiado todos los dueños de fincas y la belleza arquitectónica de la ciudad, pues, una serie de grandes edificios de cinco y seis pisos con amplios portales se hubieran levantado en los bordes. Lástima de ocasión perdida.

Pero no era ésta una obra aislada. Por esa misma fecha y después de invertir más de veinte años en peticiones y lamentos La Habana estaba próxima a derribar sus Murallas y amplias Avenidas en sentido transversal iban a ocupar los inútiles terrenos de fosos bastiones. Ya en el 1857 el Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros Don Manuel Portillo y Portillo había trazado el plano del Reparto de las Murallas con las dos calles anchas de Monserrate, su continuación en Egido y la de Zulueta. Es cierto que en este último proyecto no se había visto grande, pues aquellos espacios libres llenos de árboles que formaban el Paseo de Isabel II y que se prolongaban hasta el Arsenal pudieron haber continuado como la primera cintura verde de La Habana Colonial.

Concurría también la circunstancia de un período de mayor cultura por el retorno a Cuba del Conde de Pozos Dulces y otros esclarecidos patriotas que por razón de sus viajes y estancias en Europa aportaban nuevas ideas y mejoramientos. En La Habana de aquel entonces se comentaba por la prensa la política de Napoleón III y la de Bismark, y bien pudiera haber influenciado en el Consistorio para aprobar el proyecto de avenida longitunidal del Arq. Saturnino García que era graduado de la Escuela San Fernando de Madrid, las grandes obras que Haussmann el Prefecto de París ejecutaba en esa misma época con el Plano de los Artistas.

No podemos achacar enteramente a la poca preparación del Gobierno Central y a la de los propietarios habaneros la no realización del proyecto, ya que el derribo de las Murallas que fué hecho y la falta total de obras de saneamiento eran razones poderosas para retardarlo y sobre todo que, poco tiempo después en el 1868, se desencadenaba la Guerra Grande por nuestra Independencia, la Gesta Gloriosa de Carlos Manuel de Céspedes, que durante diez años iba a consumir los más nobles sacrificios e ideales del alma cubana.

Ahora bien, los momentos se repiten, y este Consistorio de 1862 con el proyecto para el ensanche de las vías de comunicacion en una época en la cual no se sonaba aún con nuestros modernos autos y camiones, puede servir de ejemplo a otras poblaciones de la Isla que se encuentran hoy en circunstancias parecidas, y aún a la misma Habana, ya que los innumerables trastornos y los muy numerosos accidentes que produce el tráfico por esos callejones mal llamados calles de los tiempos de caballos y de volantas, tienen algún día que encontrar remedio, solución o fin.—J. M. B.

"CABILDO DE 23 DE MAYO DE 1862"

EN la siempre fidelísima Ciudad de la Habana, en veintitres de Mayo de mil ochocientos sesenta y dos, se reunieron en la Cala Capitular para celebrar cabildo ordinario, bajo la Presidencia del señor Gobernador Político Dr. Antonio Mantilla, los Consejales siguientes:

Excmo. Sr. Conde de Cañongo, Alcalde.
Srñ Dn. José Bruzón, Teniente de Alcalde 2º.
Sr. Dn. Luciano G. Barbón.
Sr. Dn. Juán Poey.
Sr. Dn. Fernando del Pino.
Sr. Dn. Salvador Samá.
Sr. Dn. Ramón Herrera.
Sr. Dn. Agustín Saavedra.
Sr. Dn. Domingo Sterling.
Sr. Dn. Luis Pedroso.
Sr. Dn. Juán Crespo.
Sr. Dn. Antonio Cintras.
Sr. Dn. Pedro Martín Rivero.
Sr. Dn. Nicolás Azcárate.

Se dió cuenta de la alineación y ensanche de las calles de Obispo y de O'Reilly y prolongación de la primera, por la de San Rafael o San José, hasta la Calzada de la Infanta; se examinó el último proyecto formado por el Arquitecto Municipal Dn. Saturnino García, en que se propone dar a ésta vía la anchura de veinticinco metros y se calcula en dos MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS ($2.276,237) el costo de la reforma en su primera parte, o sea desde el muelle de Caballería hasta la Alameda de Isabel Segunda y se hizo lectura de los dictámenes favorables al ensanche, emitido por la Sección Sexta, en catorce de Marzo y treinta de Abril anteriores; el último de los cuales dice así:

"La Sección Sexta ha examinado el nuevo plano levantado por el Arquitecto Municipal, para dar a la calle de Obispo, que tomará el nombre de Calzada de Serrano, el ancho de veinticinco metros, así como los presupuestos del costo que tendrá esta reforma, ascen- [illegible] te a $2.276.237. Efe[illegible] reforma, con éste

ancho, sería indispensable adquirir una gran parte de las casas que se hallan al fondo de las actuales, porque segregadas de ésta todo el terreno que fuere necesario para el ensanche, no quedaría en algunas calles lo indispensable para formar las fachadas, y en otras no resultarían sobrantes y las nuevas edificaciones, que no tuvieran un fondo regular, quedarían imperfectas y desdecirían de la elegancia de las fachadas. Grande aparece el costo presupuestado para una obra de esa clase, pero, si se considera la necesidad que tiene ésta Ciudad de dos grandes vías de comunicaciones con la ciudad de extramuros y con los paseos y espectáculos públicos, así como con las barriadas que se avecinan a la ciudad, se verá que no hay costo excesivo al lado del bien tan grande que disfrutarán nuestros venideros, que conocerán, más que nosotros, sus necesidades, puesto que vivirán en un siglo que participará de adelantos que no poseemos hoy. Además en éste costo, podrá haber una rebaja, por el aumento del valor que tomarán las propiedades que se hagan frente a ésta Calzada, y las que se enlacen con ella, porque indudablemente los establecimientos públicos y aún las habitaciones altas, tendrán un gran valor y pagarán altos alquileres, porque vendrá a ser el boulevard de La Habana, como son los de París y como lo es el Broadway de New York, el punto de reunión y de afluencia del público. Si retrocedemos ante la vista de la cantidad que se necesita para llevar a cabo la reforma, jamás haremos nada, porque no es posible reunír en la caja tan cuantiosos capitales, pero, una vez emprendida, sería ésta una obra Nacional y no sólo Municipal y cuando el Estado está interesado en la ejecución de un proyecto, siempre hallaremos recursos disponibles para que de una manera u otra auxiliemos la realización del proyecto, en la firme inteligencia que en el siglo de las luces, en que vivimos, jamás quedará una obra de utilidad pública empezada, sin que en más o menos tiempo, no se realice. Apruebe la Excma. Corporación el proyecto, interesece a nuestro Excmo. Sr. Gobernador Superior Civil para que le preste su eficáz apoyo a una obra que trasmitirá su nombre a las generaciones venideras, como la época gloriosa de su mando, en que podrá quedar señalada la de la primera Corporación Municipal de la Habana que inició las reformas que van plantando en la Capital de la gran Antilla y las que, continuando con celo y patriotismo de sus Consejales actuales, llegarán en pocos años a transformarlas completamente, y ponerlas al nivel de las principales capitales de Europa y América.

Hay otro proyecto, con su presupuesto, para dejar a esta Calzada con el ancho de catorce metros, con portales a un lado y otro, de tres metros de ancho.

Mucho ganaríamos si se realizace éste proyecto, cuyo presupuesto asciende a $459,988, pero lo considera insuficiente, la Sección y por lo tanto se inclina al proyecto de los veintinco metros que, aunque muy costoso, no lo será tanto en defintiva. Al proyecto de la gran Calzada de Serrano por la calle de Obispo, seguiría su prolongación hasta la loma del Príncipe, bien [illegible] la calle [illegible] de San [illegible] tándose, quizás mejor ésta, que la primera, por su mejor rectitud y por que saldría o pasaría por el frente del gran edificio proyectado para Hospital Civil que necesitará siempre una gran vía para ir a él. Así la Sección repite, que se apruebe el proyecto de los veinticinco metros a la calle de Obispo y cuando se completen los estudios de la calle de San José y se comparen con los de la calle de San Rafael, se elegirá de los dos el que mejor condiciones tenga para la reforma. V. E. sin embargo acordará lo mas conveniente. Habana y Abril treinta de mil ocnocientos sesenta y dos.—Julián de Zulueta.

Concluida la lectura de éstos documentos, algunos señores Consejales usaron de la palabra en favor del proyecto y otros preguntaron si se trataba de llevarlo a cabo, desde luego, o su realización habría de ser obra sucesiva y gradual del tiempo. El Sr. Presidente manifestó, entonces, que si bien éste expediente se inició con objeto de hacer desaparecer las manzanas de casas comprendidas entre las calles de Obispo y O'Reilly para formar de ellas una sola gran vía o al menos regularizar esas manzanas dándo a ambas calles mas anchuras, los estudios practicados sobre el terreno habría hecho modificar el proyecto primitivo, y reducirlo por ahora a fijar la lineación y la rectitud de la calle de Obispo, desde el muelle hasta la Alameda de Isabel Segunda, y prolongación más adelante por la de San Rafael o San José.

Que si se ha presupuestado el costo de la primera parte de ésta reforma, no es porque se trata desde luego, sinó para que el Excmo. Ayuntamiento y la Autoridad Superior conozcan su importancia y puedan calcular su transcendencia. Que, por consiguiente, ahora solo se trata de que el Cuerpo Capitular haga el uso que estime de la facultad que le concede, en su caso cuarto, el artículo setenta del Decreto orgánico de los Ayuntamientos, fijando la alineación y anchura que debe darse a la calle de Obispo sometiendo su acuerdo a la aprobación del Gobierno Civil, según se previene en la última parte del citado artículo y dejando al tiempo al realizar la reforma, a medida que vayan arruinándose los edificios comprendidos en ella y sea necesario levantarlos de nueva planta, retirándolos a la línea fijada e indemnizando a los propietarios del valor de los terrenos que se les ocupe. Que para ejecutar de una vez la reforma sería indispensable, no solo tener disponible los DOS MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS, en que se gradúa su costo, sino seguir el expediente por todos sus trámites, para obtener la declaración de utilidad pública y poder llevar a cabo las expropiaciones forzosas. Que una vez fijada la lineación y aprobado el ensanche gradual, ejecutado, naturalmente, en algunas manzanas o en varios edificios y desahogados los fondos Municipales, podrá llegar, más o menos pronto, el caso de que convenga o sea indispensable precipitar la reforma y para ello buscar recursos extraordinarios; apelar a un empréstito; solicitar el auxilio directo o indirecto del Go[illegible] pedirse declare el proyecto de uti-

lidad pública para los efectos de expropiación forzosa o entrar en tratos amigables, con los dueños de edificios para que lo cedan al Ayuntamiento por un precio razonable, punto seguramente importante pero en cierto modo secundario, que se irán discutiendo a medida que las circunstancias lo exijan, unos por éste Ayuntamiento, otros por los Ayuntamientos que le sucedan y cuya discusión, ahora, apartaría al cuerpo capitular del objeto principal de éste devate . Que entre los medios indirectos más eficaces que pueden escogitarse, para apresurarse la reforma, sería sin duda, el mejor y mas espedito el solicitar del Gobierno de su Majestad, la concesión de una lotería anual, cuyos principales premios consistirían en edificios, de valores determinados construídos por el Ayuntamiento, sobre los terrenos que éste tubiera necesidad de expropiar, para llevar a cabo el ensanche en menos de diez años. Enterado de todo el Excmo. Ayuntamiento y considerando que el desarrollo que, en los últimos años ha tomado la población, el comercio y la industria y el mayor que parece debe tomar, en un porvenír próximo, exijen se facilite el movimiento social y mercantil, abriendo al efecto dos. tres o más vías amplias de comunicación que enlacen la ciudad antigua con la ciudad nueva; que aunque la ocasión mas oportuna para indicar las vías serían la que hayan de aprobarse, por el cuerpo capitular el gran plano geómetrico que se está levantando, no puede esperarse a esa oportunidad a causa de que muchos propietarios de edificios ruinosos, situados en la calle de Obispo, pretenderán con urgencia, reconstruirlos; que es de evidente conveniencia e indispensable necesidad el ensanche de la citada calle, la más indicada de todas las de la población para semejante reforma, ya por hallarse en ella el Palacio del Gobierno y la Casa Consistorial, ya por ser el centro del comercio, ya por afluir a la misma el mayor movimiento de carruajes; que cuanto más se dilate la indispensable reforma proyectada, tanto más difícil será su ejecución y tanto mayor su costo, si como es probable se construyen en ella nuevos edificios valiosos; que la mejora de que se trata, si por el pronto gravosa, será al fin reproductiva, porque las fábricas que se levanten en la calle de Obispo cuando esté asegurado su ensanche, producirá tres o cuatro veces más de lo que hoy produce las que existen en ella, y por consiguiente se aumentaran en la misma proporción los ingresos por el impuesto sobre fincas urbanas: se acordó:

PRIMERO:—Declarar de impresindible necesidad en el presente y más aún en un porvenir próximo, la formación de una gran vía de comunicación desde el Muelle de Caballería hasta las inmediaciones del Castillo del Príncipe, sin perjuicios de las demás que puedan acordarse al examinar el nuevo plano geómetrico de la Ciudad y pueblos de la Jurisdicción, que se está levantando.

SEGUNDO:—Aprobar el proyecto de alineación y ensanche gradual de la calle de Obispo, desde el muelle de Caballería hasta la Alameda de la Isabel Segunda, dándole el ancho de veinticinco metros señalados a las de primer orden en el artículo 15 de las ordenanzas de construcción y debiendo además establecerse soportales, de tres metros de lactitud en las nuevas edificaciones que se hagan, todo según el plano formado por el Arquitecto Municipal D. Saturnino García, que constituye la primera parte de la gran vía de que antes se ha hablado.

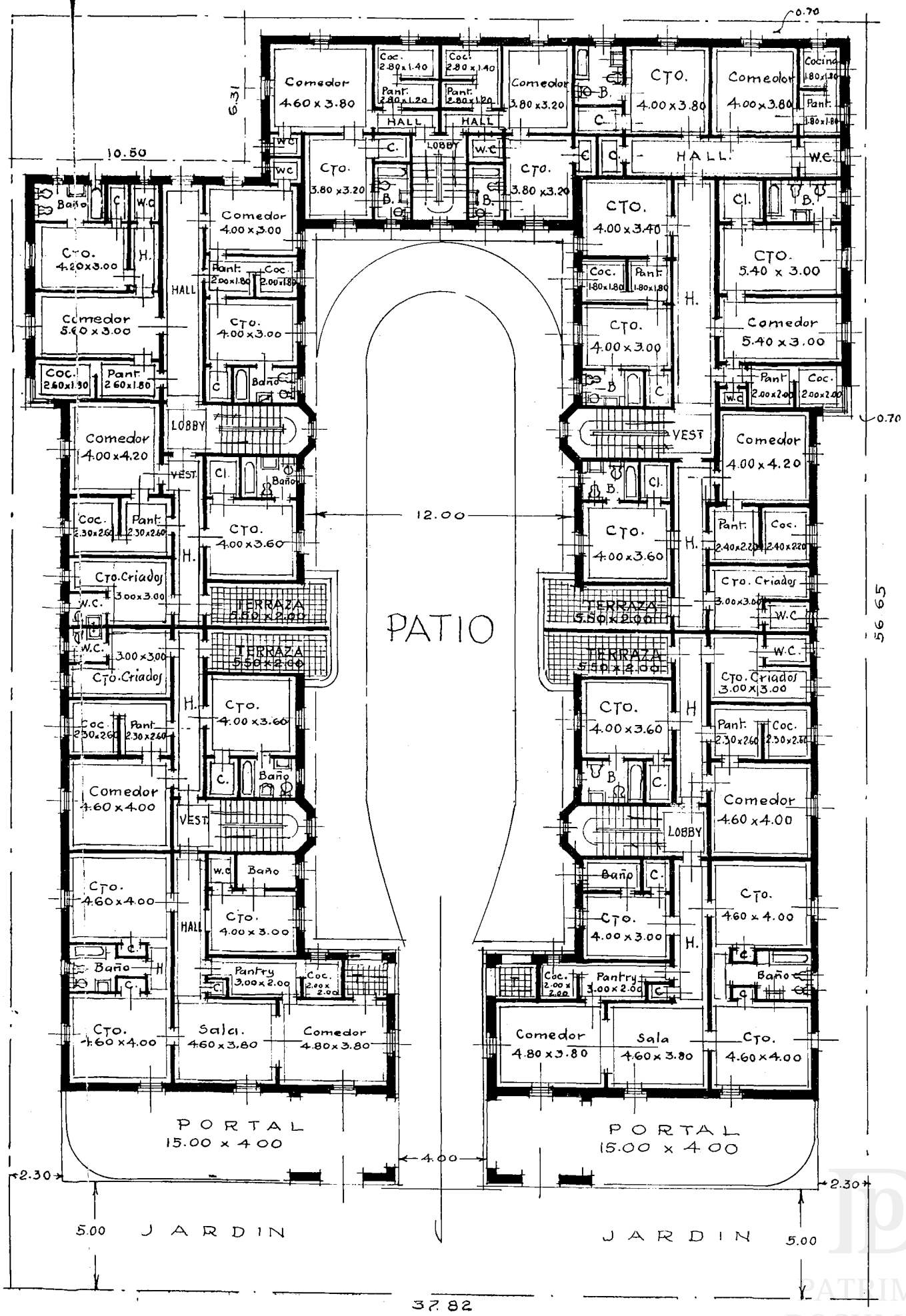
TERCERO:—Que se presinda, por ahora, del ensanche de la calle de O'Reilly a que se extendió éste proyecto, y que no pudiendo hacerse lo mismo con el proyectado para la calle de los Oficios y Callejón de Jústis, por haber solicitado en sus esquinas construcciones que más adelante harían imposible la reforma que las necesidades del tráfico exijen imperiosamente en puntos tan concurridos, se les dé a la calle de los Oficios el ancho de catorce metros, a espensas de ambas aceras y al Callejón de Jústis, el de diez en la misma forma así como está acordado para la calle de Obispo.

CUARTO:—Que, con arreglo a lo establecido en el artículo 60 del decreto organico de los Ayuntamientos, se consulte la aprobación de éste acuerdo con el Gobierno Superior Civil, explicando bien que no se trata ahora, de llevar a cabo, de una vez, ni en un periodo de tiempo determinado la reforma consultada, sino que sucesiva y gradualmente, ésto es, a medida, que vaya haciéndose necesaria la reedificación de las casas comprendidas en el proyecto de alineación y ensanche.

QUINTO:—Que, entre tanto, el expresado Arquitecto, complete los estudios de la segunda parte del proyecto de la gran vía, o sea la prolongación de la calle del Obispo, desde la Alameda hasta el punto conveniente a las faldas del Castillo del Príncipe, por la calle de San Rafael, San José o Zanja, en la dirección más recta posible.

SEXTO:—Que, una vez sancionado por el Gobierno Superior Civil la parte del proyecto que se somete a su aprobación, el Excmo. Ayuntamiento escogitará los medios más adecuados para hacer frente a los gastos que ha de ocasionar la mejora, bien incluyendo en sus presupuestos ordinarios las cantidades necesarias para las expropiaciones que cada año puedan ocurrir, bien solicitando recursos extraordinarios, al efecto, bien convinando los intereses del Municipio, del Gobierno y de los dueños de casas para contribuir a la reforma y precipitar su ejecución cuando convenga, previo trámites legales que le corresponda, derecho a que no entiende renunciar el Ayuntamiento, aunque ahora sí lo limita al mismo por prudencia.

Este acuerdo fué adoctado por todos lo señores Conceiales presente, excepto por el Sr. Bruzón, quien reproduio su voto particular consignando en la sección de 14 de Marzo, reforzándose con las recomendaciones hechas por el Conseio de Administración al examinar el presupuesto del corriente año, en que indicaba la conveniencia de que el Ayuntamiento no hiciese gastos involuntarios mientras no se encontrasen más desahogados sus fondos; y por el Sr. Cintras, quien, reconociendo la conveniencia y utilidad del proyecto de reforma gradual, deseaba que antes de acometerla se tuviesen presentes las consideraciones expuestas por el Sr. Bruzón."



PLANTA BAJA

Edificio de Apartamentos en la Calle G, entre 23 y 25, Vedado. Luis M. Santeiro, Propietario. — Emilio de Soto, Arquitecto.

guiría su pro[illegible] la calle [illegible] pedirse se declare el proyecto de

UNA LECCION VIVA DE URBANISMO

LA CALZADA DE SERRANO

P

"Las calles han sido llamadas las arte
transportan las calles de una gran ciudad es
y social... De poco le sirve a una comun
ción de los mejores caminos del mundo si
que imposibilita la penetración de la vida
McClintock, "Street Traffic Control", 192

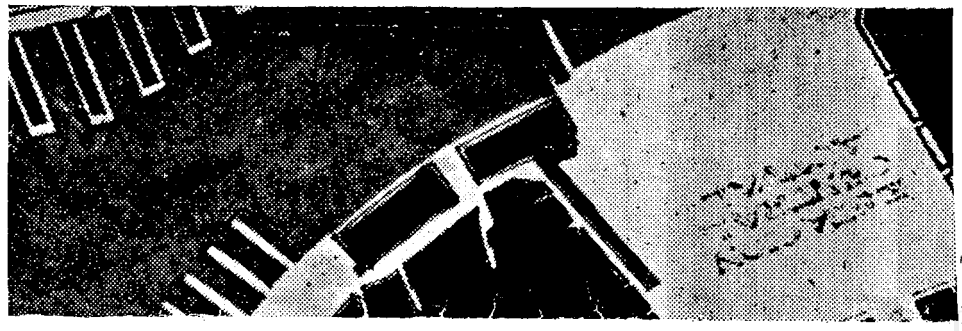
El problema de la congestión del tránsito en las calles no es nuevo en La Habana. Es verdad que cuando el historiador don José María Félix de Arrate hace notar ya en 1761 la estrechez de las calles de la parte hoy llamada antigua de la ciudad, no parece sentir que perjudica al tránsito (ni podía ser de otro modo dada la escasez de vehículos de tránsito interurbano de aquella época) sino al lucimiento de la población. (1). Pero tan lejos como 1830 encontramos la vívida descripción de Cirilo Villaverde: "...Subían y bajaban mu-"chos carruajes, carretones y carretas **la angosta calle** "**de la Muralla...** El ruido de las ruedas y de las patas "de los caballos en las piedras, resonaban como un "trueno continuado en el interior de las casas abiertas "a todos los vientos. No pocas veces chocaban unas "contra otros y **obstruían el paso por largo rato... El** "**transeunte de a pie, si no quería ser atropellado por** "**los caballos o estrujado contra las paredes de las ca-**"**sas con los bocines salientes de los cubos de las rue-**"**das, tenía que refugiarse en las tiendas hasta que se** "**despejara la vía.**" (2).

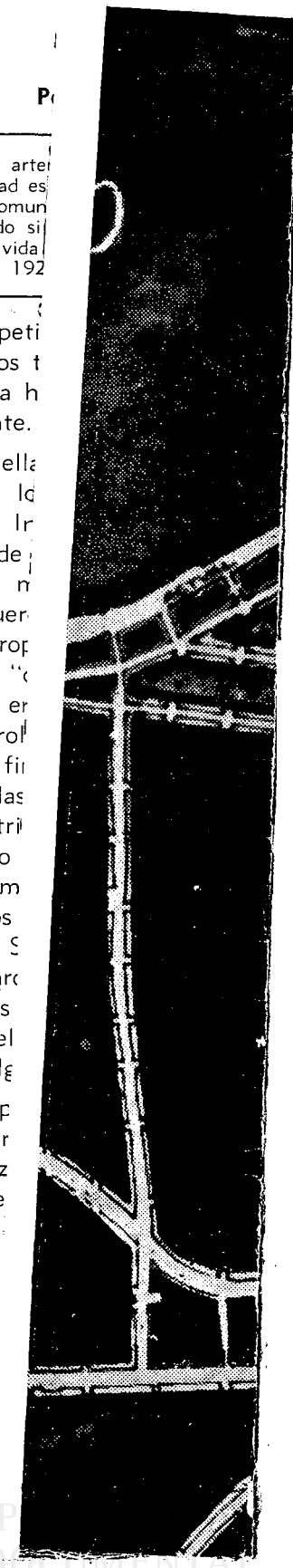
Don José María de la Torre en 1857 explica las causas de lo reducido de las dimesiones de las calles de La Habana calificándolo de **defecto** (3). El incremento de densidad de población que se experimentó de 1774 a 1840, con el paralelo aumento de vehículos de carga y particulares (ya en 1761 había volantas y calesas) (4), la introducción de vehículos de alquiler poco después de 1850 (5), fueron agudizando el problema sobre todo en las calles que daban salida a las

se hizo la peti
pero los años t
ra. Pero ya h
ser suficiente.

Por aquella
la meca de lo
cultivarse. Ir
lucionarios de
de nuestros m
delito de quer
ces más aprop
entonces la "
los grandes er
ver el desarrol
perio, cuya fi
vientre de las
ducto: la intri
A no dudarlo
en otros clim
obras, en los
del General S
criollas lograr
ximarse a las
en resolver el
sanche de alg

La idea p
bación el der
1859 el traz
amplios terre
y sus fosos.





UNA LECCION VIVA DE URBANISMO

LA CALZADA DE SERRANO

Por AQUILES MAZA y RAUL MACIAS

> "Las calles han sido llamadas las arterias de la ciudad... La carga que transportan las calles de una gran ciudad es la sangre viva de su vida económica y social... De poco le sirve a una comunidad estar localizada en la intersección de los mejores caminos del mundo si la densidad de su estructura es tal que imposibilita la penetración de la vida a todas sus partes..." — (Miller McClintock, "Street Traffic Control", 1925 pág. 1 y 2.)

El problema de la congestión del tránsito en las calles no es nuevo en La Habana. Es verdad que cuando el historiador don José María Félix de Arrate hace notar ya en 1761 la estrechez de las calles de la parte hoy llamada antigua de la ciudad, no parece sentir que perjudica al tránsito (ni podía ser de otro modo dada la escasez de vehículos de tránsito interurbano de aquella época) sino al lucimiento de la población. (1). Pero tan lejos como 1830 encontramos la vívida descripción de Cirilo Villaverde: "...Subían y bajaban muchos carruajes, carretones y carretas **la angosta calle de la Muralla...** El ruido de las ruedas y de las patas de los caballos en las piedras, resonaban como un trueno continuado en el interior de las casas abiertas a todos los vientos. No pocas veces chocaban unas contra otros y **obstruían el paso por largo rato... El transeunte de a pie, si no quería ser atropellado por los caballos o estrujado contra las paredes de las casas con los bocines salientes de los cubos de las ruedas, tenía que refugiarse en las tiendas hasta que se despejara la vía.**" (2).

Don José María de la Torre en 1857 explica las causas de lo reducido de las dimesiones de las calles de La Habana calificándolo de **defecto** (3). El incremento de densidad de población que se experimentó de 1774 a 1840, con el paralelo aumento de vehículos de carga y particulares (ya en 1761 había volantas y calesas) (4), la introducción de vehículos de alquiler poco después de 1850 (5), fueron agudizando el problema sobre todo en las calles que daban salida a las puertas de la ciudad. Desde antes de 1840 se hablaba de derribar las murallas, terminadas no hacía aún medio siglo; al principio se pensaba que el dar comunicación a todas las calles intramuros con las de extramuros, que generalmente ni se correspondían, sería remedio suficiente contra la congestión en aumento. En 1841 se hizo la petición oficial del derribo de las murallas pero los años trancurrían sin que la autorización llegara. Pero ya hacia 1860 se preveía que esto no iba a ser suficiente.

Por aquella época y desde mucho antes, París era la meca de los jóvenes criollos ricos que allí iban a cultivarse. Iniciados los primeros movimientos revolucionarios de nuestra isla, allá fueron también muchos de nuestros más ilustres patricios, desterrados por el delito de querer llevar la vida de nuestro país por cauces más apropiados a los adelantos de la época. Ya entonces la "capital del mundo" había experimentado los grandes ensanches de Napoleón I y comenzaba a ver el desarrollo de los grandes planes del Segundo Imperio, cuya finalidad principal era ver desaparecer "el vientre de las revoluciones" y su más formidable reducto: la intrincada red de angostas calles de la ciudad. A no dudarlo influídos por lo que tenían ocasión de ver en otros climas y en especial por aquellas grandiosas obras, en los breves y felices momentos del gobierno del General Serrano en que las mejores mentalidades criollas lograron, algunas tras de volver del exilio, aproximarse a las esferas del gobierno de su país, se pensó en resolver el problema de La Habana mediante el ensanche de algunas de sus calles.

La idea prendió, tomó forma. Pendiente de aprobación el derribo de las murallas, confeccionado desde 1859 el trazado de nuevas manzanas y calles en los amplios terrenos ocupados hasta ese momento por éstas y sus fosos, al pensarse en ensanches, lógicamente la atención cayó sobre las calles de Obispo y de O'Reilly, las de mayor tránsito y que conducían a las puertas más concurridas de la ciudad, por donde se acudía al teatro de Tacón y otros sitios de esparcimiento de la ciudad, y de ellas en especial Obispo, "la más indicada de todas las de la población para semejante reforma, ya por hallarse en ella el Palacio de Gobierno y la Casa Consistorial, ya por ser el centro del comercio, ya por afluir a la misma el mayor movimiento de carruajes," como dice el acta del Cabildo habanero del 23 de Mayo de 1862.

La idea llegó a tener, hecho insólito, hasta el apoyo oficial, y esta acta que acabamos de citar, registra una memorable reunión dedicada totalmente a discutir los planes y proyectos de ensanches confeccionados por el arquitecto municipal don Saturnino García, como consecuencia de "un expediente" promovido desde meses atrás, expediente que se inició, según manifiesta el propio Presidente del Cabildo, Gobernador Político doctor Antonio Mantilla, "con el objeto de hacer desapa-

(1) "La planta de esta ciudad no es de aquella hermosa y perfecta delineación que según las reglas del arte y estilo moderno contribuye tanto al mejor aspecto y orden de los lugares y desahogo de sus habitantes, porque las calles no son muy anchas ni bien niveladas, principalmente las que corren de Norte a Sur, que es por donde tiene su longitud la población; pero como casi todas gozan de un mismo ancho, pues ninguna baja de ocho varas, y hay muy pocas cerradas ni enteramente oblícuas o recodadas, cuando no puede competir en belleza y regularidad a las modernas hace conocido exceso a las antiguas en estas circunstancias." ("Los Tres Primeros Historiadores.—Arrate, Cap. XV, pág. 128).

(2) "Cecilia Valdés", II Parte. Cap. I.

(3) (Cap. I, Fundación de La Habana).

(4) Arrate. Ob. cit. Cap. pág. 155).

(5) José María de la Torre. (ob. cit. pág. 120).

Plano de La N. Forestier,

UNA LECCION VIVA DE URBANISMO

LA CALZADA DE SERRANO

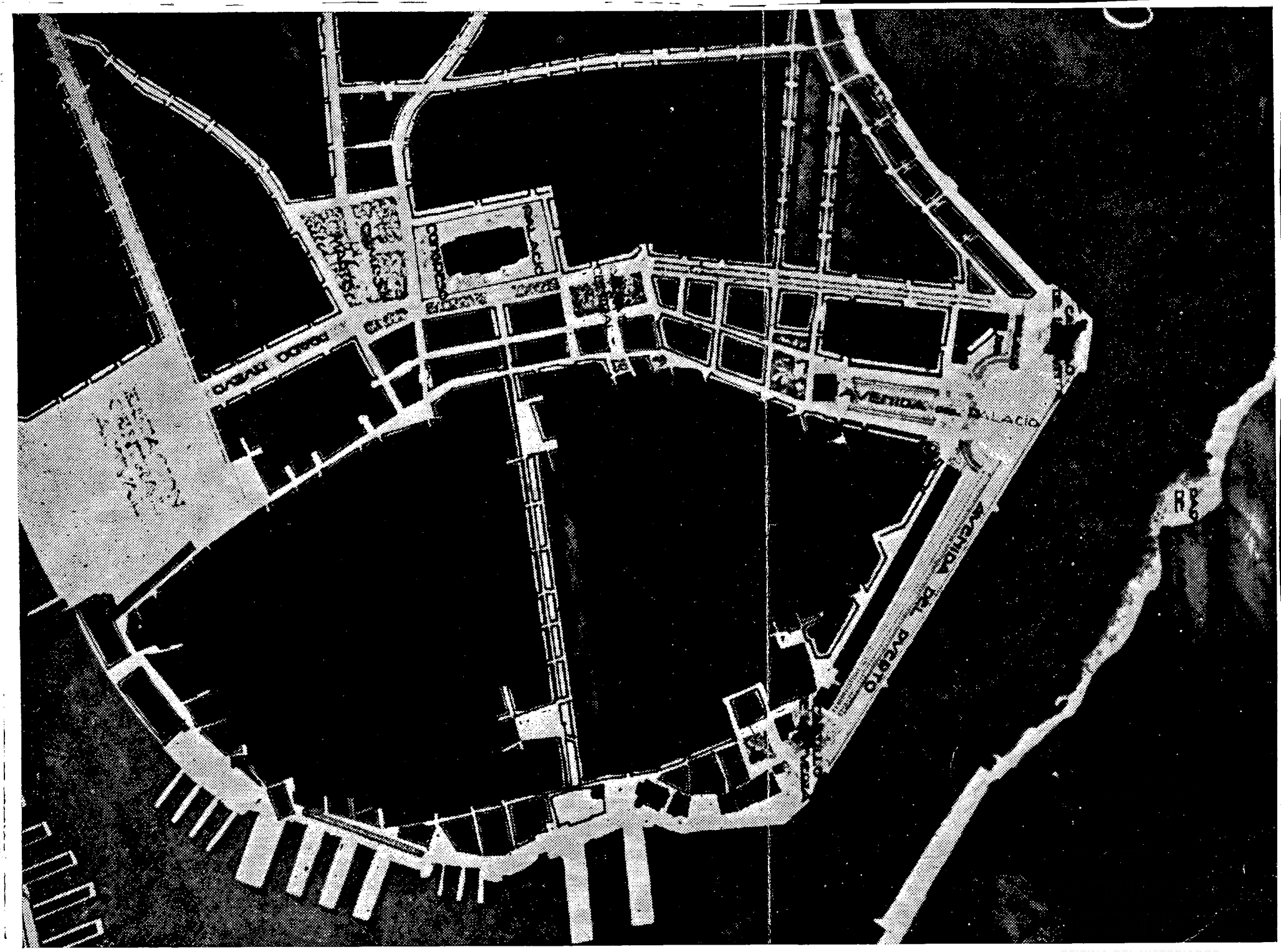
Por **AQUILES MAZA y RAUL MACIA**

"Las calles han sido llamadas las arterias de la ciudad... La carga que transportan las calles de una gran ciudad es la sangre viva de su vida económica y social... De poco le sirve a una comunidad estar localizada en la intersección de los mejores caminos del mundo si la densidad de su estructura es tal que imposibilita la penetración de la vida a todas sus partes..." — (Miller McClintock, "Street Traffic Control", 1925 pág. 1 y 2.)

El problema de la congestión del tránsito en las calles no es nuevo en La Habana. Es verdad que cuando el historiador don José María Félix de Arrate hace notar ya en 1761 la estrechez de las calles de la parte hoy llamada antigua de la ciudad, no parece sentir que perjudica al tránsito (ni podía ser de otro modo dada la escasez de vehículos de tránsito interurbano de aquella época) sino al lucimiento de la población. (1). Pero tan lejos como 1830 encontramos la vívida descripción de Cirilo Villaverde: "...Subían y bajaban mu-"chos carruajes, carretones y carretas **la angosta calle** "**de la Muralla...** El ruido de las ruedas y de las patas "de los caballos en las piedras, resonaban como un "trueno continuado en el interior de las casas abiertas

se hizo la petición oficial del derribo de las muralla pero los años trancurrían sin que la autorización llega ra. Pero ya hacia 1860 se preveía que esto no iba ser suficiente.

Por aquella época y desde mucho antes, París er la meca de los jóvenes criollos ricos que allí iban cultivarse. Iniciados los primeros movimientos revo lucionarios de nuestra isla, allá fueron también mucho de nuestros más ilustres patricios, desterrados por e delito de querer llevar la vida de nuestro país por cau ces más apropiados a los adelantos de la época. Y entonces la "capital del mundo" había experimentad los grandes ensanches de Napoleón I y comenzaba



Plano de La Habana en 1926 con el ensanche proyectado de la calle de Teniente Rey, en ocasión de la llegada a La Habana del Urbanista J. C. N. Forestier, con la Avenida de los Muelles, la Avenida del Puerto, la de Palacio y el ensanche de la calle de Cárdenas, por J. C. N. Forestier. Nótese la unión de radiales y circuítos.

recer las manzanas de casas comprendidas entre las calles de Obispo y O'Reilly para formar de ellas una sola gran vía o al menos regularizar esas manzanas, dándole a ambas calles más anchura." Efectivamente, al comenzar el acta se dice que "se dió cuenta de la alineación y ensanche de las calles de Obispo y O'Reilly," expresándose con esto que en la mente de todos se hallaba la idea de hacer algo en ambas calles a la vez. Pero en su informe el Presidente del Cabildo dice, para explicar el abandono de esta idea más grandiosa y que prendida en la mente de nuestro pueblo llegó a nosotros por tradición, a través de nuestros abuelos: "los estudios practicados en el terreno habían hecho modificar el proyecto primitivo y reducirlo por ahora a fijar la lineación y rectitud de la calle de Obispo desde el muelle hasta la Alameda de Isabel II y prolongación más adelante, por la de San Rafael o San José."

Un estudio concienzudo de este documento y de la suerte que corrieron los proyectos en él descritos, es la más elocuente lección de urbanismo. A través de su estilo, para nosotros árido y leguleyesco permite vislumbrar todo el mundo de vastos planes que existían en la mente del grupo más destacado de intelectuales cubanos de la época, cuyos más elevados exponentes fueron el Conde de Pozos Dulces, Aldama, Saco, Delmonte, Morales Lemus, Azcárate, Don Pepe, etc., y del grado de progreso a que habían llegado en esos planes, de los que el proyecto que analizamos era sólo un adelanto. Vemos como no se concretaba sólo al ensanche de la calle de Obispo, sino a su "prolongación más adelante, por la de San Rafael o "San José", como termina el párrafo que acabamos de citar, además el informe de la Sección Sexta habla de "dos, tres, o más vías de comunicación que enlacen la ciudad antigua con la ciudad nueva"y también acuerda que "se le dé a la calle de los Oficios el ancho de 14 metros, a expensas de ambas aceras..." Así este plan general no comprendía sólo la necesidad del ensanche de las radiales, sino también de las calles de circunvalación, había pues una

A muchos y muy jugosos comentarios se prestaría el estudio del documento que repetidas veces acabamos de

"Cuando las calles no pueden responder a la demanda creciente que pesa sobre ellas, el crecimiento de la ciudad se limita."—Miller McClintock "Street Traffic Control," 1925, pág. 2.

que inició las reformas que van plantando en la Capital de la Gran Antilla y las que continuando con celo y patriotismo sus concejales actuales, llegará en pocos años a transformarla completamente y ponerla al nivel de las principales capitales de Europa y América."

y cuyo
ridos a
del Ayu
amplia
ble al
"si se
lo "con
clina al
toso, n
tan cla
de urba

¿Có
los que
"si se
esta re
Conceja
luego...
tantos,
benefic
ciso lle
torma,
compre
nueva
zando
se les
pio Pte
indispe
NES D
TOS T
costo,
para ob
llevar a
asoma
tradicio
benefic
ción fo
derecho
y prop
sesenta

Un "Tranque" o "Embot
Diciembre 1

imperfectas y desdecirí
da," en el informe de la
sidente del Ayuntamier
lineación, y aprobado e
naturalmente, en algun
cios y desahogados los f
más o menos pronto, e
indispensable precipitar
recursos extraordinarios,
tar el auxilio directo o ir
se declare el proyecto de
tos de expropiación forz
con los dueños de edific
tamiento, por un precio
indirectos más eficaces

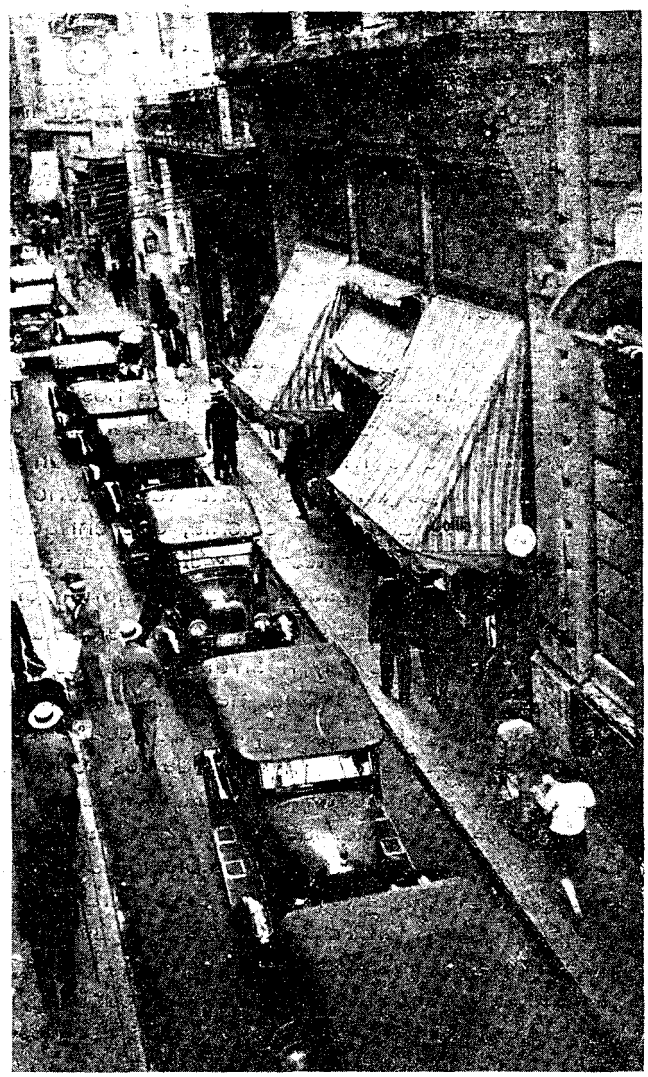
recer las manzanas de casas comprendidas entre las calles de Obispo y O'Reilly para formar de ellas una sola gran vía o al menos regularizar esas manzanas, dándole a ambas calles más anchura." Efectivamente, al comenzar el acta se dice que "se dió cuenta de la alineación y ensanche de las calles de Obispo y O'Reilly," expresándose con esto que en la mente de todos se hallaba la idea de hacer algo en ambas calles a la vez. Pero en su informe el Presidente del Cabildo dice, para explicar el abandono de esta idea más grandiosa y que prendida en la mente de nuestro pueblo llegó a nosotros por tradición, a través de nuestros abuelos: "los estudios practicados en el terreno habían hecho modificar el proyecto primitivo y reducirlo por ahora a fijar la lineación y rectitud de la calle de Obispo desde el muelle hasta la Alameda de Isabel II y prolongación más adelante, por la de San Rafael o San José."

Un estudio concienzudo de este documento y de la suerte que corrieron los proyectos en él descritos, es la más elocuente lección de urbanismo. A través de su estilo, para nosotros árido y leguleyesco permite vislumbrar todo el mundo de vastos planes que existían en la mente del grupo más destacado de intelectuales cubanos de la época, cuyos más elevados exponentes fueron el Conde de Pozos Dulces, Aldama, Saco, Delmonte, Morales Lemus, Azcárate, Don Pepe, etc., y del grado de progreso a que habían llegado en esos planes, de los que el proyecto que analizamos era sólo un adelanto. Vemos como no se concretaba sólo al ensanche de la calle de Obispo, sino a su "prolongación más adelante, por la de San Rafael o "San José", como termina el párrafo que acabamos de citar, además el informe de la Sección Sexta habla de "dos, tres, o más vías de comunicación que enlacen la ciudad antigua con la ciudad nueva"y también acuerda que "se le dé a la calle de los Oficios el ancho de 14 metros, a expensas de ambas aceras..." Así este plan general no comprendía sólo la necesidad del ensanche de las radiales, sino también de las calles de cincunvalación, había pues una amplia visión del conjunto, y efectivamente en otra parte del acta habla del "gran plano geométrico que se está levantando," y lo confirma el primer acuerdo, en el que al declarar de imprescindible necesidad la formación de una gran vía de comunicación desde el muelle de Caballería hasta las inmediaciones del Castillo del Príncipe, aclara que se realizará "sin perjuicio de las demás que puedan acordarse al examinar el nuevo plano geométrico **de la Ciudad y pueblos de la Jurisdicción que se está levantando.**"

Algunas citas más del texto de la propia acta, nos darán idea de lo minucioso del estudio hecho y demostrarán que no era producto de la impremeditación, sino una solución cuidadosamente pesada y medida, no por improvisados sino por hombres preparados y al tanto de las más vibrantes experiencias de su época. El arquitecto municipal don Saturnino García preparó dos proyectos, uno modesto, ensanchando la calle de Obispo hasta 14 metros, con portales de 3 metros a ambos lados, con un costo total de $459,988.00 y en el otro, más ambicioso, se ensanchaba la calzada hasta 25 metros, con portales de 3 metros de latitud a ambos lados y cuyo costo final ascendería a $2.276,237.00. Sometidos ambos proyectos al estudio de la Sección Sexta del Ayuntamiento, ésta, en demostración de la visión amplia de sus miembros, dictaminó en sentido favorable al último: "Mucho ganaríamos" dice su informe, "si se realizara este proyecto (el de los 14 ms.) pero lo "considera insuficiente la Sección y por tanto se inclina al proyecto de los 25 ms., **que aunque muy costoso, no lo será tanto en definitiva.**" ¡Qué apreciación tan clara en estos difíciles y atemorizantes problemas de urbanismo!

¿Cómo viabilizaban la realización de su proyecto los que lo impulsaban? La propia acta nos lo explica: "si se ha presupuestado el costo de la primera parte de esta reforma," dice Mantilla informando aún a los Concejales, "no es porque se trata (de hacerlo) desde luego..." Los fondos de la colonia, que enriquecían a tantos, no eran suficientes para esta obra que tanto beneficio hubiera reportado a nuestra capital, era preciso llevarla a cabo "dejando al tiempo ejecutar la reforma, a medida que vayan arruinándose los edificios comprendidos en ella y sea necesario levantarlos de nueva planta, retirándolos a la línea fijada e indemnizando a los propietarios del valor de los terrenos que se les ocupe." En efecto, continúa explicando el propio Pte.: "para ejecutar de una vez la reforma sería indispensable no sólo tener disponible los DOS MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS en que se gradúa su costo, **sino seguir el expediente por todos sus trámites,** para obtener la declaración de utilidad pública y poder llevar a cabo las expropiaciones forzosas." En esta cita asoma el terror invencible, tan firmemente arraigado, tradicional ya en nuestro medio y por el que de tantos beneficios públicos nos vemos privados, a la expropiación forzosa, terror en virtud del cual, el respeto a los derechos de diez, veinte, a lo más cincuenta ciudadanos y propietarios, se antepone eternamente al bien de sesenta mil propietarios y medio millón de ciudadanos y que a la larga perjudica también a aquellos cuyos intereses pretende defender.

Fué seleccionado pues, para realizar esta obra grandiosa, el sistema más tímido de ensanche, el ensanche gradual. No podía concebirse de otro modo en aquella época y en una colonia española. Ensanche sujeto a peligros, lento, casi inacabable, que durante largos años deprecia en vez de elevar el valor de la vía ensanchada (buen ejemplo de esto lo tenemos en la calle de Corrals). No se les pasaba a ellos por alto los inconvenientes de este sistema y tanto la Sección en su informe, como el Cabildo, tenían estudiados modos de asegurar buena forma y tamaño a los solares que resultaran después del ensanche e ingeniosos medios de acelerar el proceso de éste. Dice el acta "Efectuada la reforma con este ancho sería indispensable adquirir una gran parte de las casas que se hallan al fondo de las actuales, porque si segregamos de éstas todo el terreno que fuere necesario para el ensanche, no quedaría en algunas calles lo indispensable para formar las fachadas y en otras no resultarían sobrantes y las nuevas edificaciones que no tuvieran un fondo regular quedarían



Un "Tranque" o "Embotellamiento" de la calle de Obispo. Diciembre 19, 1926, 11.40 a. m.

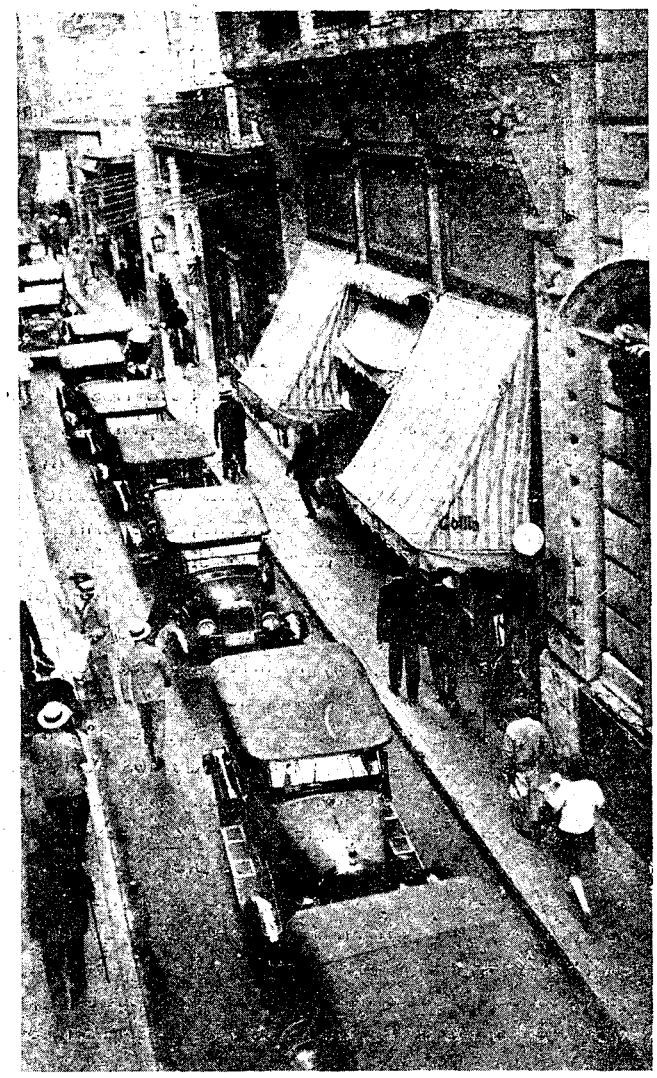
imperfectas y desdecirían de la elegancia de la fachada," en el informe de la Sección, y más adelante el Presidente del Ayuntamiento añade: "Una vez fijada la lineación, y aprobado el ensanche gradual, ejecutado, naturalmente, en algunas manzanas o en varios edificios y desahogados los fondos Municipales, podrá llegar

tarán después del ensanche e ingeniosos medios de acelerar el proceso de éste. Dice el acta "Efectuada la reforma con este ancho sería indispensable adquirir una gran parte de las casas que se hallan al fondo de la actuales, porque si segregamos de éstas todo el terreno que fuere necesario para el ensanche, no quedaría en algunas calles lo indispensable para formar las fachadas y en otras no resultarían sobrantes y las nuevas edificaciones que no tuvieran un fondo regular quedarían

recer las manzanas de
calles de Obispo y O'Rei
sola gran vía o al menc
dándole a ambas calles m
al comenzar el acta se di
alineación y ensanche de
lly," expresándose con est
se hallaba la idea de hace
vez. Pero en su informe el
para explicar el abandono
que prendida en la ment
nosotros por tradición, a
"los estudios practicados
modificar el proyecto prim
fijar la lineación y rectituc
el muelle hasta la Alamed
más adelante, por la de Sa

Un estudio concienzuc
la suerte que corrieron los
la más elocuente lección d
estilo, para nosotros áridc
lumbrar todo el mundo d
en la mente del grupo má
cubanos de la época, cuyo
fueron el Conde de Pozos
monte, Morales Lemus, Az
grado de progreso a que ha
de los que el proyecto que
lanto. Vemos como no se
de la calle de Obispo, sino
lante, por la de San Rafael
el párrafo que acabamos
de la Sección Sexta habla
comunicación que enlacen
dad nueva"y también acue
de los Oficios el ancho d
ambas aceras..." Así este
sólo la necesidad del ensa
también de las calles de cir
amplia visión del conjun
parte del acta habla del
se está levantando," y lo
en el que al declarar de
formación de una gran ví
muelle de Caballería hasta
tillo del Príncipe, aclara qu
de las demás que puedan a
vo plano geométrico **de la**
dicción que se está levanta

Algunas citas más del
darán idea de lo minucioso
trarán que no era producto



Un "Tranque" o "Embotellamiento" de la calle de Obispo. Diciembre 19, 1926, 11.40 a. m.

imperfectas y desdecirían de la elegancia de la fachada," en el informe de la Sección, y más adelante el Presidente del Ayuntamiento añade: "Una vez fijada la *lineación, y aprobado el ensanche gradual, ejecutado,* naturalmente, en algunas manzanas o en varios edificios y desahogados los fondos Municipales, podrá llegar más o menos pronto, el caso de que convenga o sea indispensable precipitar la reforma y para ello buscar recursos extraordinarios; apelar a un empréstito, solicitar el auxilio directo o indirecto del Gobierno; pedir que se declare el proyecto de utilidad pública para los efectos de expropiación forzosa o entrar en tratos amigables con los dueños de edificios para que los cedan al Ayuntamiento, por un precio razonable... entre los medios indirectos más eficaces que pueden escogitarse, para apresurarse la reforma, sería sin duda el mejor y más expedito el solicitar del Gobierno de Su Majestad la concesión de una lotería anual, cuyos principales premios consistirían en edificios de valores determinados construídos por el Ayuntamiento sobre los terrenos que éste tuviera necesidad de expropiar, para llevar a cabo el ensanche en menos de diez años." Y la visión certera de todos estos problemas y del porvenir de nuestra Ciudad, aparece de nuevo en estos párrafos de los considerandos del Cabildo: "es de evidente conveniencia e indispensable necesidad el ensanche de la citada calle..., cuando más se dilate la indispensable reforma proyectada, tanto más difícil será su ejecución y tanto mayor su costo, si como es probable se construyen en ella nuevos edificios valiosos; que la mejora de que se trata, **si por el momento gravosa, será al fin reproductiva, porque las fábricas que se levanten en la calle de Obispo cuando este asegurado su ensanche, producirán tres o cuatro veces de lo que hoy producen las que existen en ella, y por consiguiente se aumentarán en la misma proporción los ingresos por el impuesto sobre fincas urbanas**"; y en estos otros del *informe de la Sección al Cabildo*: "Si retrocedemos ante la vista de la cantidad que se necesita para llevar a cabo la reforma, jamás haremos nada... Grande aparece el costo presupuestal para una obra de esta clase, pero si consideramos... se verá que **no hay costo excesivo al lado del bien grande que disfrutarán nuestros venideros, que conocerán, mas que nosotros, sus necesidades, puesto que vivirán en un siglo que participará de adelantos que no poseemos hoy.** Además, en este costo podrá **haber una rebaja por el aumento en valor que tomarán las propiedades que se hagran frente a esta Calzada y las que se enlacen con ella, porque indudablemente los establecimientos públicos y aun las habitaciones altas tendrán un gran valor y pagarán altos alquileres.**" Maravilla encontrar, hace setenta años, una tal previsión del desarrollo futuro de nuestra capital, del sentido que este desarrollo iba a tomar y las posibilidades que este ensanche ofrecía a la población.

Una fe ingenua en la bondad y en la justicia, producto probable de la reciente aunque ligera intervención en los asuntos públicos, asoma en este párrafo: "siempre hallaremos recursos disponibles para que de una manera u otra auxiliemos la realización del proyecto **en la firme inteligencia de que en el siglo de las luces en que vivimos, jamás quedará una obra de utilidad pública empezada sin que en más a menos tiempo no se realice.**"

Y *un ardiente deseo de mejora, de crear en este* medio bienes vistos en otros climas, unido a una poderosa fe en la capacidad del cubano para introducir estas mejoras, también se nota cuando dicen: "la calzada vendrá a ser el boulevard de La Habana, como son los de París y como lo es el Broadway de New York." Y más adelante, en la apelación al Gobernador Superior Civil (en aquel entonces General Serrano) "para que le preste su eficaz apoyo a una obra que trasmitirá su nombre a las generaciones venideras, como la época gloriosa de su mando, en que podrá quedar señalada la de la primera Corporación Municipal de La Habana que inició las reformas que van plantando en la Capital de la Gran Antilla y las que continuando con celo y patriotismo sus concejales actuales, llegará en pocos años a transformarla completamente y ponerla al nivel de las principales capitales de Europa y América."

"Cuando las calles no pueden responder a la demanda creciente que pesa sobre ellas, el crecimiento de la comunidad se limita."—Miller McClintock "Street Traffic Control," 1925, pág. 2.

A muchos y muy jugosos comentarios se presta el estudio del documento que repetidas veces acabamos

de citar, representativo de uno de los más interesantes momentos en la historia de nuestra vida bajo la dominación española, alto exponente de la cultura alcanzada por ese grupo de hombres que se adelantaban tan notablemente a su época, demostración de sus anhelos de engrandecimiento de la patria y de su capital, de las necesidades y de las energías que, apenas un lustro más tarde, los llevaron a empuñar las armas para obtener por la fuerza lo que de otra forma no lograban conseguir.

Un cuarto de siglo faltaba para que parecido empeño en la metrópoli diera motivo al nacimiento de la inimitable música de "La Gran Vía"; 32 años para que en Buenos Aires se abriera la Avenida de Mayo y más de 40 para que el éxito de la cirugía urbana, seccionando el antiguo Río de Janeiro con la Avenida de Río Branco, iniciara la serie de transformaciones que han elevado a la ciudad carioca al rango de las primeras de América.

Mas ninguna enseñanza tan elocuente encierra este documento como la del destino de los proyectos en e expuestos y el consecuente efecto en la sección de la ciudad que se pretendía engrandecer. El acuerdo cuarto de la memorable sesión disponía que, en cumplimiento del decreto orgánico de los Ayuntamientos se consultase con el Gobierno Superior Civil la aprobación del acuerdo de ensanche de Obispo y Oficios. ¿Qué contestó el General Serrano? ¿Dió su aprobación al acuerdo? No hemos consultado los documentos posteriores a esa fecha. Lo cierto es que poco pudo hacer Serrano pues en breve lo sustituyó don Domingo Dulce, bajo cuyo mando, el 8 de Agosto de 1863, se inició ante el general aplauso de todo el pueblo, el derribo de las antiguas murallas. Sin duda que las energías todas de este período se dedicaron a la destrucción de dichas fortificaciones y al trazado de nuevas calles y solares sobre el espacio que habían ocupado. A poco se vieron nuevamente lanzados a la oposición los cubanos y el 10 de Octubre de 1868, estalló la guerra.

Los años sucesivos fueron difíciles para la vida del país. En la capital se terminó el derribo de las mura-

Río de Jane
chura 1809

do, su costo final n
con la reventa de lo
siguiendo el métod
del necesario para
tado en aquellos m
tástica danza de m
año siguiente, el pr
dad, ganancia tamb
en "La Habana Actu
de Muralla y Haba
propone el de Teni
Avenida de los Mue
de Ingeniero Civil (
combinación con H

Harland Barthol
Luis" 1917, dice q
de la influencia qu
hace sobre la vida
de las pequeñas ca
anchura... **La extren
imposibilita para el
do tanto, sinó más
a la pereza aparent
ciudad."** Obedece
La Habana Antigua
colapso de 1920 y a

Ultimamente mi
tiende sino que se **d**
go, Galiano, Reina,
jando de esta parte
deviniendo una zon
comercios baratos.
van abandonando, a
la Mansión Ejecutiva
las fluctuaciones de
pudimos comprobar
valores allá suelen
otras partes de la
**osia parte y busca v
las necesidades actu**
viera siquiera una v
zada de Serrano, p.

Una vía amplia
la flanquean, sino
tante más allá. Pr
esta zona posee vida

cia? Es
Wall Stre
New York
alegre del
certerame
Obispo co
de calzad
la Danza
cetro. A

oicuria

de Construcciones, Fomento y Urbanismo tengan orientación nacional, respondiendo a las necesidades distintas de los municipios y no sólo a las del Municipio de La Habana y al mismo tiempo lograr que de los Alcaldes Municipales se consiga la situación de fondos suficientes para que los Arquitectos Municipales, de los distintos Términos, puedan concurrir al Congreso.

de citar, representativo de uno de los más interesantes momentos en la historia de nuestra vida bajo la dominación española, alto exponente de la cultura alcanzada por ese grupo de hombres que se adelantaban tan notablemente a su época, demostración de sus anhelos de engrandecimiento de la patria y de su capital, de las necesidades y de las energías que, apenas un lustro más tarde, los llevaron a empuñar las armas para obtener por la fuerza lo que de otra forma no lograban conseguir.

Un cuarto de siglo faltaba para que parecido empeño en la metrópoli diera motivo al nacimiento de la inimitable música de "La Gran Vía"; 32 años para que en Buenos Aires se abriera la Avenida de Mayo y más de 40 para que el éxito de la cirugía urbana, seccionando el antiguo Río de Janeiro con la Avenida de Río Branco, iniciara la serie de transformaciones que han elevado a la ciudad carioca al rango de las primeras de América.

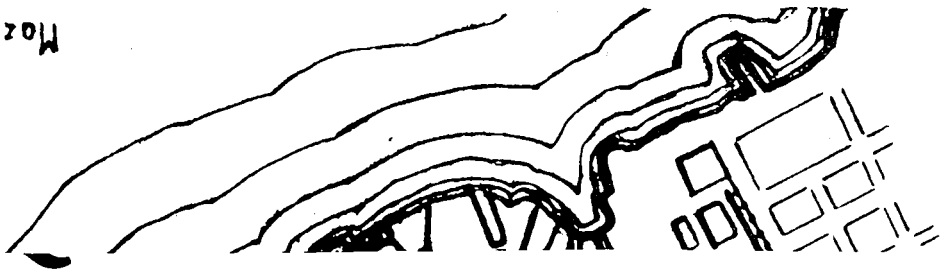
Mas ninguna enseñanza tan elocuente encierra este documento como la del destino de los proyectos en e expuestos y el consecuente efecto en la sección de la ciudad que se pretendía engrandecer. El acuerdo cuarto de la memorable sesión disponía que, en cumplimiento del decreto orgánico de los Ayuntamientos se consultase con el Gobierno Superior Civil la aprobación del acuerdo de ensanche de Obispo y Oficios. ¿Qué contestó el General Serrano? ¿Dió su aprobación al acuerdo? No hemos consultado los documentos posteriores a esa fecha. Lo cierto es que poco pudo hacer Serrano pues en breve lo sustituyó don Domingo Dulce, bajo cuyo mando, el 8 de Agosto de 1863, se inició ante el general aplauso de todo el pueblo, el derribo de las antiguas murallas. Sin duda que las energías todas de este período se dedicaron a la destrucción de dichas fortificaciones y al trazado de nuevas calles y solares sobre el espacio que habían ocupado. A poco se vieron nuevamente lanzados a la oposición los cubanos y el 10 de Octubre de 1868, estalló la guerra.

Los años sucesivos fueron difíciles para la vida del país. En la capital se terminó el derribo de las murallas y se implantó el servicio de tranvías. Obispo, por donde no pudo pasar ninguna línea, vió reconstruír muchos de sus antiguos edificios mientra continuaba siendo el centro de los comercios de lujo y el primer gobierno republicano la vió aún paseo favorito de sus habitantes.

Apareció el automóvil, se pavimentaron las calles y aceras, hubo alcantarillado. Surgieron nuevas corrientes económicas, nuevos sistemas constructivos y de transporte y transformaron rápidamente la fisonomía de la ciudad. Vino la guerra mundial y con la miseria y el hambre de Europa se enriqueció el cubano a la vez que su socio norteamericano. En La Habana hubo fiebre de negocios y de construcción. La ciudad se inundó de automóviles, aparecieron numerosos edificios de más de cuatro pisos. ¡Qué no hubiera sido Obispo y aún su vecina O'Reilly, entonces, de haberse llegado a transformar aquella en la Calzada de Serrano! ¿A qué altura no habrían llegado sus rascacielos y su importancia? Es probable que hubiera llegado a ser a la vez Wall Street, Broadway y Fifth Avenue del pequeño New York que fué La Habana de 1920, la ciudad **más alegre del mundo** según Blasco Ibáñez. Pero la ley tan certeramente expresada por McClintock es inexorable. Obispo con sus 5.85 ms. de ancho total y sus 3.53 ms. de calzada, en la congestión angustiosa de los días de la Danza de los Millones (6), tuvo que resignar su cetro. Antes de 1914 ya era San Rafael centro de los comercios de lujo. La fiebre del azúcar detuvo aparentemente su descencia, pero pasada esta singular crisis de nuestra vida republicana, la decadencia de Obispo, como la de toda La Habana Antigua se acentuó. No han faltado esfuerzos para detener este descenso, de 1910 acá, repetidas veces se han planeado ensanches en La Habana Antigua, pero no se ha proyectado ninguno más para Obispo. El alza de los valores en esta parte de la ciudad y la calidad de las construcciones allí erigidas, en especial en los años de la guerra europea, a pesar de la decadencia subsiguiente, han prevenido el pensar más en ello.

Río de Janeiro.—La Avenida de Río Branco de 33 metros de anchura 1809 m. de largo, abierta en 1903, en menos de seis meses derribando cerca de seiscientos edificios.

Cuando en 1918 el Ingeniero Pedro Pablo Gastón, en su análisis del plano de La Habana recién terminado, apunta la necesidad de ensanche de esta parte de la ciudad como único remedio para descongestionarla (7), se va a las calles de Sol y Luz para hacerlo viable. Otra interesante lección es este proyecto de Gastón, cuyo aspecto económico había sido cuidadosamente estudia-



Y URBANISMO

Editada por el Colegio Nacional de Arquitectos

Acogida a la franquicia postal como correspondencia de 2da Clase en las Oficinas de Correos de la Habana

DIRECTOR:
ARQ. J. M. BENS-ARRARTE

Número Suelto 25 c.

Redacción: INFANTA Y 25. Telf. U-6206

ADMINISTRADOR:
ARQ. MANUEL J. CANTERO

AÑO V | HABANA, FEBRERO DE 1937 | Nº 43

Colegio Nacional de Arquitectos

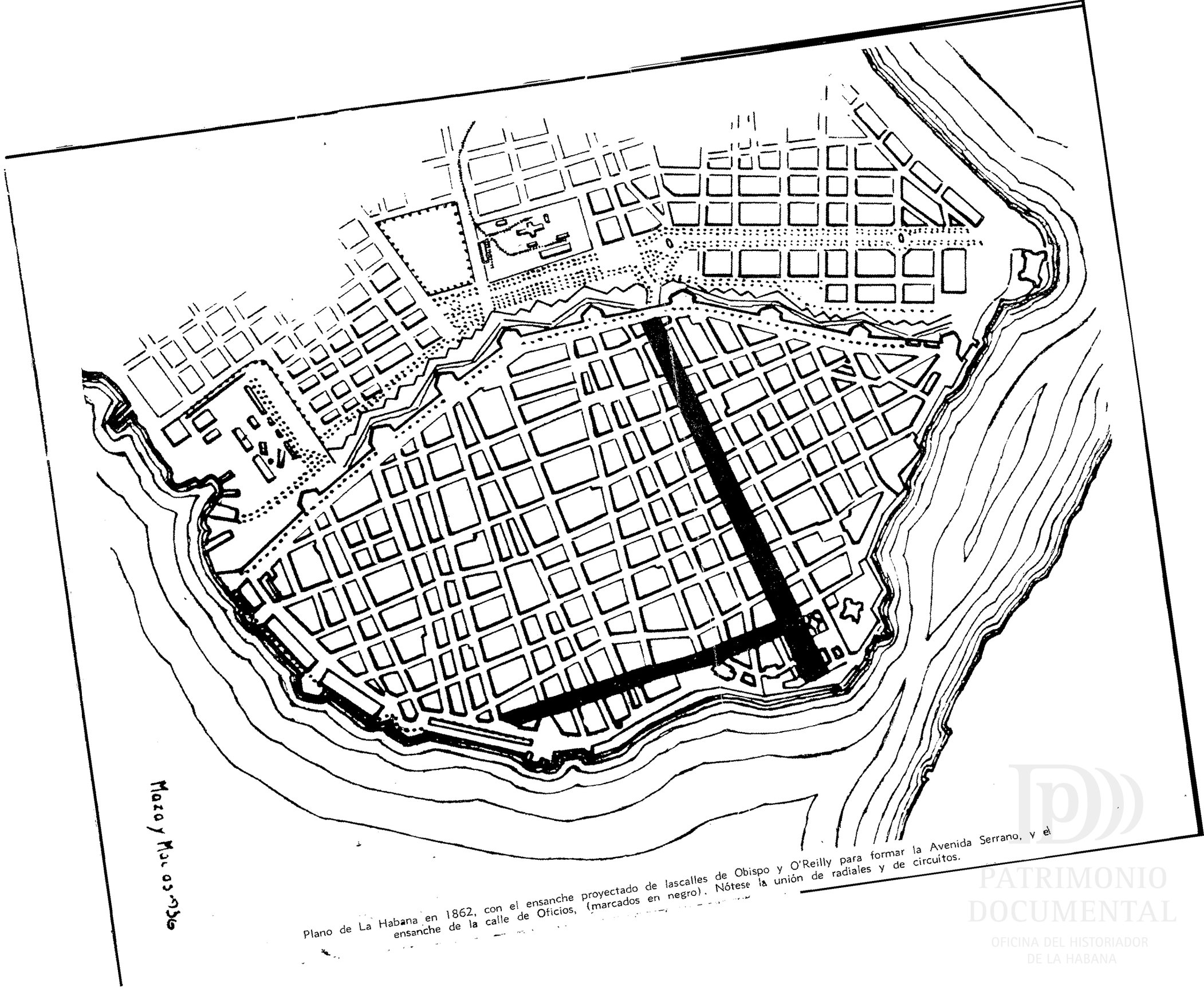
COMITE EJECUTIVO

Presidente . . . . . Gustavo Moreno Lastres.
1er. Vice-presidente . . . Miguel Angel Moenck.
2do. Vice-presidente . . Leopoldo Ramos.
Secretario . . . . . Pedro Guerra Segui.
Sub-secretario . . . . . Gerardo Martínez Nebot.
Tesorero . . . . . Héctor Díaz Montes.

Colegio Provincial de Arquitectos de la Habana

COMITE EJECUTIVO

Presidente . . . . . Joaquín E. Weiss Sánchez.
1er. Vice-presidente . . . Ricardo Edelmann Ponce.
2do. Vice-presidente . . Emilio de Soto Sagarra.
Secretario . . . . . José A. Viego Delgado.
Sub-secretario . . . . . Carlos Mendoza Zeledón.
Tesorero . . . . . Camilo Panerai Bertini.
Vice-tesorero . . . . . Fernando de Zárraga.
Contador . . . . . José A. Vila Espinosa.



Plano de La Habana en 1862, con el ensanche proyectado de lascalles de Obispo y O'Reilly para formar la Avenida Serrano, y el ensanche de la calle de Oficios, (marcados en negro). Nótese la unión de radiales y de circuitos.

do, su costo final no llegaba a $2.000,000.00 contando con la reventa de los terrenos sobrantes (pues se haría siguiendo el método francés de comprar más terreno del necesario para revenderlo), pero de haberse ejecutado en aquellos momentos que precedieron a la fantástica danza de millones, con el alza de valores del año siguiente, el proyecto hubiera producido a la ciudad, ganancia también de millones. Martínez Inclán en "La Habana Actual" (1922), propone los ensanches de Muralla y Habana simultáneos. Forestier (1926) propone el de Teniente Rey en combinación con la Avenida de los Muelles. Maza y Lorenzen en el grado de Ingeniero Civil (1929), Teniente Rey y Muralla en combinación con Habana.

Harland Bartholomew en su "Gran Plan para San Luis" 1917, dice que "no hay ejemplo más excelente de la influencia que el buen o mal sistema de calles hace sobre la vida y el desarrollo de la ciudad que el de las pequeñas calles de treinta a cuarenta pies de anchura... **La extrema estrechez de estas calles que las imposibilita para el uso urbano moderno, ha contribuído tanto, sinó más que el descenso del tráfico fluvial, a la pereza aparente que distingue a esta parte de la ciudad.**" Obedece a la misma Ley la decadencia de La Habana Antigua, tan frecuentemente atribuída al colapso de 1920 y a la crisis de 1929.

Ultimamente mientras el comercio, no sólo se extiende sino que se **desplaza** cada vez más hacia el Prado, Galiano, Reina, Belascoaín, Monte, etc., se va alejando de esta parte de la ciudad, que lentamente va deviniendo una zona de almacenes y habitaciones y comercios baratos. Las oficinas públicas y privadas la van abandonando, así vemos la marcha del Congreso, la Mansión Ejecutiva y hoy la Secretaría de Estado. En las fluctuaciones de nuestra economía nacional, como pudimos comprobar en estudios hechos en 1928, los valores allá suelen bajar más y subir menos que en otras partes de la ciudad. **La Vida intensa huye de esta parte y busca vías de tránsito más de acuerdo con las necesidades actuales.** ¡Si La Habana Antigua tuviera siquiera una vía amplia de Este a Oeste, la Calzada de Serrano, p. ej.!

Una vía amplia da vida, no sólo a los edificios que la flanquean, sino que su influencia se extiende bastante más allá. Prácticamente vemos como todavía esta zona posee vida en la parte bordeada por Egido y

Monserrate y como la animación va renaciendo junto a la Avenida del Puerto. Un ensanche acertadamente planeado (y aún hay oportunidad de hacerlo en ciertas partes), cambiaría el destino de este barrio tan admirablemente situado, junto a un puerto estratégico y vestíbulo de entrada de una ciudad de más de medio millón de habitantes, barrio condenado al estancamiento de una vida lánguida por conservar celosamente el mismo trazado de calles de la época de Arrate. **"De nada le sirve a una comunidad estar localizada en la intersección de los mejores caminos del mundo, si la densidad de su estructura es tal que imposibilita la penetración de la vida a todas sus partes."**

Noviembre 22 de 1936.

---

(6) En Noviembre de 1928, no obstante haber decaído notablemente el tránsito por esta zona, todavía se advertían en Obispo paros de 10 minutos cada hora.

(7) Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros, Junio, 1918, página 351.

AVE. DE LA VIA BLANCA

PROYECTAN RUTA QUE DE NUEVA SALIDA A LA CIUDAD HABANERA

Se Hará Mediante una Carretera que Ponga en Contacto con el Oriente de Cuba.

INSUFICIENTE LA ACTUAL

Comenzará la que se Proyecta en la Calle Alambique.—Tendrá un Ancho de 15 Ms.

Por ALFREDO NUÑEZ PASCUAL
Especial Para EL MUNDO

Actualmente se estudia el trazado para la construcción de una nueva salida de La Habana hacia el este, con el objeto de aliviar el tránsito por la única disponible que resulta insuficiente y además llena de obstáculos; sin contar, con que sólo puede utilizarse el antiguo y estrecho puente de Alcoy, sobre el río Luyanó. Por la proyectada vía rodarían todos los vehículos que se dirigen hacia las provincias orientales de Cuba, así como hacia Guanabacoa y Güines. El propósito principal es evitar todos los pasos a nivel con las paralelas del ferrocarril, para de ese modo reducir en un tiempo considerable el recorrido actual.

Cuando la Comisión de Defensa Civil que radicó en Obras Públicas hizo los estudios preliminares para la evacuación de la ciudad, se evidenció como La Habana consta sólo de tres salidas por igual número de puentes, una hacia el este utilizando el ya mencionado puente Alcoy y las otras dos por los puentes Miramar y Pote, ambos sobre el río Almendares. En seguida saltó a la vista la necesidad de ampliar la salida hacia la porción oriental de la Isla, asegurando de ese modo la comunicación con cuatro provincias —Matanzas, Las Villas, Camagüey y Oriente— de donde provienen muchos suministros importantes para el consumo de la población habanera. Todo parece indicar que cuando se hizo la carretera central no se previó la construcción de esa nueva salida y es ahora que se labora intensamente por subsanar el defecto.

Un Interés Primordial

El actual Ministro de Obras Públicas, ingeniero Evelio Govantes y Fuertes, interesado en corregir dicho error planteó al Gabinete la necesidad de estudiar la nueva salida. Su propuesta fué aceptada y calorizada por el Presidente Batista, al extremo de que se ofreció la inmediata situación de un crédito de trescientos mil pesos para comenzar los trabajos. Pero no podían hacerse las cosas tan precipitadamente, era necesario primero proceder al estudio concienzudo de la nueva vía, y de ese modo fué designado el jefe del Distrito Provincial de La Habana, ingeniero Jorge Luis Echarte, funcionario competente como pocos, para llevar a cabo la labor preparatoria.

Inmediatamente comenzaron los trabajos de estudio, el lunes de la semana pasada, los cuales están bastante adelantados, a pesar de las interrupciones sufridas a consecuencia de las lluvias que cayeron el martes y el miércoles. Dirige dicha comisión el ingeniero Jorge Echarte Jr., con la cooperación del arquitecto Enrique Biosca y los auxiliares Armando Montes, Raúl Cabello, Benigno Aparicio, Ernesto Rancurrel y cinco peones adiestrados en el manejo del equipo que se utiliza.

Dificultades de la Salida Actual

En estos momentos para llegar a la carretera central es imprescindible cruzar todas las líneas principales del ferrocarril en la calle Fábrica, inmediatamente después de los depósitos de cemento, atravesar dos chuchos con un tráfico muy grande, pues pertenecen a las vías que conducen a las principales industrias; y al salir por la carretera de Luyanó hay que cruzar de nuevo las paralelas que se dirigen al suroeste de la provincia, perpendiculares a la Calzada de Concha. Al final, se halla el puente Alcoy, que tiene sólo cinco metros de ancho, y cuyas salidas se convier-

ten en un patinadero apenas caen unas lluvias.

Puede asegurarse que el tránsito por la calle Fábrica y la calzada de Luyanó se retrasa por lo menos cuatro horas al día, debido a los obstáculos ya mencionados, sobre todo por las paradas y la congestión de vehículos consiguiente, que se producen siempre, al paso de un tren cualquiera al ser bajadas las barreras. El gasto de combustible aumenta bastante con todo ese dilatado recorrido.

Ruta Elegida

Los estudios que actualmente se realizan tienen por objeto producir una salida de La Habana exenta de pasos a nivel con los trenes de ferrocarril, y con las calles. Comenzará la vía en la calle de Alambique pasando por el costado del Castillo de Atarés y antes de atravesar la calle Fábrica se convertirá en un viaducto, o elevado, el cual se prolongará en una longitud de 1,800 metros, salvando todos los obstáculos que encuentre en su trazado, como son la propia calle Fábrica, los distintos ramales de ferrocarril, incluyendo la línea principal de los Unidos que en algunos lugares tiene hasta cinco carrileras, y el río Luyanó.

Desde la terminación del viaducto continuará la vía en línea recta hasta empatar con la carretera central en su bifurcación con la carretera de Guanabacoa, rebasando y dejando a un lado el antiguo puente de Alcoy.

Esta vía tendrá cuatro líneas de tránsito, dos de subida y dos de bajada, y aceras a ambos lados, con un ancho total de quince metros.

El proyecto comprenderá igualmente la ampliación del puente Alcoy, que cuenta con dos vías exclusivamente.

Cómo Serán los Empalmes

Las conexiones de la ciudad de La Habana con la nueva ruta se harán por las calles, Alambique, Figuras y Arroyo del Matadero. El viaducto tendrá varios accesos y bajadas por las calles principales que atraviesa, los cuales se construirán de modo que el tránsito se realice rápidamente, sin interferencias, con ampliaciones en forma de trébol, para que los vehículos en subida o bajada no interfieran a los que circulen a lo largo de la ruta.

La carretera central será ensanchada desde su empate con la de Guanabacoa y en un kilómetro de su longitud.

Serán Muchos los Beneficios

Una vez construída la nueva salida de la ciudad se obtendrán muchos beneficios. Actualmente los vehículos llevan cerca de quince minutos en ganar la carretera central y con la proyectada ruta el tiempo quedará reducido en más de un sesenta porciento. Apenas cuatro minutos se llevarán en el recorrido. En consecuencia se descongestionarán notablemente todas las calles ahora utilizadas, facilitando el tránsito de los vehículos que circulan en la ciudad y sus barrios.

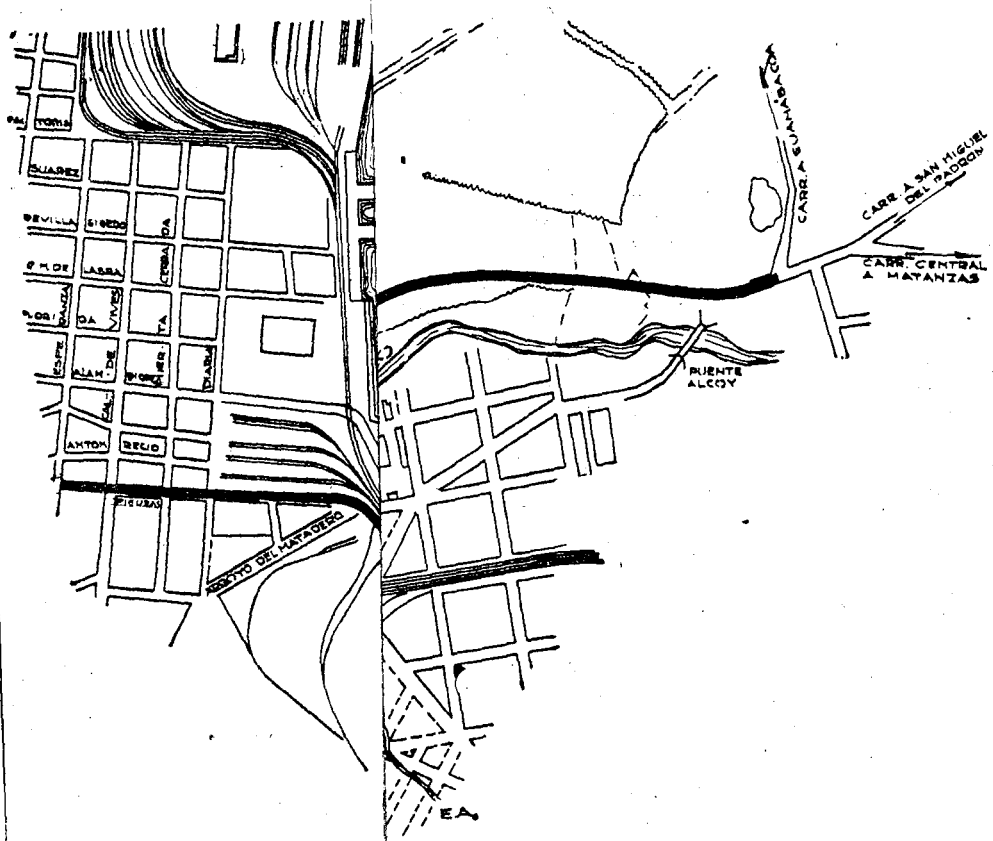
Por último, no será necesario hacer grandes apropiaciones para construir la ruta que nos ocupa, sino que por el contrario serán muchos los propietarios de terrenos, hoy inservibles por el aislamiento en que se encuentran, que se beneficiarán notablemente pues sus pertenencias adquirirán un valor insospechado.

d

3

Cabaleiro y Gabriel Llamas.

TRAZADO DE LA DE LA HABANA HACIA EL ESTE



En este excelente plano se repro
da por la ruta en proyecto pa
habanera hacia las provincias
dibujado lo que será pavimento
mil ochocientos metros correspo
dos los obstáculos, principalmen
Luyanó. Como puede observarse
Castillo de Atarés en la calle A

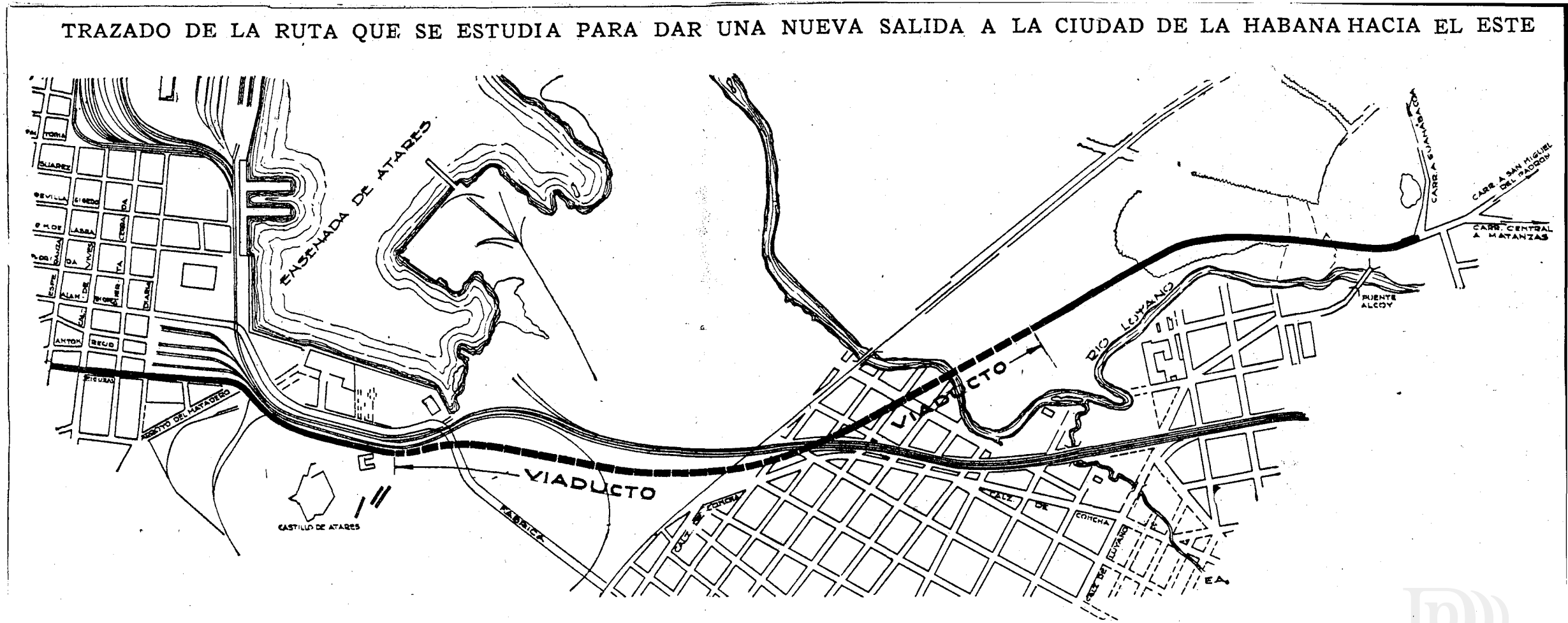
en sus cruceros, con las correspondientes barreras,
que más impiden la libre circulación del tránsito ro-
atoriamente se hace atravesando las calles Fábrica,
da de Luyanó, siempre muy congestionadas. Si aho-
necesita de quince minutos para salir de La Haba-
a tomar el viaducto en proyecto podrá hacerlo cuan-
do más en cuatro minutos.

y el doct
Paredes y
eñor A
nquita
y C
rez y
y Sa
elipe
; Jorg
tela; C
y Pi
ain y
tamiro
; la b
erto S
món de
Ramiro

Señor M
de Pic
sefa G.
eiro y
cos y J
z y Pil
Serafín
; Enriq
a.
Doctor
do; Nild
ntonia
; Mercy
ez.
Manuel
Miguel C
Hugo Ma
Hilda Ma
ez.
Abelard
ez; José
as.
Ramón
ga Quijan
creiro; C
Señor F
Jiménez.
Un part
pático: R
Pérez; C
Cal: Alic

M. Lon 3/4 3

TRAZADO DE LA RUTA QUE SE ESTUDIA PARA DAR UNA NUEVA SALIDA A LA CIUDAD DE LA HABANA HACIA EL ESTE

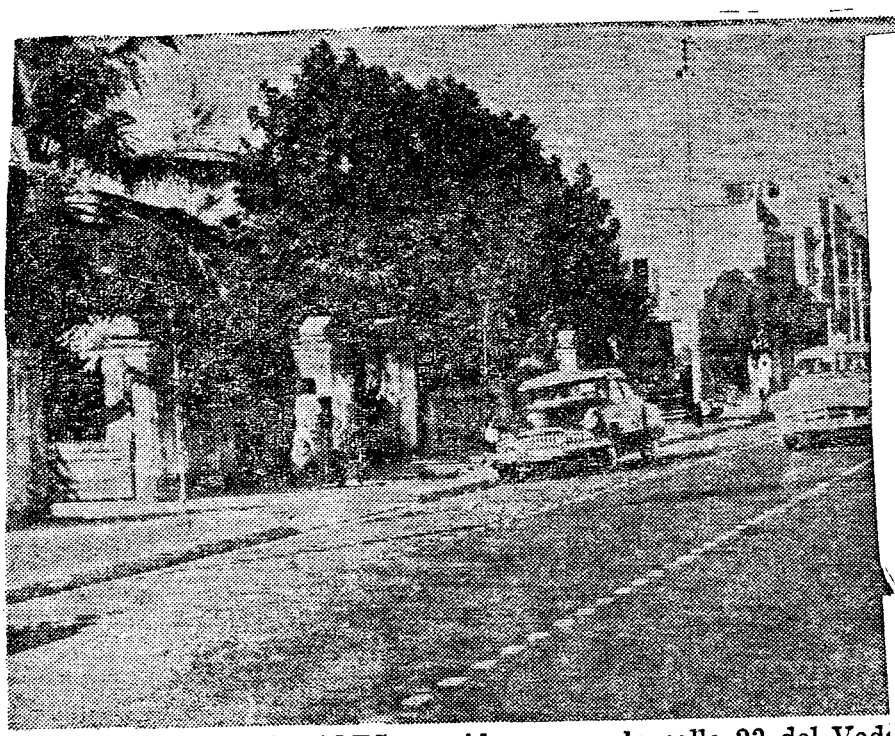


En este excelente plano se reproduce toda la zona que será atravesada por la ruta en proyecto para dar una nueva salida a la ciudad habanera hacia las provincias orientales. En línea continua se ha dibujado lo que será pavimento a nivel del suelo y con rayas los mil ochocientos metros correspondientes al viaducto que salvará todos los obstáculos, principalmente las líneas de ferrocarril y el río Luyanó. Como puede observarse, la vía arrancará a un costado del Castillo de Atarés en la calle Alambique, para terminar en la bifurcación de la carretera central y la de Guanabacoa, ambas perfectamente señaladas con sus nombres. Igualmente están dibujadas las tres calles principales de acceso a la obra en proyecto, que son Alambique, Figuras y Arroyo del Matadero. El antiguo puente de Alcoy, actualmente la única salida en esa misma dirección, es dejado a la izquierda de lo que será excelente ruta con cuatro líneas de tránsito y amplias aceras, con un ancho total de quince metros. Las líneas de ferrocarril dibujadas con líneas paralelas y muy unidas constituyen en sus cruceros, con las correspondientes barreras, los obstáculos que más impiden la libre circulación del tránsito rodado, que obligatoriamente se hace atravesando las calles Fábrica, Concha y Calzada de Luyanó, siempre muy congestionadas. Si ahora un automóvil necesita de quince minutos para salir de La Habana, cuando pueda tomar el viaducto en proyecto podrá hacerlo cuando más en cuatro minutos.

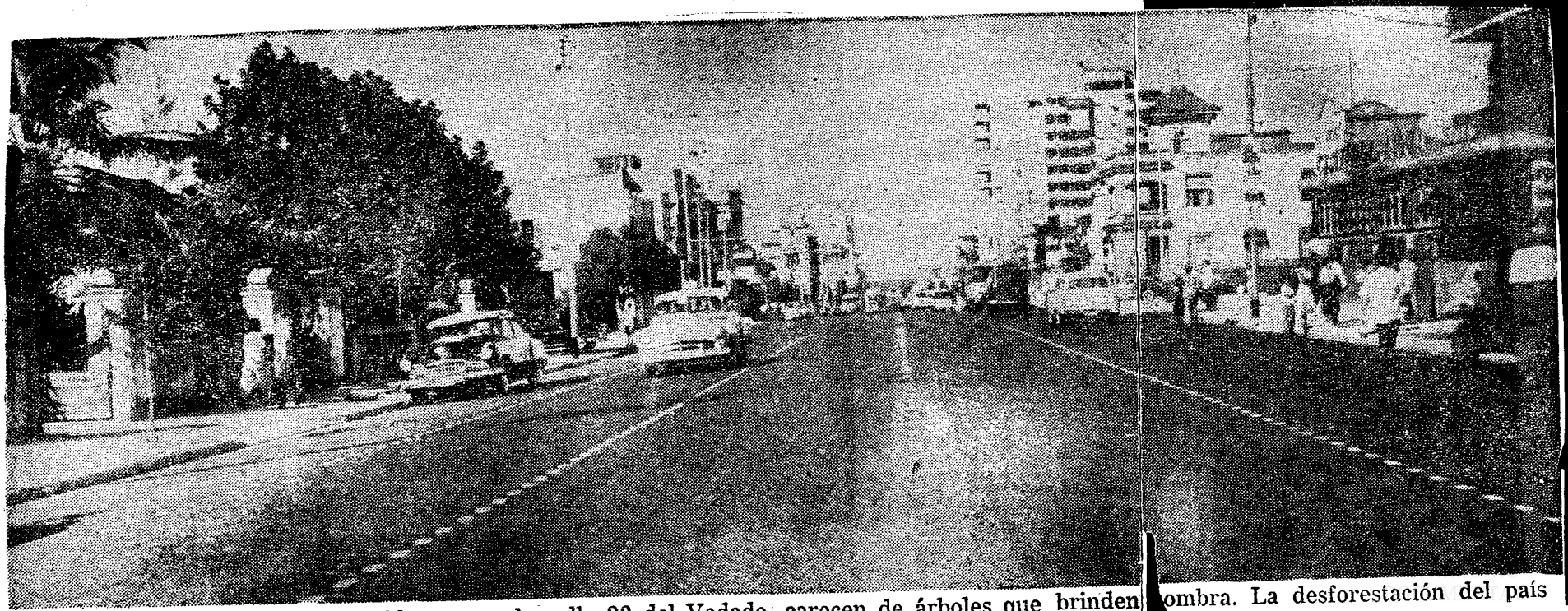
AVE. DE WASHINGTON

(MARINA)

CALLE 23



NUESTRAS PRINCIPALES avenidas, como la calle 23 del Veda
se advierte tanto en lo



NUESTRAS PRINCIPALES avenidas, como la calle 23 del Vedado, carecen de árboles que brinden sombra. La desforestación del país se advierte tanto en los sectores rurales como urbanos.

Probable Cierre de una Parte de la Calle Marina y el Parque del Maine

Los terrenos que comprenden la calle Marina frente al litoral y el Parque de Maine, serán cerrados judicialmente al público, de darse cumplimiento a la resolución adoptada por la sala primera de lo civil de la Audiencia, que ayer, accediendo a un recurso de súplica, ordenó la reintegración de esos terrenos a sus antiguos dueños, previa la prestación de una fianza ascendente a $250,000.00.

De los antecedentes unidos al expediente de expropiación de los terrenos ahora objeto de ese litigio, aparece que en 31 de octubre de 1938, el juez de primera instancia del Oeste, declaró con lugar el expediente de expropiación iniciado por el Estado, sobre 5,303 metros cuadrados, situados por la calle Marina, desde donde está instalado el llamado Torreón de San Lázaro, y que atraviesa las calles de Vapor, Príncipe y otras.

Con motivo de esa resolución del juzgado del Oeste, se dispuso el cruce de tranvías por ese lugar y se acordó que se abonaran a la "Havana Electric Railway Company" la suma de $199,288.00, que los intereses legales, ascienden a $200,000.00.

Inconforme con la resolución del juzgado, el fiscal del Partido estableció recurso de apelación ante la Audiencia que confirmó el auto del juzgado. Más tarde, la sala de lo civil del Tribunal Supremo, admitió la medida adoptada por el juzgado.

Inicio de Incidentes

Devueltos los autos al juzgado del Oeste, se iniciaron los incidentes. La representación legal de la Havana Electric, en ejecución de la sentencia, solicitó que por el ministerio de Hacienda se ordenara el pago, de la suma fijada, sin lograrlo.

Varios fueron los requerimientos que el juzgado, a petición de parte hizo a las autoridades. De uno de esos incidentes, toco conocer a la Audiencia hace dos años, quien mantuvo, que no era necesario el mismo, ya que tal recurso no se daba en cumplimiento firme de una resolución judicial, y que sí podía el recurrente, interesar el reintegro del inmueble objeto de la expropiación.

Recurren en Súplica

Atendiendo al criterio de la Audiencia, el doctor Armando Loret, abogado a nombre de la mencionada compañía, inició un recurso de súplica, interesando que le reintegraran los terrenos, ya que no se le había abonado el importe de los mismos.

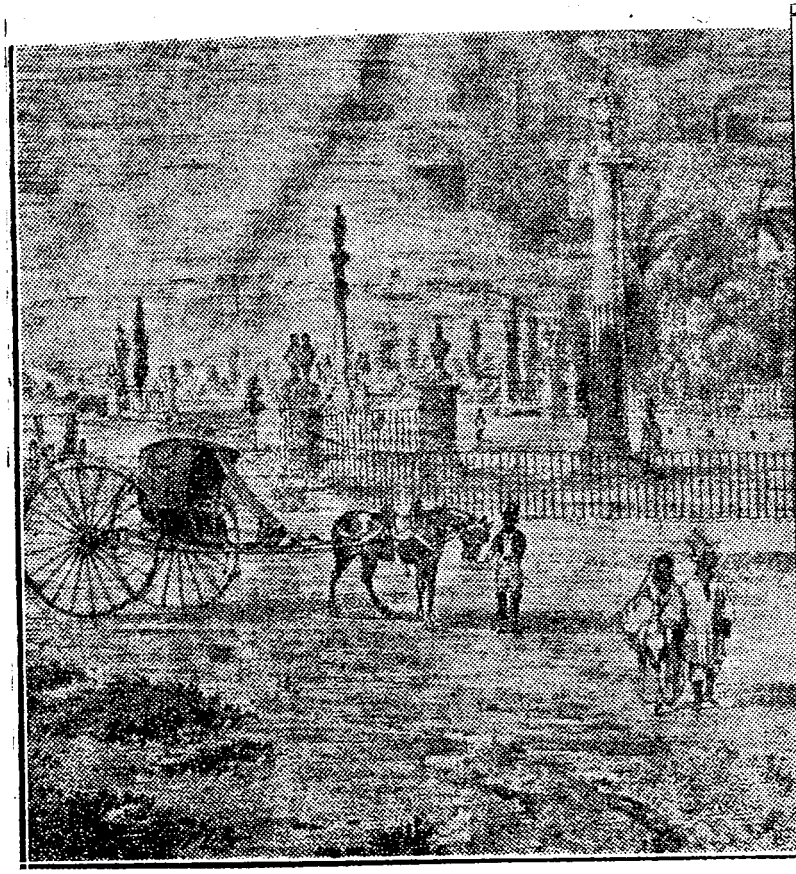
Expuso el recurrente que interesaba del tribunal se le amparase en la posesión de los terrenos, haciendo una relación de los hechos, y señalando que el auto dictado en 1938 se encontraba firme.

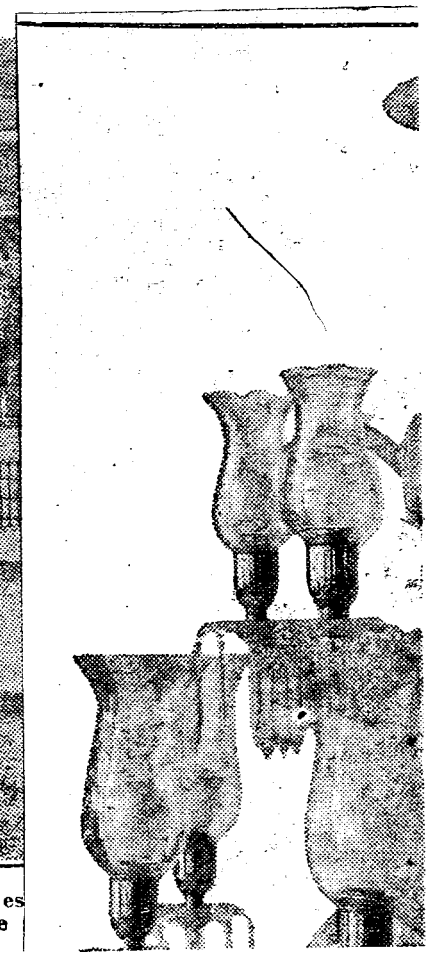
Accede el Tribunal

La sala primero de lo civil, al declarar con lugar el recurso de súplica donde se pide el reintegro de los terrenos, admite el pedimiento, y fija de paso una fianza de $250,000.00 que deberá de prestar la mencionada compañía, para responder en su día de los daños y perjuicios que pudiera causar.

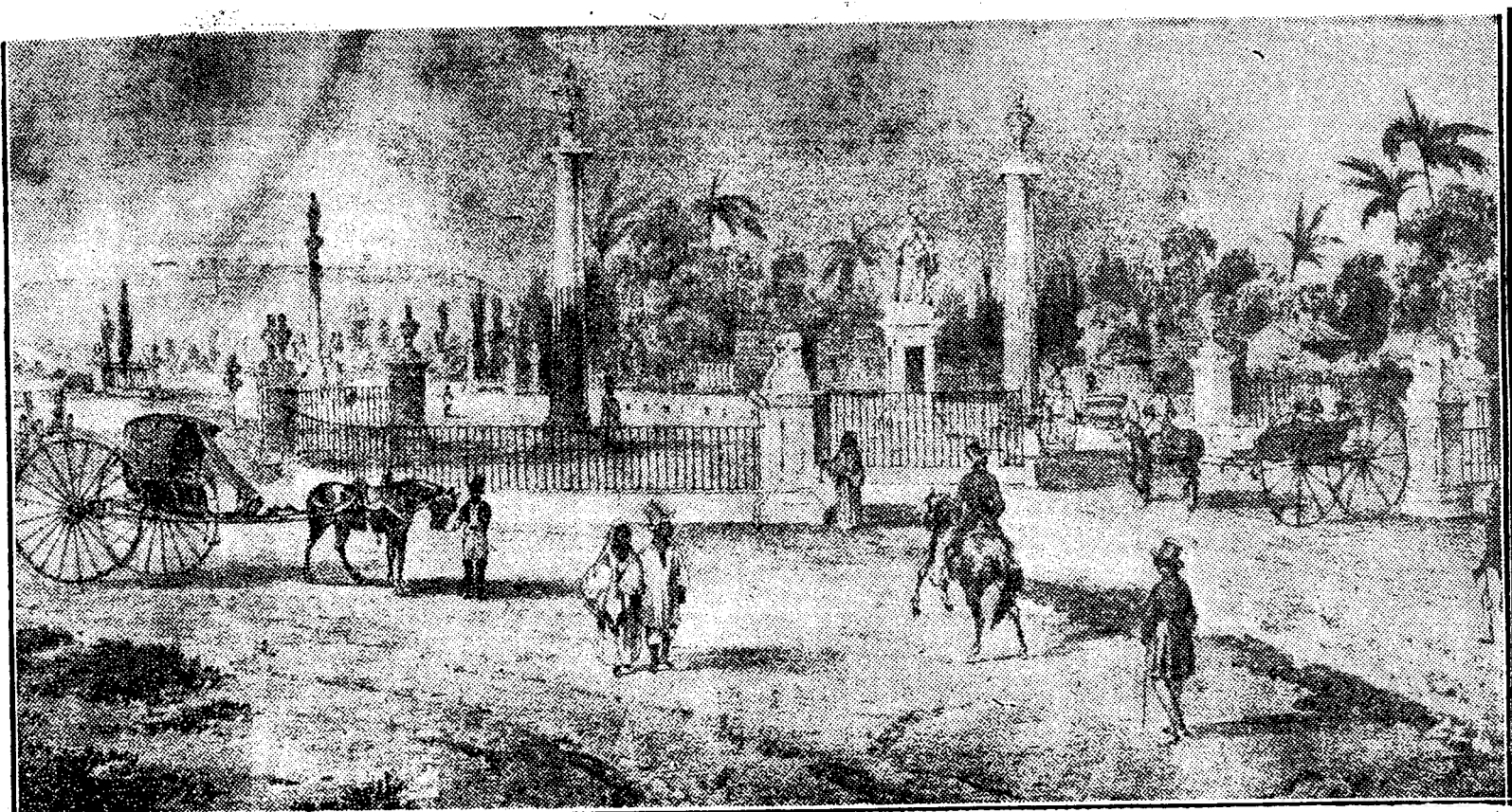
Localizado por los periodistas el doctor Armando Leret, informó que se proponía en el día de hoy, constituir la fianza fijada a fin de lograr la devolución de los terrenos.

Ello, como se deduce provocará una cuestión de orden público, ya que la calle de Marina, desde el Torreón de San Lázaro, al Parque de Maine, frente al litoral, es lugar muy transitable, y de cerrarse judicialmente, seguramente alteraría el ritmo normal del tránsito urbano.

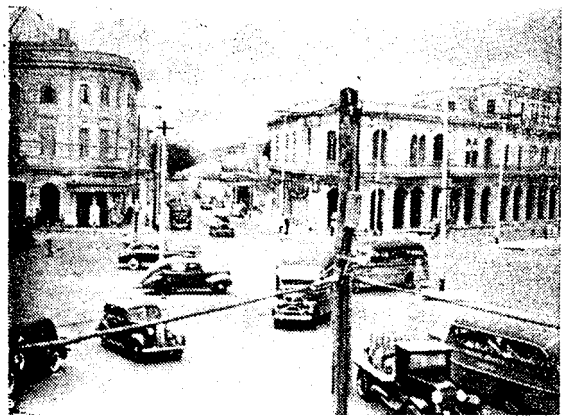




EL PASEO MILITAR (HOY CARLOS III).— Una romántica es llamado de Tacón con sus quitrines y caleseros, y caballeros de



EL PASEO MILITAR (HOY CARLOS III).— Una romántica estampa de Federico Mialhe, de 1835, representa el Paseo, también llamado de Tacón con sus quitrines y caleseros, y caballeros de sombreros de copa. (Colección de Alvaro González Gordon).



FOTOGRAFIA LETRA «A»

A

CAR

ED

NADA más positivo para rememorar el pasado que un gráfico.

La memoria siempre no es fiel, algunas veces, es ingrata como dicen los historiadores.

Para no alterar el pasado, presentamos con la letra A una fotografía tomada en la esquina más complicada de la Habana, o sea en Carlos III e Infanta, cuando la Sección de Tránsito de la Policía Nacional, División Central, no había tomado la iniciativa de regular el tránsito en dicho sector, que no por alejado del centro de la ciudad dejaba de ser importante para los que tienen que salir hacia las afueras o viceversa.

Como puede verse en la fotografía cuyo testimonio es fehaciente, los vehículos en su afán de ganar las distancias constantemente las alargaban por el encuentro de unos frente a otros, no había concierto, cada cual, tomaba el centro o el costado de la Avenida para seguir la dirección que le acomodaba a sus intereses.

Ta
vigor
encu
con
misn

Lo
hací
que
era
men

P
nido
labo

P
plaz
nad
ficie

L
hici
el
rec
vez

Febrero Junio 1943

FOTOGRAFIA LETRA «A»

AYER Y HOY

CARLOS III, INFANTA Y AYESTARAN

POR

EDELMIRO PEDROSA

FOTOGRAFIA LETRA «B»

NADA más positivo para rememorar el pasado que un gráfico.

La memoria siempre no es fiel, algunas veces, es ingrata como dicen los historiadores.

Para no alterar el pasado, presentamos con la letra A una fotografía tomada en la esquina más complicada de la Habana, o sea en Carlos III e Infanta, cuando la Sección de Tránsito de la Policía Nacional, División Central, no había tomado la iniciativa de regular el tránsito en dicho sector, que no por alejado del centro de la ciudad dejaba de ser importante para los que tienen que salir hacia las afueras o viceversa.

Como puede verse en la fotografía cuyo testimonio es fehaciente, los vehículos en su afán de ganar las distancias constantemente las alargaban por el encuentro de unos frente a otros, no había concierto, cada cual, tomaba el centro o el costado de la Avenida para seguir la dirección que le acomodaba a sus intereses.

Todo eso ha terminado, después de puestas en vigor las medidas; han cesado no sólo los posibles encuentros de vehículos (en la mayoría de las veces con accidentes), sino hasta la descongestión de los mismos. (Véase la fotografía B).

Los espíritus pusilánimes al iniciarse la medida, hacían comentarios desfavorables, unos pensaban que sus comercios sufrirían quebrantos, otros que era tarea imposible por el exceso de tránsito, y los menos decían «esto debió dejarse como estaba».

Pero el tiempo, factor que todo lo puede, ha venido una vez más a poner de manifiesto que el que labora triunfa, y es al que se le puede anotar errores.

Por fortuna para todos, la medida ha resultado plausible y todos, están contentos de su resultado, nadie sufrió quebrantos, muy por el contrario beneficios.

Los peatones que tienen que dejar o tomar vehículos se encuentran más complacidos y seguros, el comercio no ha perdido nada; lejos de ello, ha recibido el fruto lógico de lo que es favorable en vez de perjudicial.

Pero olvidábamos consignar la reforma, por encontrarse en la fotografía que transcribimos, ha sido relativamente pequeña en relación con los frutos que hemos obtenido.

Se han reducido a impedir el tránsito por el centro de las Avenidas. En las intersecciones de ambas Avenidas se ha formulado con pintura una **isla** en forma de circunferencia, los extremos de fuera de las paralelas del tranvía, pudieran luego de construída la **isla** constituir apeaderos de tranvías, pues bien, los vehículos al llegar a esa circunferencia, la circulan unos por fuera en forma lateral ascendente o descendente y otros, los que dejan una Avenida para tomar otra, en forma de ángulos curvos; es decir, entran por Infanta hasta la circunferencia cuando van hacia la Habana de Infanta parte del mar, los que por el contrario partiendo de Infanta Zona mar a la calle G sólo se desvían en ángulo recto, sin llegar a la circunferencia y así sucesivamente.

Creo haber cumplido con un deber al expresar en estas líneas mi gratitud a lo bueno, pues fuí uno de los comerciantes que titubeé ante el esfuerzo.

RESPETEMOS LA GRAN BELLEZA DEL MALECON

MUY PLAUSIBLE LA IDEA DE CONSTRUIR PISCINAS DE BAÑOS POPULARES, PERO SE DEBEN CONSTRUIR EN OTROS LUGARES

CUBA posee uno de los lugares más bellos del mundo. El Malecón de La Habana. Su fama es grande y su nombre se cita con frecuencia entre los de los paseos y avenidas de fama universal, tanto de París, Nueva York, Río de Janeiro, Londres, etcétera.

El Malecón de La Habana es, además, para los cubanos, aparte de un bello paseo, algo simbólico que integra la concepción de totalidad que tenemos de nuestra patria. Es algo así como uno de los factores que constituyen la materialización de esa idea y de ese sentimiento. El valle de Viñales, el de Yumurí, el Morro, el Malecón, etcétera, son símbolos de un todo que viven apegados a nuestra concepción de Cuba y que, principalmente, cuando nos alejamos de la tierra nuestra, constituyen imágenes perennes que perduran en nuestro espíritu.

Y es lo cierto que esa belleza de nuestro Malecón no radica en la hilera de casas que lo forman, ni en el asfalto de su suelo, ni en las farolas que alumbran en la noche, ni aún siquiera en su sólido muro de piedra. Su belleza encuentra su raíz en el mar que lo circunda, y aun mejor sería decir, en la vista, en el panorama que ese mar nos ofrece, tanto en su proximidad, donde rompen las olas contra el acantilado, como en la lejanía donde las aguas se mezclan con el cielo y nos brinda a la caída de la tarde las más bellas puestas del sol que la naturaleza es capaz de producir. Es una belleza de conjunto, en la que todo es intocable.

Y, sin embargo, he aquí que en estos días se anunció un proyecto de erigir algunas piscinas de baños públicos en ese lugar con fabricación de casetas de más de dos metros de altura, que aunque puedan tener una razón grande de propiciar baño fresco a las clases populares, habrán de tener la enorme gravedad —agresión cabe decir— de destruir esa belleza inmaculada, tradicional y simbólica, sentimental y llena de cubanía que posee el Malecón de La Habana.

Se dice que esas diversas piscinas que se quieren construir permitirán bañarse a unas ochocientas personas durante los meses de verano, naturalmente. Y se hace forzoso preguntar ¿es que el pretexto de proporcionar baño fresco y solaz a ochocientas personas, durante dos o tres meses al año, puede justificar esa destrucción de la belleza de uno de los lugares más bellos del mundo? ¿Es que esas mismas piscinas no se pueden construir un poco más allá, o en otro lugar cualquiera que no sea precisamente el Malecón? ¿Es que esas mismas ochocientas personas que habrían de bañarse no son asimismo habaneras y acaso, como tales, no prefieren conservar la belleza de nuestra avenida sobre el mar? ¿Se les ha preguntado acaso?

Porque la verdad es que todos los habaneros vivimos enamorados del Malecón y pudiera resultar que aquéllos a quienes se trata de favorecer fueran luego, a fuer de buenos habaneros y buenos cubanos, los primeros en criticar y censurar esa agresión a la belleza que se va a cometer con la fabricación de esas piscinas sobre el agua.

Está bien que se proporcionen facilidades para los baños de mar a las clases modestas de La Habana, pero nunca deberá hacerse ello a costa de sacrificar lugares de belleza incomparable y famosa. En la propia Habana, en todo nuestro litoral, en una u otra dirección existen magníficos lugares donde construir playas y piscinas en las que el baño y el descanso y el esparcimiento habrían de resultar mucho más halagadores que en esas piscinas en las que a lo mejor era tanta la afluencia de público que llegara a ser molesto y desagradable acudir a ellas.

ENTREACTOS

INFORTUNIO DEL MALECON

Por Ramón Vasconcelos

SOBRE el Malecón gravita desde algún tiempo a la fecha un destino dramático. Lo han fatalizado, castigado, ridiculizado. El Malecón es un regalo de la Naturaleza a La Habana que los habaneros parecen no agradecer bastante. Nos lo envidian las capitales extranjeras de tierra adentro, sin perspectivas abiertas sobre el mar, sin los curvos horizontes en la lejanía. Todas las ciudades que miran al agua, singularmente las que miran al mar, tienen siempre los brazos abiertos para recibir al que viene de fuera, el propio miraje dilatado les ensancha la visión; en cambio, las que viven encerradas en sus límites urbanos, desconfiadas de lo que les llega, que a veces es el enemigo, no se entregan con facilidad. ¿Cuánto daría México por los oleajes, por las mareas, por las brisas y hasta por el magnífico espectáculo de las tempestades que La Habana contempla desde los muros del Malecón? París lo cambiaría a ojos cerrados por el Sena. Y no digamos nada de Madrid, cuyo Manzanares sigue siendo un aprendiz de río.

Sin el Malecón, soleado, remojado por la resaca, batido por los vientos, con el telón de fondo del Golfo, nuestra capital sería inhabitable. Es la limosna de aire y de sol que se le hace al hombre, a la mujer, al niño del solar, castigo todavía del pobre y vergüenza de la municipalidad. Del interior de esas ciudades, en que se hacinan edades y sexos, sale un vaho irrespirable. Esa incomodidad, ese disponer de un espacio insuficiente y de un oxígeno racionado, echa las comadres a la puerta única de la calle, produce el mal humor, crea la tragedia permanente de todos los encierros. De noche el solar es un horno. Y el vecindario enchiquerado, impotente para la rebeldía, que después de todo sería inútil, concluye por buscar la acera, andar los cien pasos, los doscientos, los trescientos, para sentarse en los muros del Malecón, mientras los más afortunados ruedan sus autos por el asfalto, en busca de su *tajada de aire* —como diría Miguel Angel Asturias. Si el Malecón es la pupila y los pulmones de La Habana, si pudiera ser el paseo por excelencia, como lo fué en otra época, entonces, ¿por qué se le recortan las aceras, por qué se le colocan en el medio las mucuritas copiadas de las afueras de Miami, por qué se le impide al peatón atravesarlo, salvo en Prado, Galiano y el Parque de Maceo, y por qué encima de ese injusto castigo, se pretende colmar la nota de insensatez poniéndole dos o tres lobanillos de cemento en forma de baños públicos, absurdos, antiestéticos, peligrosos, en un alarde de demagogia innecesario? Se quiere reparar la injusticia social que condena al calor tórrido al hombre, a la mujer, al niño de las clases populares que no tienen piscina, ni club, ni dinero para bañarse en las playas privadas. Eso es plausible y representa una conquista más de la democracia. Resulta inconcebible que los habitantes de una isla tengan que considerar el baño de mar como un lujo. Pero los consultores del Gobierno pueden estudiar los títulos del litoral, rescatar lo mal habido, localizar los trozos de costas disponibles y habilitarlas para playas populares. Y todo esto, sin aspavientos, en forma organizada, siguiendo el consejo de los técnicos en la materia. Lo que debe desecharse es el proyecto de baños maleconeros, que exigirían el empleo de hierro y cemento en abundancia para fabricar muros de resistencia considerable, que aun así serían tragados por el primer ras de mar que se desatara. Y entre un ras y una marejada, además de estropearnos la espléndida perspectiva del Golfo, se les estarían entregando víctimas a las olas, víctimas que serían con toda seguridad los infelices niños que las aguas arrastraran en un momento de descuido o de imprudencia.

Ya va siendo hora de que se agrupen los amigos de La Habana, para velar por sus monumentos históricos, por su belleza, por sus vecinos. No amigos de comilonas, ni para rehuir el pago de las contribuciones ni para negarle todo género de ayuda; sino para lo que hacen los amigos de las grandes capitales: para impedir que se derribe un árbol centenario, para conservar el carácter de un rincón como el de

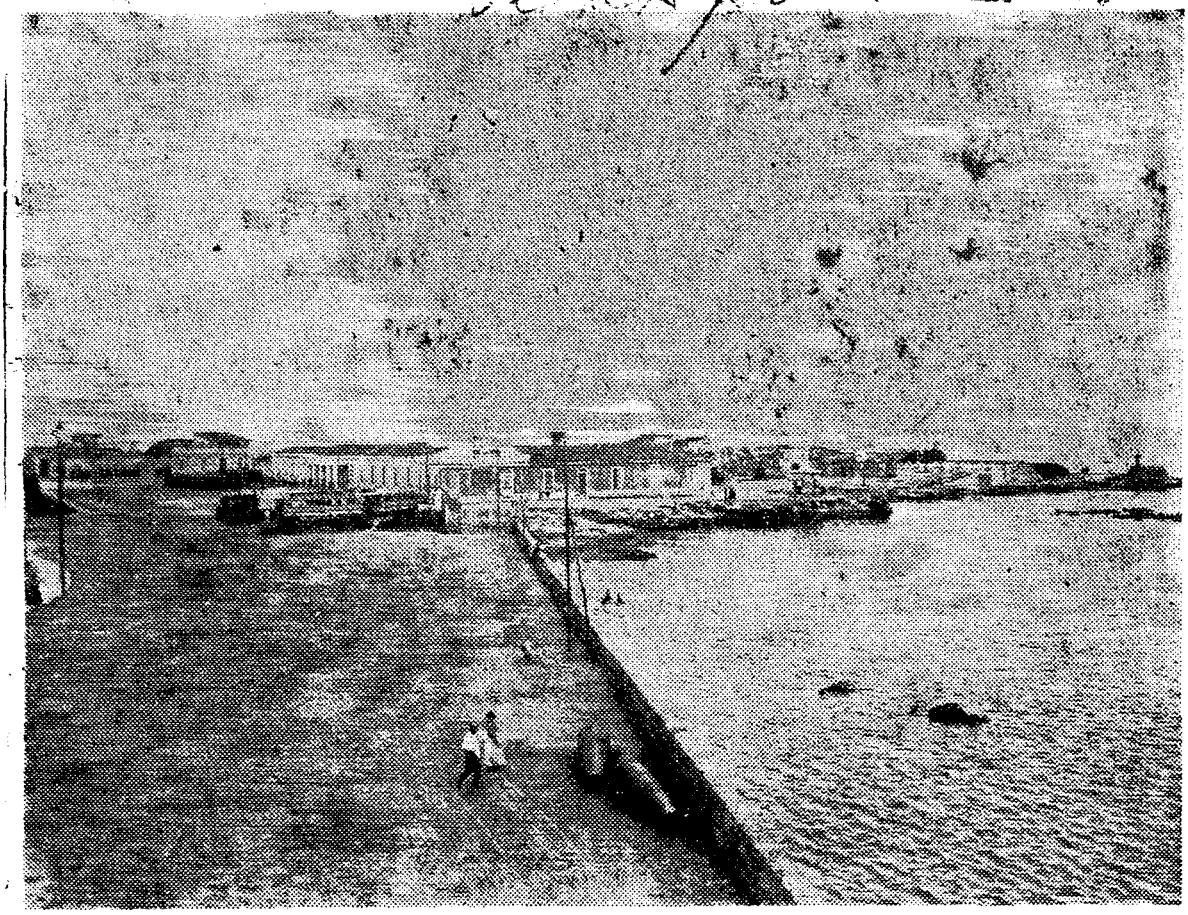
Peña Pobre y la Loma del Angel, para oponerse a la lechada de la piedra vetusta o al injerto de unos bloques de cemento en la costa brava, junto al Malecón, construído por los norteamericanos de la Primera Intervención, ampliado y embellecido por Carlos Miguel de Céspedes. Se explica que muchos hombres preocupados de estas *boberías*, con que se acumula el caudal urbanístico de las capitales, estén temblando por lo que se vaya a hacer en Carlos III, y en Línea en toda su extensión, desde la Plaza del Maine hasta el fondo de Marianao. ¿Ya no se amenaza a ese mismo Carlos III, llamado a convertirse en una gran arteria, de transición entre las construcciones de tipo colonial y las proyectadas de la futura Plaza de la República; no se le amenaza con un Mercado, vecino a la Sociedad Económica de Amigos del País, cuando lo más lógico sería que se le entregara a "San Alejandro" y su anexa?

Estamos a tiempo. Despierten los habaneros de responsabilidad y sentido común. Digan su opinión. Porque si enmudecen —y el que calla, otorga— dentro de unos meses brotarán de los arrecifes del Malecón unas excrecencias de cemento que echarán a perder la perspectiva del mar, tan abierta, tan libre hoy de excentricidades. Ya que no sabemos agradecer bastante el regalo que nos ha hecho la Naturaleza, tengamos al menos la discreción de no enmendarle la plana.

Gráficas de Antaño: Glorieta del Malecón

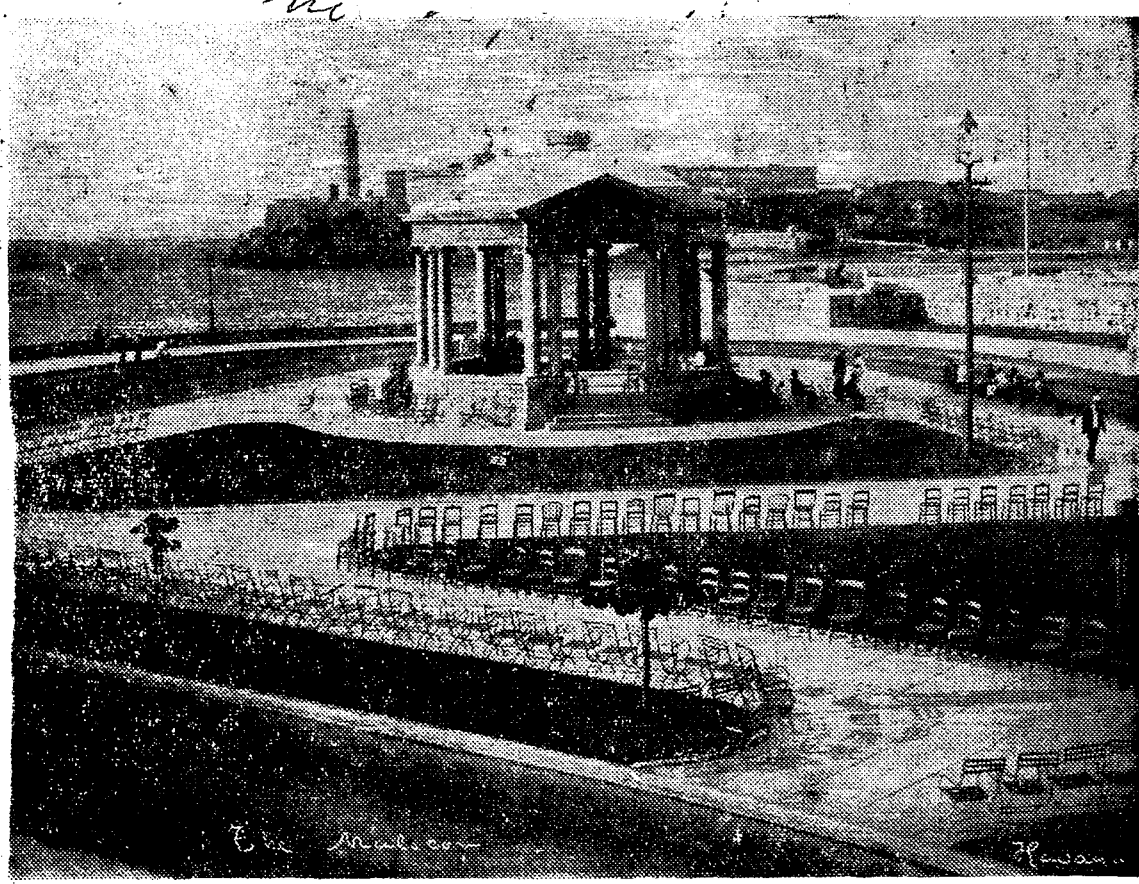
En mayo del año de 1926 fué derruída la famosa glorieta del Malecón, sita en la extremidad del Prado, y desde la cual se ofrecieron hasta esa fecha magníficas retretas por la Banda Municipal y las militares. Esta fotografía, publicada en EL MUNDO en aquella oportunidad y tomada cuando se hacía el derrumbe es de un acierto extraordinario. Las líneas elegantes de la glorieta en ruinas contrastan bellamente con las macizas del Castillo de la Punta, visible a la izquierda.

Gráficas de Antaño: La Punta



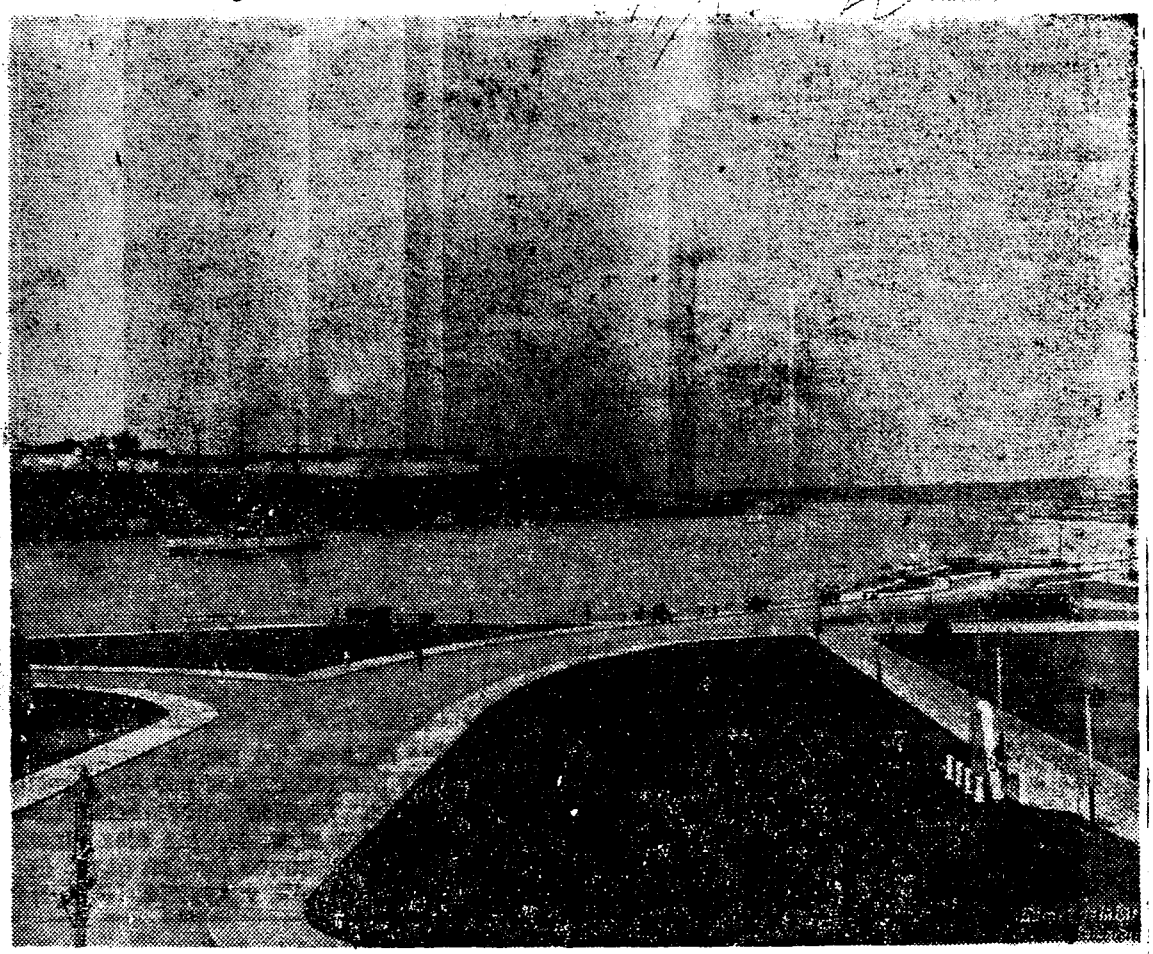
Para los fotógrafos de hace medio siglo la explanada de La Punta ejerció, con sus disímiles perspectivas, una atracción innegable. En esta gráfica de hoy, partida en dos por el pequeño muro que le servía de contén al mar, se puede apreciar la amplitud del Barracón de Ingenieros que ocultó, durante mucho tiempo, las líneas pintorescas del Castillo de la Punta. A la extrema izquierda puede apreciarse la curva cementada del viejo parque de La Punta, al centro del cual estuvo la Fuente de Neptuno, frente al edificio que ocupaban la cárcel, el presidio y el Hospital de San Felipe. Atravesando la explanada se ve a la vieja maquinita del Carmelo, conocida jocosamente por "La Cucaracha", arrastrando dos carros. Este "tren" hacía viajes hasta el Vedado y el Carmelo. Afortunadamente para nosotros esta es una de las zonas de la capital que más ha variado.

Gráficas de Antaño: La Glorieta

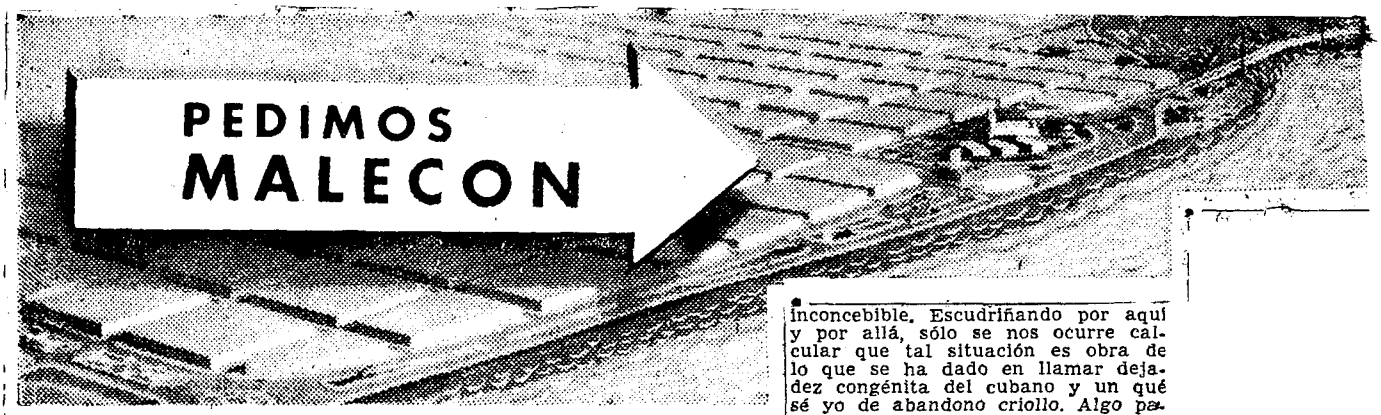


Esta antigua fotografía muestra a nuestros lectores cómo era la glorieta del Malecón cuando las retretas ofrecidas en ella al público habanero tenían rango de acontecimiento social y ocupaban lugar preferido en las crónicas sociales de los periódicos. Las jóvenes de la mejor sociedad concurrían a este lugar y acostumbraban solicitar del Director de la Banda, a través de los cronistas, que se ejecutara ésta o aquella pieza. El Malecón, como puede apreciarse fácilmente, era entonces estrecho y la ausencia de automóviles permitía cruzarlo sin tener que arriesgar la vida en el empeño.

Gráficas de Antaño: La Punta



Esta foto ofrece la perspectiva amplia y elegante que dejó al desaparecer el viejo Barracón de Ingenieros, cuya fotografía publicamos recientemente. A la derecha se ve el lienzo de pared contra el cual fueron fusilados los estudiantes de medicina en 1871, y que se conserva como una reliquia y un monumento a la memoria de los jóvenes mártires. Posteriormente, sobre el trozo de pared se levantó el templete que los habaneros pueden contemplar diariamente.



UNA NECESIDAD VITAL

EL AUGE Y BELLEZA DE LA CAPITAL DEMANDAN LA URGENTE PROLONGACION DEL MALECON

Frase histórica del general Wood, que hoy plantea claramente el problema.—Perjuicios a la vista.—Razones de higiene, seguridad, beneficio público, de ornato y derecho que aconsejan la prolongación.—Responsabilidad y acción.—Más de 600 residentes en el litoral se agrupan para interesar de las autoridades una solución inmediata.—El bello "balcón" desde la calle Primera a la Calle 12.—Charla con los dirigentes de la "Agrupación de *Vecinos del Litoral sin Malecón*".

Por *Roberto Pérez de Acevedo*, de la Redacción de EL PAIS

En esta La Habana nuestra que se ensancha espectacularmente ante nuestros propios ojos; que adquiere día a día hermosos relieves modernos; en ésta, nuestra, capital, que afirma las bases para convertirse en una de las primeras ciudades del Nuevo Mundo, resulta francamente incomprensible que uno de sus motivos más sugerentes desde el punto urbanístico y de mayor conveniencia pública, como es la terminación del Malecón habanero, haya caído en un muy lamentable "impasse", cuando todas las circunstancias concurren, incluyendo las lógicas, objetivas y razonables, a señalarnos la necesidad de tales trabajos cuyo costo, por otro lado, no es de millones de pesos, y cuya utilidad, sin embargo, resultaría inmensa desde cualquier aspecto que se contemple.

Y no es ahora cuando esta valorización se pone de manifieesto, sino es ahora cuando advertimos los perjuicios de no haber continuado el Malecón, lo cual resulta muy distinto. Y decimos lo anterior, porque engarzando *en este reportaje una frase* que puede considerarse histórica, nos acordamos, que al abandonar la Isla y su mando el general Leonardo Wood y tratando acerca del futuro urbanístico y planes de embellecimiento de La Habana, dijo, profética y enfáticamente: "La fuerza de capacidad y ansias de superación de los cubanos, quizá podrán medirse por la extensión que le vayan dando al muro del Malecón".

DEJADEZ

Es preciso buscar, por lo tanto, el impedimento o las causas por las cuales la prolongación del Malecón se ha interrumpido, de manera casi inconcebible. Escudriñando por aquí y por allá, sólo se nos ocurre calcular que tal situación es obra de lo que se ha dado en llamar dejadez congénita del cubano y un qué sé yo de abandono criollo. *Algo parecido* —en un paralelo o comparación individual— al terrateniente que entrega al marabú sus mejores tierras. Tenemos cultura, riquezas, magnífica posición geográfica, cubanos ilustres en todas las ramas del saber, posibilidades naturales de todo orden, pero somos un tanto despreocupados en algunas cosas, se dice.

RESPONSABILIDAD Y ACCION

El mundo se mueve, sin embargo, *en estos momentos*, demasiado aprisa, en una carrera donde el país que se detenga, en sus progresos, seguramente quedará atrás. Y, por suerte, esta nueva era, precisamente por nuestro grado de vitalidad y cultura latentes no muy aprovechada, nos ha conmovido hasta el punto de hacernos comprender lo perjudicial de una postura inerte, y que es necesario movernos en la alquimia de todos nuestros recursos y alcanzar fórmulas tras fórmulas de superación. Es una era, en fin, de responsabilidad, que nada tiene que ver con aquella nuestra dejadez clásica...

No puede decirse que el problema de la prolongación del Malecón en estos últimos tiempos ha llegado a este estado, ya crítico, por falta de propulsores; porque inclusive sabemos que existe un *movimiento colectivo* y hasta constituida una agrupación de vecinos, que desde hace más de un año labora incansablemente para alcanzar aquella útil, necesaria y conveniente realización.

Con la finalidad de obtener más detalles acerca de las gestiones aludidas, es que en la mañana de hoy nos hemos entrevistado con el doctor Vicente Legañoa, el Ing. Francisco Pividal y el señor Antonio Acea Alonso, miembros destacados de la agrupación "Pro Terminación del Malecón".

MUCHAS RAZONES

—Lo hemos reiterado —comienza diciéndonos el Ing. Pividal—, hay infinidad de razones de higiene, seguridad, beneficio público, de ornato y hasta de derecho, que impulsan, de inmediato, la terminación del Malecón. Veamos: esa parte abandonada del litoral de un barrio residencial como es el Vedado, puede afirmarse que es una especie de vertedro donde se depositan basuras y objetos que no pueden recogerse por falta de comunicaciones. Además, allí se estanca el agua, produciendo mosquitos que se extienden por toda la capital. Por otro lado, sin la protección de un Malecón, ya es sabido que los "nortes" invaden las casas. La construcción de la calle Primera y del Malecón, desde G hasta 12, abriría

una nueva vía de comunicación que descongestionaría el tránsito siempre creciente de la capital. Y en cuanto a ornato, es sabido que La Habana tiene su bien gnada fama mundial de ciudad hermosa debido a su Malecón. Y, en definitiva, los vecinos de dicho litoral y calles adyacentes son tan ciudadanos de la República como los que viven en las otras calles del Vedado, y sin embargo, no tienen las vías de comunicación que les corresponde en justicia.

EL TRANSITO

Luego el doctor Legaña nos dice que la obra aludida no sólo ha de beneficiar grandemente a La Habana en muchos aspectos, sino especialmente en cuanto se refiere al "embotellamiento" de vehículos que actualmente se sufre en la calle Tercera.

—Tenemos fe en que se comprenda la necesidad de esta prolongación —agrega; y uno de los más interesados, según afirmaciones hechas a la Agrupación de Vecinos, es el ministro de Obras Públicas, Ing. Nogueira. Nos ha prometido, a la mayor brevedad, atender los proyectos y llegar a una realización rápida...

—Desde luego —sugerimos— esa obra la se encuentra planeada...

—Exacto —explica el Ing. Pividal— Me acuerdo, que el primero en trazar y sugerir cómo pudiera prolongarse el Malecón, lo fue el Ing. Cristóbal Díaz, quien en una conversación conmigo me dijo, además, que la prolongación del Malecón hasta la calle 12, incluía una doble vía, calles Primera y Malecón propiamente dicho. Se doblaría en la calle 12, desde Primera hasta Línea, ensanchándolo,a provechándose el césped, acera y parte de los jardines para convertirlo todo en la avenida de bajada y cuatro de subida, facilitándose además, el tránsito para el túnel. Otros proyectos se formularon después, pero en sentido general, salvo pequeños detalles todos coinciden en el primero.

Sabemos que los Ings. Pérez Benitoa y Febles también presentaron proyectos. Ha de presentar un aspecto muy hermoso la capital. Imagínese, para ser más gráficos, por ejemplo, la doble vía por la calle Primera y el Malecón, junto al muro del mismo, y entonces, entre el Malecón y la calle Primera, quedarían muchos espacios, en ciertos sitios, para parques y zonas de parqueo. La calle de Calzada y el Malecón, vendría a ser similar a la parte del Malecón que se construyera desde la calle C hasta la calle 10. La prolongación sería de un kilómetro y 150 metros, aproximadamente. Allí no habrá que hacer excavaciones, sino rellenar...

LA ASOCIACION

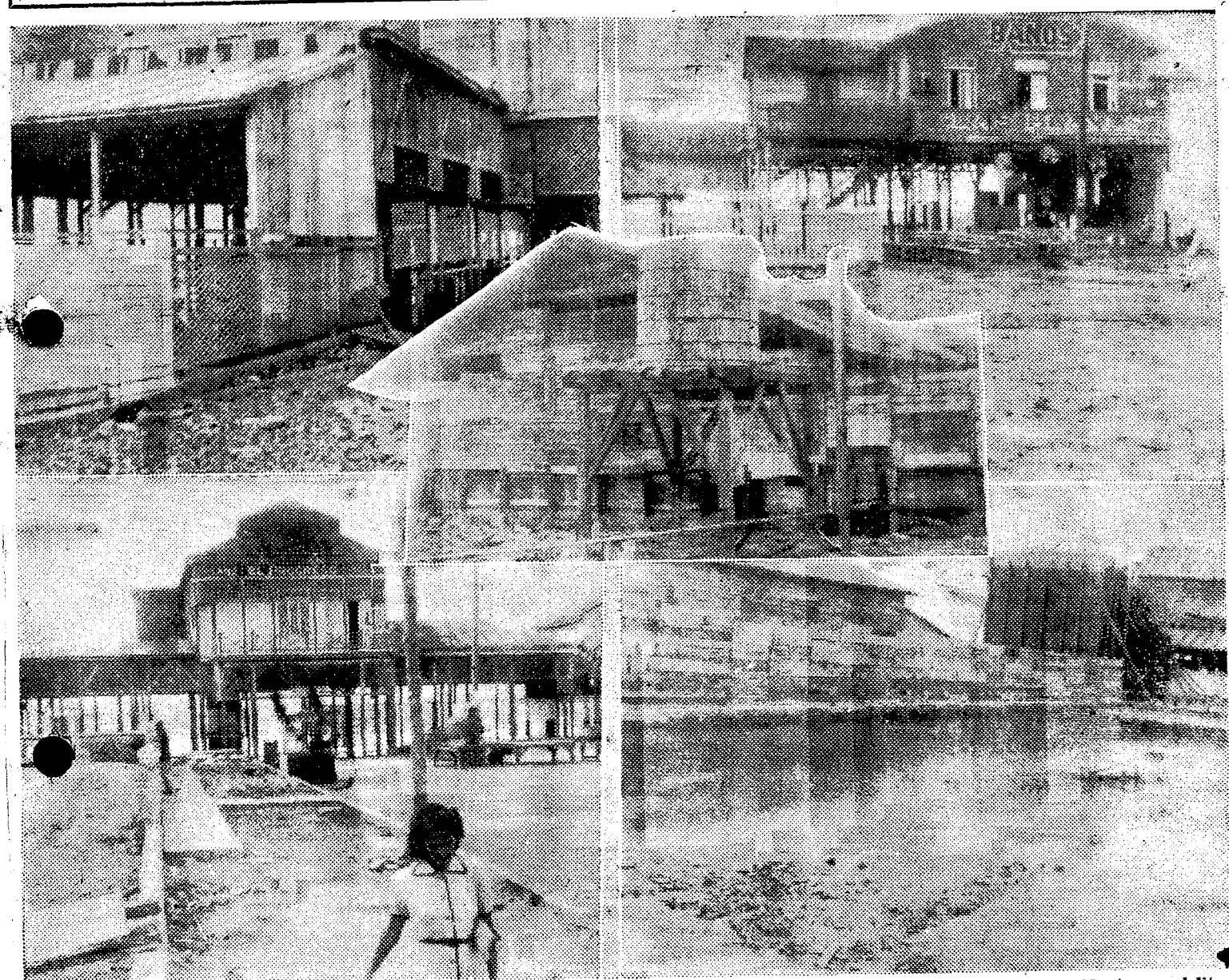
En el curso de la entrevista, el repórter advierte, efectivamente, el espectaculo lamentable de los "baños" si calculamos la conveniencia, utilidad y beleza de la prolongación. Se trata del único impedimento de carácter material en todo el litoral hasta la calle 12 y es de esperarse que sea superado.

—Ese es otro problema que año tras año están soportando los vecinos de la barriada —nos comunica el señor Acea mientras tomamos algunas fotos—. Vea usted, aquí tenemos más de 600 firmas de residentes [illegible], en conjunto, forman la agrupación que propulsa la obra. C[illegible] somos renuentes a que cualquier parte del pueblo se divierta [illegible] nera, pero bien sabemos que la libertad de cada cual termina cuando empieza la de los demás. Y esto es lo que está sucediendo, en este aspecto de la cuestión. Aquel no es, en manera alguna, sitio apropiado para diversiones, sobre todo teniéndose en cuenta que no se ha hecho nada para superar las construcciones de madera en el curso de los años, y ahí ve usted el espectáculo que se contempla, aparte de las razones de salubridad. Estos problemas —sigue diciendo el señor Acea— se han acrecentado últimamente, con el aumento de las construcciones en el litoral, la intensificación del tránsito, la construcción del túnel, cuyos detritus, de las excavaciones, se han arrojado en este litoral; la falta de recogida de basuras por imposibilidad del tránsito por la calle Primera y por la coincidencia de una temporada de mareadas gruesas. La paciencia de los vecinos se ha agotado y de ahí nuestra lucha. Claro que todas las autoridades cooperan, incluyendo al ministro, señor Ernesto de la Fe, que trasladó gentilmente nuestro memorándum al señor Presidente de la República. Creemos, en fin —termina diciendo el señor Acea— que ahora será una realidad la prolongación del Malecón hasta la calle 12...

Efectivamente, es de esperarse que el Ing. Nogueira emprenda, de inmediato, la construcción de ese tramo del Malecón, que tanto ha de embellecer a la capital.

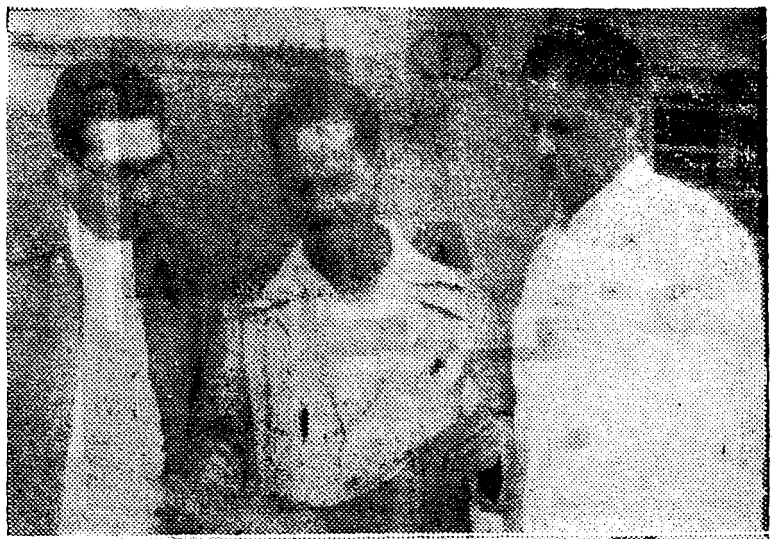
a

AQUI EL CLASICO ABANDONO QUE BRIN DA UNA PARTE DEL LITORAL HABANERO



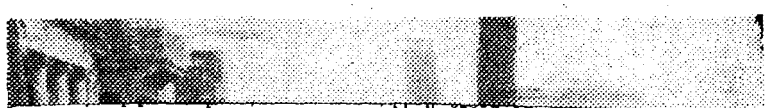
Las gestiones que están realizando más de 600 residentes en el litoral habanero para que se termine el muro del Malecón, iniciándose en la calle G hasta la calle 12, tienen también su fundamento en el deplorable aspecto, desde los puntos de vista de salubridad, ornato y beneficio público. La composición gráfica que ofrecemos da testimonio de ese abandono, y de los criaderos de mosquitos que se producen por el agua estancada y el estado de ruina de algunos de los establecimientos de madera allí existentes.

"CONTAMOS CON SIMPATIAS GENERALES" UNA NECESIDAD VITAL

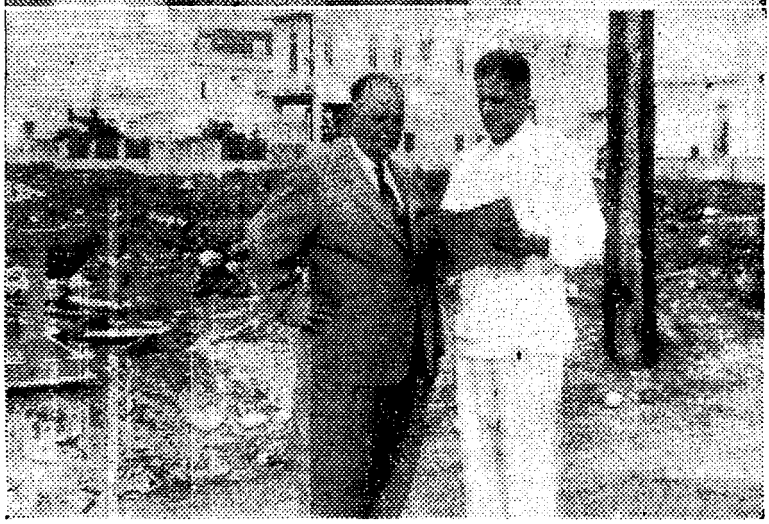


El doctor Vicente Legañoa, el Ing. Francisco Pividal y el señor Antonio Acea Alonso, aparecen en la foto estudiando los proyectos presentados para la prolongación del Malecón, desde la calle G hasta la calle Doce, con lo que La Habana facilitaría el difícil problema del tránsito; sanearía un amplio y poblado barrio de la capital y se protegería contra el peligro de las inundaciones. En la composición gráfica, además, aparece el señor Acea mostrando a Pérez de Acevedo las condiciones actuales, lamentables, de esa parte del litoral.

¡Este es el Lamentable Aspecto del Litoral!



"CONTAMOS CON SIMPATIAS GENERALES" UNA NECESIDAD VITAL



El doctor Vicente Legañoa, el Ing. Francisco Pividal y el señor Antonio Acea Alonso, aparecen en la foto estudiando los proyectos presentados para la prolongación del Malecón, desde la calle G hasta la calle Doce, con lo que La Habana facilitaría el difícil problema del tránsito; sanearía un amplio y poblado barrio de la capital y se protegería contra el peligro de las inundaciones. En la composición gráfica, además, aparece el señor Acea mostrando a Pérez de Acevedo las condiciones actuales, lamentables, de esa parte del litoral.

¡Este es el Lamentable Aspecto del Litoral!

He aquí una foto típica del lamentable aspecto que ofrece el litoral habanero desde la calle G hasta la calle 12, viéndose al fondo el Palacio de los Deportes. Con la reanudación de las obras del muro del Malecón, —saneándose además la que representa un foco de inmundicias—, ese ramo se convertiría en uno de los más hermosos motivos urbanísticos de nuestra capital, afirmándose su derecho a convertirse en un bello balcón al mar, de acuerdo con el prestigio y posición geográfica de La Habana.

16

LAS OBRAS PUBLICAS

2 balnearios

serán eliminados para la ampliación del Malecón

Revocados los permisos. En la Gaceta los decretos. Se trata de "Las Playas" y "El Progreso", en el Vedado

Por los decretos presidenciales números 3268 y 3269, ambos refrendados por el Ministro de Obras Públicas, ingeniero Alfredo E. Nogueira, y publicados en la Gaceta Oficial ayer, fueron revocados los permisos concedidos a los señores José M. Galán y Juan Corujedo, y Ramón Miguel, para establecer en el litoral habanero los balnearios hoy denominados "Las Playas" y "El Progreso", respectivamente, por cuanto esas zonas se necesitan para las obras de prolongación del Malecón, en el Vedado.

El primero de los permisos fué concedido por el Gobernador Militar en febrero de 1901, y el segundo, por resoluciones del gobierno español en 1876 y 1895.

El texto del decreto 3268, es el siguiente:

Por cuanto: Es propósito del Gobierno, iniciar de inmediato la ejecución de las obras de prolongación del Malecón, en el litoral del barrio del Vedado, las cuales obras fueron declaradas de utilidad pública por Resolución del señor Ministro de Obras Públicas, de fecha 30 de noviembre de 1953.

Por cuanto: El Gobernador Militar de la isla, por Resolución de fecha 27 de febrero de 1901, hubo de otorgar a favor de los señores José M. Galán y Juan Corujo, un permiso revocable para el establecimiento de Baños, en parte del litoral que habrá de ser ocupado por las obras proyectadas, lugar en el que se encuentra ubicado hoy el balneario "Las Playas", dejando sujeto ese permiso a la condición expresa de reservarse la autoridad, la facultad de revocarlo cuando así lo tenga por conveniente, quedando obligado el beneficiario del permiso para remover en un término de 30 días las obras que hubiere ejecutado y sin derecho a indemnización alguna.

Por cuanto: Por resolución del Secretario de Obras Públicas de fecha 18 de julio de 1902, quedó ratificado en todas sus partes el permiso a que se refiere el anterior Por Cuanto, y por la segunda de las condiciones de esta Resolución las obras ejecutadas al amparo del mismo quedaron sujetas a las prescripciones contenidas en el Artículo 50, de la vigente Ley de Puertos, que autoriza al Estado para utilizar o destruir las obras construidas por particulares al amparo de concesiones, que les hubieren sido otorgadas, cuando se tratare de la ejecución, por parte de aquél, de obras declaradas de utilidad pública, en los cuales casos el concesionario no tendrá más derecho que, el que expresamente le reconoce ese precepto, de ser indemnizado en el importe del valor material de las obras que hubiere ejecutado al amparo de su concesión, previa tasación pericial prácticada al efecto.

Por tanto: En uso de las facultades de que estoy investido por la Ley Constitucional y demás disposiciones legales vigentes, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, y asistido del Consejo de Ministros, resuelvo:

Primero: Dar por terminada la concesión a que se refiere el Segundo y Tercer Por Cuanto de este Decreto, a los efectos de que por el Estado se recupere y utilice, en la obra de utilidad pública de prolongación del Malecón en el litoral del barrio del Vedado, la zona objeto de la referida concesión.

Segundo: Disponer que por el Ministerio de Obras Públicas se proceda a efectuar la tasación pericial que dispone el Artículo 50, de la Ley de Puertos, en relación con las obras ejecutadas al amparo del permiso revocable otorgado al efecto, en el lugar que ocupa el balneario "Las Playas", en el litoral del Vedado, La Habana.

Tercero: Abonar a los titulares de ese permiso las cantidades que resulten de la tasación y valoración dispuesta en el Apartado anterior, los que perderán en virtud de ello, la posesión y el derecho de aprovechamiento de las obras que pasarán por completo al dominio del Estado, sin que a los expresados titulares corresponda derecho alguno a otra indemnización, a tenor de lo establecido en esas disposiciones legales.

Cuarto: El Ministro de Obras Públicas queda encargado del cumplimiento de lo dispuesto en el presente Decreto.

Dado en el Palacio de la Presidencia, en La Habana, a los nueve días del mes de diciembre

16

2)

de mil novecientos cincuenta y tres.

FULGENCIO BATISTA,
Presidente.

Alfredo Nogueira,
Ministro de Obras Públicas.

DECRETO 3269

El otro decreto que lleva el número 3269, dice:

Por cuanto: Es propósito del Gobierno iniciar de inmediato la ejecución de las obras de prolongación del Malecón, en el litoral del barrio del Vedado, las cuales obras fueron declaradas de utilidad pública, por Resolución del señor Ministro de Obras Públicas, de fecha 30 de noviembre de 1953.

Por cuanto: El Gobierno Español por RR. OO. de 20 de diciembre de 1876 y 14 de septiembre de 1895, hubo de otorgar a favor del señor Ramón Miguel, una concesión para el establecimiento de baños en parte del litoral que habrá de ser ocupado por las obras proyectadas, lugar en que se encuentra ubicado hoy el balneario "El Progreso", dejando sujetas las obras ejecutadas al amparo de la primera de las citadas RR. OO. a lo establecido en la Sexta de las condiciones contenidas en la misma, en la que el Estado se reserva el derecho de recuperar la zona objeto de la concesión, cuanto el interés público así lo exija, abonando al interesado únicamente el valor de las obras existentes; y estableciéndose en la Cuarta de las condiciones de la segunda la obligación del concesionario de demoler las obras ejecutadas a su amparo, sin derecho a indemnización de ningún género cuando el Estado necesitare el terreno para obras o servicios declarados de utilidad pública, pudiendo únicamente disponer el concesionario de los materiales empleados.

Por cuanto: Por Decreto de esta Presidencia, dictado con el número 24 de orden, en 12 de enero de 1911, fueron legalizadas las obras de ampliación ejecutadas por los titulares, de la concesión a que se refiere el Por Cuanto anterior, dejando sujetas esas obras de ampliación a las prescripciones contenidas en el Artículo 50, de la vigente Ley de Puertos, que autoriza al Estado para utilizar o destruir las obras construídas por particulares en virtud de concesiones que les hubieren sido otorgadas, cuando se tratare de la ejecución por parte de aquél, de obras declaradas de utilidad pública, en los cuales casos el concesionario no tendrá más derecho que el que expresamente le reconoce ese precepto, de ser indemnizado en el importe del valor material de las obras que hubieren ejecutado al amparo de su concesión, previa tasación pericial practicada al efecto.

Por tanto: En uso de las facultades de que estoy investido por la Ley Constitucional y demás disposiciones legales vigentes, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, y asistido del Consejo de Ministros, resuelvo:

Primero: Dar por terminada la concesión a que se refiere el Segundo y Tercer Por Cuanto de este Decreto, a los efectos de que por el Estado se recupere y utilice en la obra de utilidad pública de prolongación del Malecón en el litoral del barrio del Vedado, la zona objeto de la referida concesión.

Segundo: Disponer que por el Ministerio de Obras Públicas se proceda a efectuar la tasación pericial que dispone el Artículo 50 de la Ley de Puertos en relación con las obras ejecutadas al amparo de la concesión otorgada por la R. O. de 20 de diciembre de 1876 y de su ampliación autorizada por el Decreto de esta Presidencia dictado con el número 24 de orden, en 12 de enero de 1911, en los lugares que ocupa el balneario "El Progreso", en el litoral del barrio del Vedado, en La Habana.

Tercero: Abonar a los titulares de esas concesiones las cantidades que resulten de la tasación y valoración dispuesta en el Apartado anterior, los que pierden en virtud de lo dispuesto en este Decreto, la posesión y el derecho de aprovechamiento de las obras, que pasan por completo al dominio del Estado, sin que al concesionario corresponda derecho alguno a otra indemnización, a tenor de lo establecido en esas disposiciones legales, salvo el de disponer de los materiales empleados en la ampliación concedida por la R. O. de 14 de septiembre de 1895.

Cuarto: El Ministro de Obras Públicas queda encargado del cumplimiento de lo dispuesto en el presente Decreto.

Dado en el Palacio de la Presidencia, en La Habana, a los nueve días del mes de diciembre de mil novecientos cincuenta y tres.

FULGENCIO BATISTA,
Presidente.

Alfredo Nogueira,
Ministro de Obras Públicas.

Afectado el Palacio de Deportes en Paseo

Por obras de prolongación del Malecón de la Habana

El actual edificio del Palacio de los Deportes, en Paseo y Mar, no será afectado por las obras de prolongación de la Avenida del Malecón, según el proyecto confeccionado por el negociado de Urbanismo del ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con las instrucciones del ministro doctor José Pardo Jiménez y las orientaciones del presidente de la República, mayor general Fulgencio Batista y Zaldivar.

También se contempla en dicho proyecto que la nueva parte del Malecón tendrá la sección transversal de 30 metros con 20 de pavimento y 5 de acera a cada lado, esto es, la misma medida que la parte antigua.

Día y noche los técnicos del negociado de Urbanismo de Obras Públicas, al frente del cual se encuentra el ingeniero Vicente J. Sallés, trabajan para completar todos los detalles técnicos de esta colosal obra que ya está en su inicio, y que es feliz inciativa del presidente de la República, general Batista, y que lleva a efecto el doctor Pardo Jiménez.

EL PROYECTO

Las obras de prolongación de la Avenida del Malecón se han dividido en dos tramos, desde G o Avenida de los Presidentes, hasta la calle Paseo, donde se encuentra el Palacios de los Deportes, y desde aquí hasta encontrarse con la calle Calzada en el puente de Pote.

El proyecto del tramo desde G a Paseo está totalmente terminado y el mismo tiene una longitud de 784 metros lineales. Y como dijimos, la sección transversal es de 30 metros de ancho con 20 metros de pavimento y cinco de aceras a cada lado.

El muro del Malecón en este lugar tendrá una sección similar a la parte antigua, y como dijimos, el proyecto no determina la demolición del edificio del Palacio de los Deportes, pues se construirá la avenida por el fondo, donde tendrán que hacerse ataguías.

Las medidas del segundo tramo, desde Paseo hasta Clazada, son iguales a las del primero y en la intersección del Malecón con la Avenida de los Presidentes o G, se proyecta una solución de tránsito rotaria, donde se tiene en mente colocar un monumento al Padre de la Patria, ya que es lógico que sea Carlos Manuel de Céspedes el que inicie con su estatua la Avenida de los Presidentes, pues fue el primero en ostentar el cargo en la República en Armas.

LAS EXPROPIACIONES

Como se sabe, es necesario para el Estado hacer distintas expropiaciones de terrenos para la prolongación del Malecón, y a ese efecto el departamento de Expropiaciones de Obras Públicas, a cuyo frente se encuentra el competentísimo ingeniero Manuel Pérez de la Mesa, ya está tramitando las mismas.

Según nos informa el ingeniero Pérez de la Mesa, ya se encuentran en el juzgado correspondiente cantidades depositadas para el pago de algunas expropiaciones y otras que están en el trámite legal, como es el caso de los terrenos donde están enclavados los antiguos baños, ya que sus propietarios disfrutan de concesiones y se les harán las indemnizaciones correspondientes.

Venciendo grandes dificultades los ingenieros cubanos están terminando la obra de ampliación de la Avenida del Malecón, hasta la Calle 12

Cada tramo del muro, de 10 metros de largo, lleva dos toneladas de acero en sus moldes. Han terminado ya la primera sección. Vencido el mar

Por Celestino Alvarez

LA obra de mayor envergadura que en la actualidad se desarrolla en la capital, sin negar la importancia de otras que se ejecutan en ella, es sin duda alguna la ampliación del Malecón. La dificultad que ofrecía la proximidad al mar junto al Palacio de los Deportes, ha sido solucionada, al proyectar la construcción del muro treinta metros dentro del mar, con una profundidad de cuatro metros en algunos lugares, lo que da una idea de la labor que realizaron nuestros ingenieros y de su capacidad en esa profesión.

La primera sección del muro

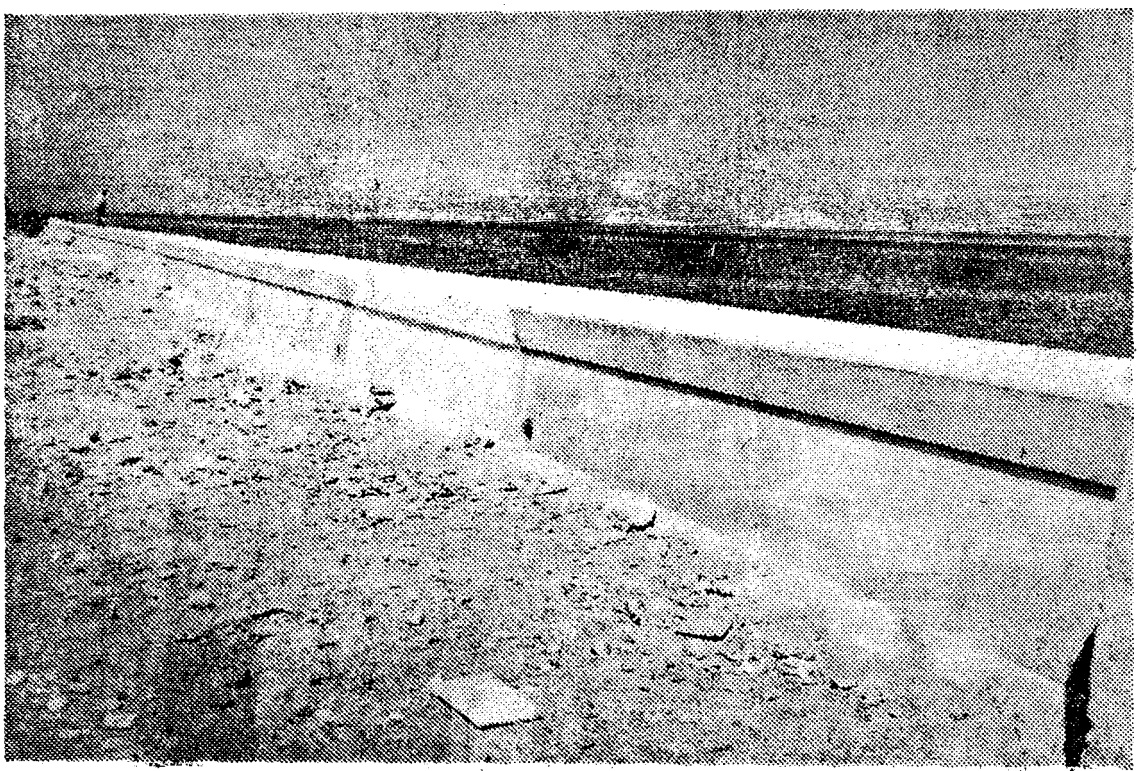
La primera sección, o sea la base del muro, donde presentaba mayores dificultades, ya se está terminando de construir entre las calles A y C. La segunda sección del muro, se encuentra terminada hasta la calle 6. En la parte tomada al mar se realizó el trabajo mediante la colocación de grandes bloques, o sea cajones de hormigón, que se rellenaron de concreto, y entre ellos, se construyeron diques con sacos de cemento en seco, reforzándose violentamente, es decir, con gran rapidez, con hormigón fundido para cubrir la separación de los bloques.

Las secciones transversales

Se hallan terminadas las grandes secciones transversales, que constituyen la importante obra de drenaje de las aguas pluviales que desembocaban en esa parte del litoral, cuyos conductos de concreto, que son tres, tienen un diámetro de 42 pulgadas uno de ellos, otro de 48 pulgadas y el mayor de 72 pulgadas, de acuerdo con la topografía del terreno y la acumulación de las aguas de lluvia.

El drenaje del Malecón

La tarea más difícil surgió a lo largo de los antiguos baños de "El Progreso", y "Las Playas" previa la demolición de las paredes, fuertemente construídas con refuerzos de hierro en su interior y de los tinglados de madera, se acometió el trabajo de cegar las pocetas cerrando los diques que daban entrada a las aguas, pero estas pocetas tenían distintos niveles de profundidad, algunas tenían un fondo de cinco metros, con grandes filtraciones que las mantenían llenas aun con los diques cerrados. Fué necesario instalar dos potentes bombas de diez pulgadas para extraer las aguas; y se pudo combatir las filtraciones con la celeridad impresa a la fundición del hormigón, en la que se puso a prueba la actividad de los obreros, incluso su resistencia, trabajando a veces materialmente dentro del agua.



El muro en su parte interior, y la primorosa y amplia visión del mar que admirarán muy pronto los habaneros.

El personal en las obras

Es contratista de las obras el ingeniero Pérez Benitoa, quien tuvo de subcontratista en las grandes obras frente al Palacio de Deportes, al ingeniero Munilla. Se halla al pié de la obra el ingeniero Guillermo Dubouchet, siendo su auxiliar el ingeniero Roca; los inspectores, señores Aurelio Hevia, Federico Hernández, Leonardo Herrera y Reinaldo Roca. La comisión de estudios la integran los señores Alfo Ibáñez,

(Finaliza en la página [illegible])

2

Valdés Escarrá, Armando Alvarez, instrumentista; Rolando Alvarez y Fernando Echevarría, con los peones correspondientes.

En la oficina, para la organización de los trabajos, los señores Antonio Bretón y Daniel Granado.

Actúa de capataz principal, al frente de los trabajos, un colaborador eficiente, el señor Octavio Ley.

Los moldes de acero del muro

Cada estación del muro, de diez metros de largo, lleva dos toneladas de acero en sus moldes, compuestos de cabillas de una pulgada, tres cuartos y cinco octavos de grueso, debidamente soldadas y espaciadas a 25 centímetros, así como railes anclados, con cincuenta centímetros de profundidad en los arrecifes, los que pasan de una a otra estación del muro amarrando cada sección.

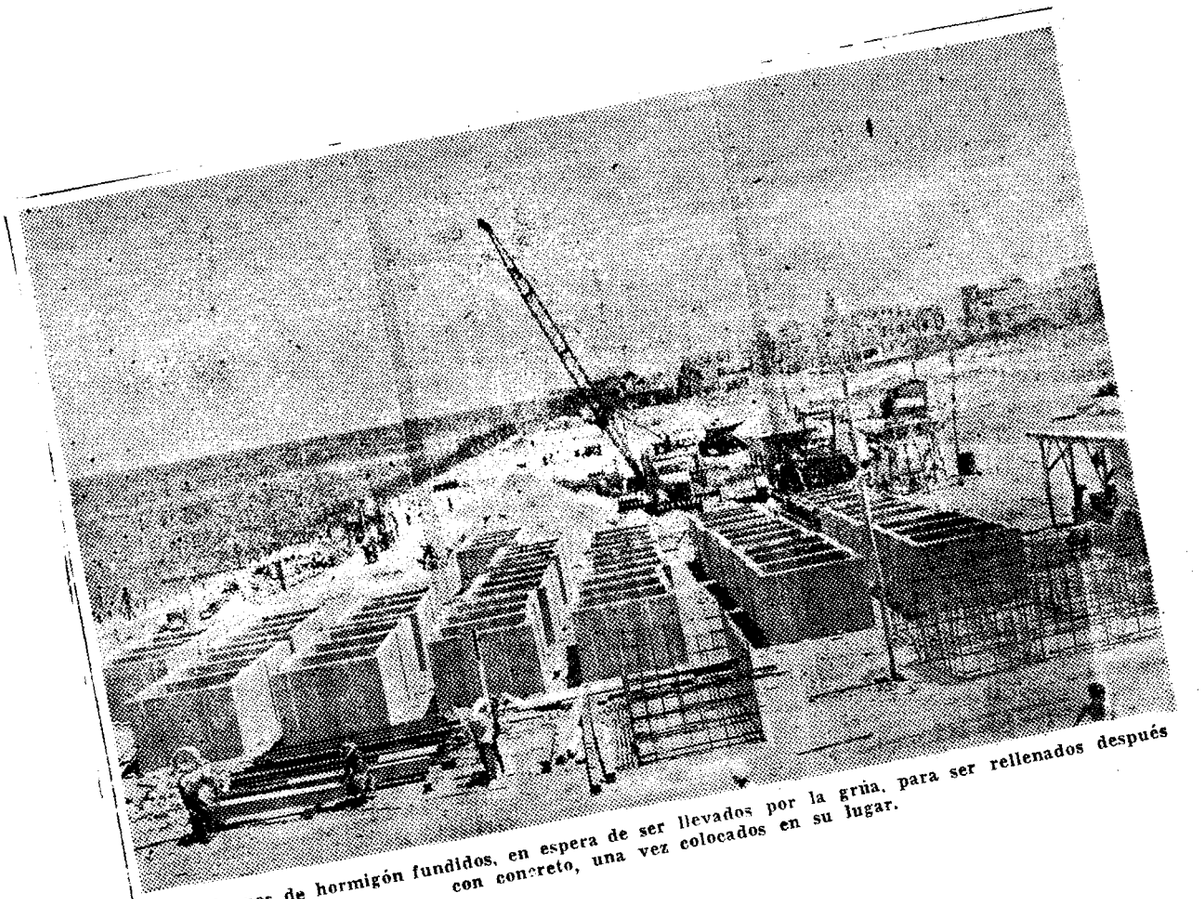
El Ministro de Obras Públicas inspecciona las obras todos los días

El ingeniero Antonio A. Carvajal, Ministro de Obras Públicas, como lo hacía antes su antecesor el titular del Departamento, doctor José Pardo Jiménez, en uso de licencia electoral, inspecciona diariamente las obras, a las que dedica su mayor atención, con el deseo de llevarlas lo más rápido posible a su terminación, a cuyo interés se une el Presidente de la República doctor Andrés Domingo Morales del Castillo que varias veces las ha visitado, así como el general Batista, que anhela que esa vía que tanto embellece nuestra ciudad, reafirme el postulado de que pronto pueda llamarse nuestra ciudad la Gran Habana, que ha sido y es una de sus grandes aspiraciones. El Malecón coronará la obra ya realizada, que se acrecienta sin cesar, de dotarla de bellas avenidas y paseos, a la altura de las famosas capitales del mundo, a que tiene derecho por nuestro incomparable clima tropical, para orgullo de Cuba y de su pueblo.

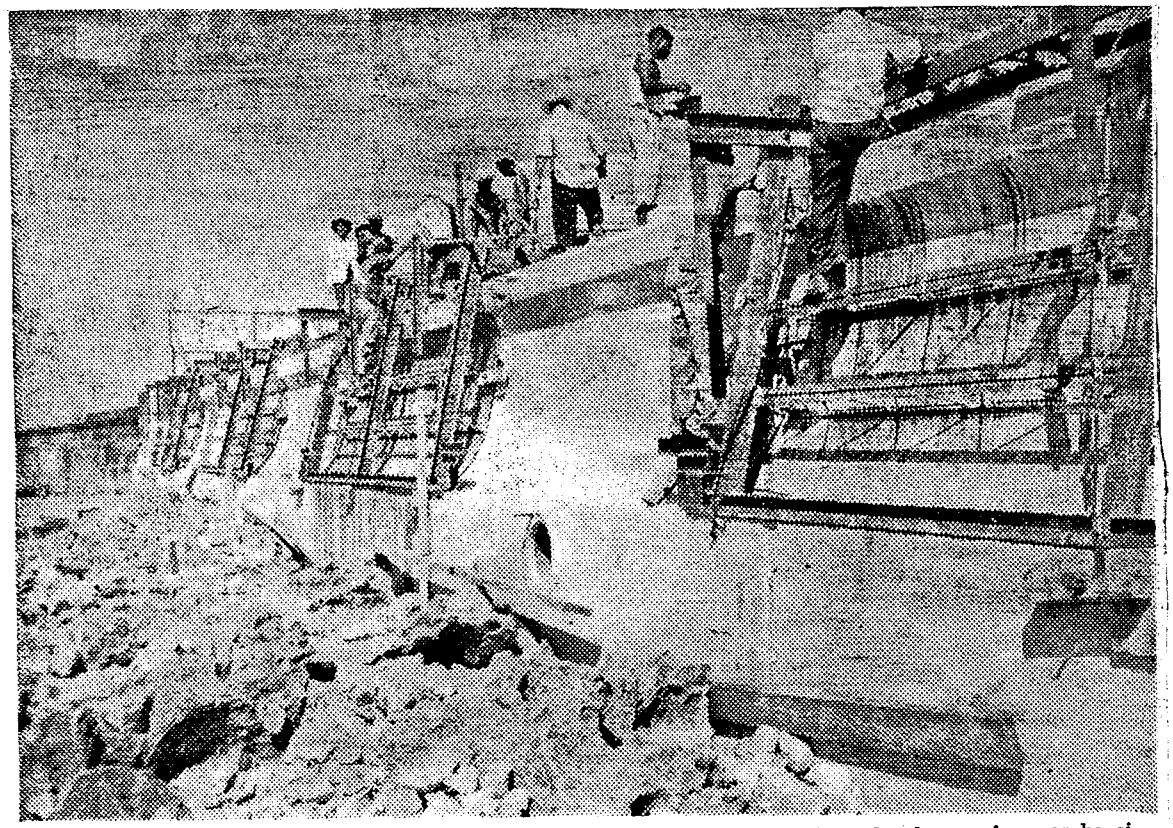
El Malecón habanero es magnífico en toda su extensión, pero en el Vedado le brindan mayores atractivos las modernas construcciones y la policromía del arbolado y los jardines de sus residencias, bellezas que se intensificarán a todo lo largo de la maravillosa avenida, que a pasos de gigante se está construyendo haciendo honor a la ingeniería cubana y a la ciudadanía.

Lib. Oct 17/54

5

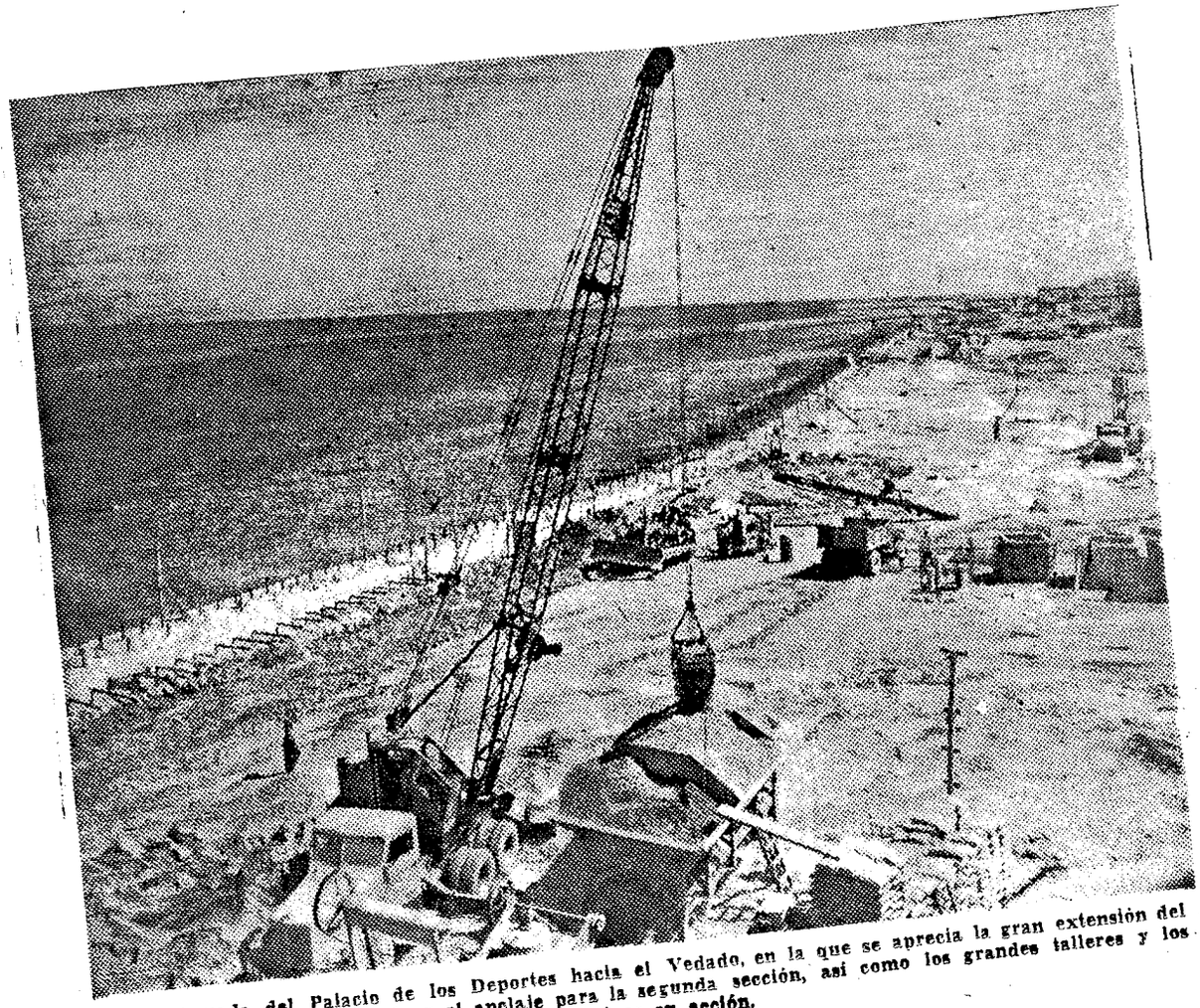


Los bloques de hormigón fundidos, en espera de ser llevados por la grúa, para ser rellenados después con concreto, una vez colocados en su lugar.



La actividad de los obreros, construyendo el muro, con sus moldes vistos desde el mar. A veces ha sido preciso colocar toldos sobre los moldes, para trabajar a cubierto de las salpicaduras del oleaje.

5



Vista tomada del Palacio de los Deportes hacia el Vedado, en la que se aprecia la gran extensión del muro con su base terminada y el anclaje para la segunda sección, así como los grandes talleres y los equipos en acción.

Prolongación de la Avenida del Malecón

Por Celestino Alvarez

ACTIVA el Ministerio de Obras Públicas los detalles finales para proseguir las obras de prolongación del Malecón, en el Vedado, venciendo todas las dificultades, y así llevar a feliz término la construcción de ese hermosísimo paseo, que es, sin género de duda, uno de los más bellos del mundo.

El proyecto se ha dividido en dos tramos. El primero, desde la Avenida de los Presidentes a la Avenida Paseo, proyecto que está completo, y ya el Negociado de Urbanismo, que rige el ingeniero civil Vicente J. Sallés, está ultimando el plano del segundo tramo ,desde la Avenida de Paseo a la calle 12, con lo que, virtualmente, se cubre toda la extensión de la costa marítima del Vedado.

Hasta el presente sigue planificado el muro y la faja del paseo, por el costado del Palacio de Deportes, lo que hace costosa la obra en ese lugar, aunque sería mejorada, si se demoliera una parte del mismo, utilizándola para dicho paseo. No se sabe si, como se ha rumorado, se demolerá, para trasladar sus actividades a la Ciudad Deportiva que se está construyendo en el llamado Parque Forestal de Santa Catalina y Avenida del Cacahual, (Rancho Boyeros) pues siempre se ha considerado inadecuada la construcción del aludido Palacio en el magnífico paseo del Malecón.

Una de las dificultades presentadas, fué la de los terrenos pertenecientes al doctor Carlos Miguel de Céspedes, en el tramo de C a E en la calle Primera; pero como ya acerca de los culaes se ha llegado a un acuerdo, con el propietario, en esos terrenos, que formar un triángulo y que son cortados por la calle D, se construirán dos parques, en los que, como en otros lugares, se plantarán árboles, que sean indemnes al salitre del mar, y que se sembrarán plantas de ornato que aumenten la belleza del paseo.

En la confluencia del Malecón y la Avenida de los Presidentes se ha trazado una plazoleta, "Rotary" donde ser erigido el monumento al Padre de la Patria, Carlos Manuel de Céspedes, que ha de constituir un motivo emocional, aunando el sentimiento patriótico y el artístico del Monumento, avalorado con las bellezas de las construcciones que han de levantarse a la vera del Malecón y la majestuosidad del mar.

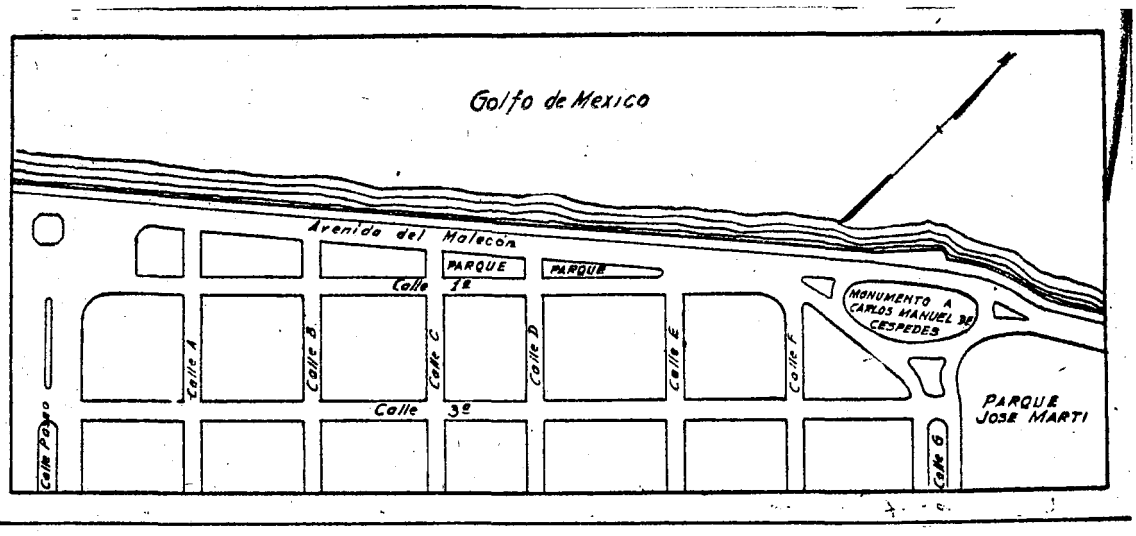
Será necesario tomar algusos terrenos del Balneario Municipal

Se estima indispensable ocupar algunos terrenos del Balneario Municipal, considerándose que el perjuicio que acaso ello ocasionaría podría ser solventado sin privar a la niñez del beneficio del balneario, construyendo varias pocetas o piscinas en el parque "Martí", para reemplazar las del balneario, ya que este parque está también destinado a los niños. Incluso higiénicamente, saldrían beneficiados los niños, pues como se sabe, el referido balneario, se halla muy cerca de la desembocadura del río Almendares, cuya corriente arrastra aguas sucias, y además, muy cerca del mismo desemboca una cloaca, que lleva también aguas en cierto modo coneaminadas, por lo cual las aguas de esa parte del litoral donde está el Balneario Municipal, no son higiénicamente propicias, como las de las piscinas del Parque "Martí" que no tienen esos inconvenientes.

La terminación del Malecón creará un problema en su terminación

Dado que el gran Paseo del Malecón, constituye una vía bastante rápida, por su amplitud de treinta metros de ancho, y por tanto, de gran circulación por los millares y millares de automóviles y demás vehículos que ruedan por él noche y día, algunos técnicos han pensado que al ser obligado el aumento del tránsito, por la calle Calzada y 12, adonde desembocarán todos los vehículos, y visto el progreso de Miramar y Marianao, las Playas, etc., parece el puente "Pote" propicio a la congestión, a pesar de contar con dos vías, una de subida y otra de bajada, por lo que se hará imprescindible ir pensando en la solución de ese problema futuro, que puede ser resuelto, posiblemente, con la ampliación del puente colgante en la desembotra ya, por los años de servicio, en malas condiciones, o bien, volviendo sobre los pasos de antaño, cuando se habló de construir un puente, colgante en la desembocadura del río Almendares, que tendría uno de sus extremos afincado en los terrenos conocidos por la Puntilla. Pero aquí hay un problema, que no existía, cuando por primera vez se habló de su construcción, y es la urbanización y planificación hecha en aquellos terrenos, ya cubiertos de residencias, y dotados de calles estrechas, para la absorción del tránsito que arrojaría sobre ellas el puente. Pero, en una forma o en otra, se necesita afrontar ese importante problema.

Con gran interés, ha venido laborando en la planificación de esta obra, el Negociado de Urbanismo, atendiendo los deseos del ministro del Departamento, doctor José Pardo Jiménez, tanto el jefe del citado Negociado, ingeniero civil Vicente J. Sallés, como los ingenieros civiles, Braulio González Novo, proyectista; Fernando Pomares, Rubén Oharry y los delineantes. Y en lo referente a las expropiaciones, los ingenieros civiles, señores Pérez de la Osa, jefe del Negociado de Expropiaciones y Alberto Delgado, procurando todos la sincronización de los trabajos, impartiendo a sus actuaciones la mayor rapidez posible en la construcción del Paseo del Malecón, cuyo avance alcanza todo el litoral marítimo del Vedado.



He aquí el plano de la Avenida del Malecón, en el tramo de la calle G, o Avenida de los Presidentes, a la Avenida Paseo, en el que puede verse la plaza de circulación, donde será erigido el monumento al patricio Carlos Manuel de Céspedes.

LOS TERRENOS GANADOS AL MAR

Malecón nuevo, desde el C. de la Punta hasta el Maine

Concesión para desecar y rellenar la zona marítimo-terrestre y construir calles y avenidas

Júzgase necesario para descongestionar esa zona

Se construirán hoteles, edificios para oficinas y establecimientos comerciales... Decreto en la Gaceta

En la Gaceta Oficial fué publicado ayer el decreto presidencial número 3426, otorgando concesión de carácter permanente a la entidad "Centro Metropolitano de La Habana, S. A." para la desecación, secamiento, relleno y aprovechamiento de terrenos de dominio público de la zona marítimo terrestre, comprendidos entre el Castillo de la Punta y la Punta Brava, para la construcción de una avenida, alcantarillado, edificios, establecimientos comerciales y un acuarium.

El citado decreto dice:

Visto el Expediente que obra en el Estado Mayor General de la Marina de Guerra, instruído de conformidad con lo dispuesto en la Ley-Decreto número 1942 de 22 de enero de 1955, con motivo de la solicitud y proyectos presentados por Pierre Antoine Nieto, a nombre de la entidad "Centro Metropolitano de La Habana, S. A", establecida conforme a las leyes de la República y con domicilio en la Avenida de las Misiones número cinco, en esta ciudad, para realizar obras consistentes en la desecación y relleno de la zona marítimo-terrestre y marítima (terrenos ganados al mar) del dominio público, situados en el litoral de la Costa Norte de la provincia de La Habana, entre el Castillo de la Punta y la Punta Brava, construyéndose al efecto una gran Avenida a todo lo largo de los nuevos terrenos ganados al mar, y lindando con éste, así como calles laterales, aceras, edificios, acuarium y demás instalaciones necesarias de carácter permanente de acuerdo con los planos, presupuestos y memorias descriptivas acompañados.

Por cuanto: Uno de los problemas más graves que ha venido confrontándose en los últimos años es el del aumento de la población, las edificaciones y el tránsito de vehículos en determinadas zonas, principalmente en la sección que pudiera denominarse el corazón de La Habana, desde la zona de los muelles hasta la Avenida de Padre Varela, y desde la Calzada de la Reina o Avenida de Simón Bolívar hasta el Malecón, lo que ha traído como consecuencia la congestión de todo ese sector, por falta de espacio imprescindible para el desarrollo y buena marcha de las actividades comerciales y bancarias que allí se efectúan.

Por cuanto: La creación de Repartos o Zonas Residenciales en los alrededores de ese centro de población no ha traído la solución tan anhelada, ya que para ponerla en práctica sería necesario desplazar establecimientos mercantiles y bancarios, así como edificios para oficinas hacia la periferia de la ciudad, con el consiguiente perjuicio de alejamiento de la zona de actividad.

Por cuanto: Los verdaderos lugares de alojamiento y atracción del turismo se encuentran, por la misma razón de falta de espacio, lejos de esa área, que en muchas ocasiones no es visitada por el turista, atraído por los casinos, hoteles y algunos establecimientos distantes de esa sección.

Por cuanto: Al comprender las dificultades que vienen de enumerarse en los "Por cuantos" anteriores, se vislumbra de inmediato la enorme utilidad pública que para la ciudad de La Habana representa el Proyecto de ganar terreno al mar en la zona comprendida desde el Castillo de la Punta hasta la Plaza del Maine, actualmente cubierta por las aguas, convirtiendo en tierra firme aprovechable esa parte en forma de una media luna irregular, en la que se construirá una gran Avenida a todo lo largo de su extensión, en forma de Malecón, así como calles, aceras, hoteles, edificios para oficinas y establecimientos comerciales con espacios para parqueos de vehículos y áreas verdes; es decir, creando nuevo espacio que vendría a sumarse al actual, del que tan necesitado está ese sector de la población.

Por cuanto: el elevado costo de dicho Proyecto ha constituído un obstáculo para que el actual Gobierno realizara esa obra, habiendo recibido, en cambio, ofertas responsables para la ejecución de la misma, mediante la correspondiente concesión que permita la utilización de los terrenos, así recuperados al mar, a cambio de los indiscutibles beneficios que el Estado habrá de derivar de tal realización.

Por cuanto: La obligación constitucional que el Estado tiene de estimular el fomento de la riqueza colectiva es una función que le corresponde ejercer, bien directamente o por medio de entidades o personas capaces de realizar obras con tal propósito, por lo que este Proyecto representa y tiene una gran importancia económica y social, dada la finalidad que se persigue en el mismo.

Por cuanto: Con las obras que habrán de efectuarse no se causa perjuicio a los intereses generales y públicos, ni a los de índole privada de la localidad, ni entorpecen el disfrute, uso y aprovechamiento de las obras actuales de dominio público, siendo aquéllas, por el contrario, beneficiosas en alto grado a la Economía de la Nación.

Por cuanto: Cumplidos en la tramitación de este expediente todos los requisitos señalados en la Ley-Decreto número 1942 de 22 de enero de 1955, sin que se haya presentado oposición alguna a la concesión, no obstante el aviso publicado en la Gaceta Oficial concediendo un término de 30 días a ese efecto.

Por tanto: En uso de las facultades que me están conferidas por la Constitución y las Leyes vigentes, a propuesta del Ministro de Defensa Nacional y asistido del Consejo de Ministros, resuelvo:

Primero: Otorgar conceción de carácter permanente y de uso público o privado, según el caso, a la entidad denominada "Centro Metropolitano de La Habana, S. A.", para que al amparo de la legislación vigente proceda a la desecación, saneamiento, relleno y aprovechamiento de los terrenos de dominio público de zona marítimo-terrestre comprendidos entre el Castillo de la Punta y Punta Brava, desde los 81 grados, 23 minutos, 25 segundos de Longitud Oeste, y los 23 grados, 08 minutos, 56 segundos de Latitud Norte, hasta los 23 grados, 09 minutos, 09 segundos de Latitud Norte, y 82 grados, 21 minutos, 23 segundos de Longitud Oeste, y los de zona marítima que se ganarán al mar en el propio lugar, que comprenden una extensión superficial de trescientos cincuenta mil metros cuadrados aproximadamente; haciendo los dragados e instalaciones pertinentes, de acuerdo con las obras que se detallan en los planos y memorias descriptivas, consistentes entre otras, en un muro de contención, una gran Avenida a lo largo del nuevo litoral que se construya, calles, alcantarillado, alumbrado, edificios para oficinas y viviendas, hoteles, establecimientos comerciales y un acuárium; todas cuyas obras se declaran de beneficio y utilidad pública, y zona urbanizada, para el desenvolvimiento económico-social, dentro del plan constructivo del actual Gobierno.

Segundo: Esta concesión se otorga bajo las siguientes condiciones:

1a.—Se considera comprendida entre las que determinan los artículos 38, 42, 43, 44, 51 y 55 de la Ley de Puertos, 22 y 23 de la Instrucción de 20 de agosto de 1883, 113 y 144 (ap. 3 de la Ley General de Obras Públicas; tal como quedaron modificados por la Ley-Decreto número 1942, de 22 de enero de 1955, y se otorga sin pública licitación ni plazo limitado, sujeta a lo preceptuado en los artículos 54 y 58 de la Ley de Puertos.

2a.—Las obras se ejecutarán por la Concesionaria, con arreglo al proyecto presentado en su escrito.

3a.—La concesión se otorga con carácter permanente para uso privado o público, de acuerdo con la naturaleza de las obras a realizar.

4a.—La entidad concesionaria queda obligada a constituir una fianza equivalente al uno por ciento del importe del presupuesto de las obras en el Distrito Fiscal correspondiente, en efectivo, bonos del Estado o póliza de fianza, como garantía del cumplimiento de la ejecución de las mismas, cuya fianza le será devuelta cuando acredite tener terminadas obras por valor de una tercera parte del presupuesto total de ellas.

5a.—La Marina de Guerra, con la cooperación, si lo creyere necesario, de otros organismos del Estado, la Provincia o el Municipio, que estime oportuno interesar, fiscalizará, con asistencia de un delegado de la Compañía Concesionaria que el replanteo de las obras a ejecutarse esté todo con arreglo al proyecto presentado por la misma, de cuya diligencia se levantará acta por triplicado, uno de cuyos ejemplares, con el plano correspondiente se remitirá a la Marina de Guerra para su aprobación y una vez obtenida ésta, se entregará otro ejemplar a la Concesionaria, archivándose el tercero en la oficina correspondiente de la Marina de Guerra.

6a.—La Compañía Concesionaria deberá comenzar las obras a los diez meses de la publicación del presente Decreto en la Gaceta Oficial de la República, o antes, y terminar las mismas dentro de un plazo que no podrá exceder de los cuatro años siguientes, notificando al Estado Mayor de la Marina de Guerra la conclusión de ellas, a los efectos correspondientes.

7a.—La Compañía Concesionaria habrá de ejecutar e invertir, respectivamente cada año, la cuarta parte de las obras a realizar, así como la cuarta parte del presupuesto, también total, en que se calculan dichas obras.

8a.—Si existiera algún impedimento de fuerza mayor, para la terminación de las obras dentro del plazo señalado, la Concesionaria deberá justificar este extremo de manera plena, a satisfacción de la Marina de Guerra que podrá, en ese caso, conceder una prórroga por el tiempo absolutamente indispensable para su terminación.

9a.—La Marina de Guerra, a solicitud de la Concesionaria, practicará recepciones parciales de las obras ejecutadas, de acuerdo con el progreso de las mismas, las cuales pasarán a poder de la Concesionaria. Los gastos que originen esas recepciones serán sufragados por esta última.

10a.—El cumplimiento y la observancia de las condiciones bajo las que se otorga la presente Concesión estarán al cuidado de la Marina de Guerra.

11a.—Terminadas las obras, la Marina de Guerra hará un detenido reconocimiento de ellas, a solicitud de la Concesionaria, y si se comprobase que en la ejecución se ha cumplido con todas las estipulaciones de la Concesión, se hará así constar en acta que se extenderá por triplicado, uno de cuyos ejemplares se remitirá a la Marina de Guerra, para su aprobación por el Jefe de Estado Mayor, distribuyéndose los otros dos en la forma indicada para el acta de replanteo.

12a.—La entidad Concesionaria deberá cuidar la conservación de las obras durante su realización y si las abandonare, el Gobierno podrá aprovecharlas en favor del Estado o proceder a su completa demolición, para que por ningún concepto causen perjuicio al uso general del dominio público.

13a.—Los gastos que se originen por replanteo, inspección, recepción y conservación de las obras, serán de cuenta de la entidad concesionaria.

14a.—Esta concesión se otorga sin perjuicio de tercero, dejando a salvo el derecho de propiedad, y en la inteligencia de quedar obligada la Concesionaria a cuanto le sea aplicable de las disposiciones contenidas en la Ley de Puertos y cuantas, con carácter general se hayan dictado o se dicten en lo sucesivo, respecto a esta clase de concesiones.

15a.—Esta Concesión caducará, si la entidad concesionaria faltase a cualquiera de las presentes disposiciones que le son obligatorias, siendo las consecuencias de dicha caducidad las que señalan, para casos análogos, la Ley General de Obras Públicas y su Reglamento.

16a.—Dada la naturaleza de las obras, se situará la zona de vigilancia en la Gran Avenida o Nuevo Malecón que por toda la Costa Norte se construirá, sobre los terrenos ganados al mar, en la forma que se consigna en los planos acompañados.

Tercero: De acuerdo con el Artículo 60 de la Ley de Aguas, se autoriza a la Concesionaria para la extracción del material del fondo del mar, en áreas cercanas a la Concesión, siempre que esa extracción no tenga que realizarla el Estado por sus medios.

Cuarto: Tanto los equipos como los materiales que utilice la entidad concesionaria durante la realización de las obras proyectadas estarán exentos de toda clase de impuestos, tasas, derechos o contribuciones.

Quinto: Se declara esta obra de utilidad pública, por ser necesaria para la higiene y saneamiento de toda el área situada al frente del Malecón actual, porque al alejar el muro de contención del mar extenderá el sistema de drenaje y alcantarillado de esa zona hasta el sitio donde la corriente de las aguas permitirá el arrastre inmediato de los detritus y desechos, así como por tender al fomento de la riqueza nacional y desarrollo e incremento del turismo.

Sexto: La Compañía Concesionaria no podrá interrumpir el libre tránsito actual de las comunicaciones marítimas, con motivo de las obras a realizar, ni después de terminadas las mismas.

Los Ministros de Defensa y de Hacienda quedan encargados del cumplimiento de lo dispuesto, en la parte que a cada uno corresponde.

Dado en el Palacio de la Presidencia, en La Habana, a veintiocho de noviembre de mil novecientos cincuenta y siete.

Fulgencio Batista, Presidente; Andrés Rivero Agüero, Primer Ministro; Santiago Verdeja Neyra, Ministro de Defensa Nacional.

EL PLAN DE OBRAS PUBLICAS

Trabajos

de prolongación del Malecón serán terminados

20/9/58

También los de los puentes Hondo y Bacunayagua... Arreglo de calles. Lo anunció el Ministro, Ing. Oñate

La continuación de los trabajos de prolongación de la avenida del Malecón desde la calle 10 hasta entroncar con Calzada; la terminación del puente sobre el río Hondo, en la carretera Cienfuegos - Trinidad; la reconstrucción de calles de la capital y otros términos, fueron anunciadas ayer por el Ministro de Obras Públicas, ingeniero Ramiro Oñate Gómez, en una conferencia de prensa.

El Ministro Oñate Gómez anunció que serán realizadas mejoras en el departamento de prensa.

Respondiendo a preguntas, el Ministro Oñate Gómez dijo lo siguiente:

"La continuación de las obras del Malecón, desde la calle 10, en adelante, fué uno de los asuntos recién tratados con el honorable señor Presidente de la República, mayor general Fulgencio Batista, quien dispuso lo terminación de las obras lo más pronto posible, al igual que las concernientes a la gran avenida de Carlos III.

"El puente sobre el río Hondo, en la carretera de Trinidad a Cienfuegos, será una obra que se terminará muy en breve.

"El túnel por debajo del río Almendares, que se viene construyendo, ha recibido un gran impulso últimamente y se trabajará con mayor actividad, tan pronto se termine la demolición y se haga el desvío por la calle 11, para facilitar el tránsito público.

"La avenida de Agua Dulce, en lo que respecta a su ampliación, será continuada tan pronto se liquiden las anteriores labores allí realizadas y no habrá obstáculo alguno para lograr su total terminación.

"Se estudian los proyectos para la reconstrucción de avenidas tan importantes como Serrano y Mayía Rodríguez.

"La ampliación de la Calzada de Bejucal ya tiene terminado un buen tramo y muy pronto se irá a la consecución de los restantes trabajos.

"En la llamada Vía Láctea —prolongación de la Quinta Avenida de Miramar— se irá de inmediato a la intensificación de los trabajos que allí se realizan. Este fué otro de los proyectos sometidos recientemente a la consideración del Primer Magistrado, que le otorgó su total aprobación.

"El puentecito ubicado al final de la Vía Blanca, de acuerdo con todos los planes efectuados, será sustituído por otro que será digno de La Habana. Ese puentecito en la forma actual es de gran peligro público; y el puente de Bacunayagua, que será una obra grandiosa y figurará entre los mejores del mundo, según me han informado los señores contratistas pronto quedará listo y en la próxima temporada estará en pleno funcionamiento.

"Finalmente puedo decirles que en la Plaza Cívica se viene trabajando intensamente, según los aportes que se van recibiendo, pero hoy no puedo decirles todavía la fecha de su inauguración oficial, y respecto a la llamada Avenida Monumental, tendrá un paso superior para evitar accidentes en su cruce por la Vía Blanca.

"Estos datos que les ofrezco, no contienen mayores detalles —terminó diciendo el Ministro, ingeniero Oñate Gómez—, porque hace muy pocos días que tomé posesión del cargo y todavía no he podido empaparme a plenitud de todas las obras contenidas en el vasto plan de desarrollo económico trazado por el actual Gobierno. En otra ocasión podré ser más explícito".

LAS OBRAS DEL MALECON

Por RENATO VILLAVERDE

(De la Redacción de INFORMACION)

Los automovilistas habaneros tienen que estar agradecidos al ministro de Obras Públicas. No sólo el ingeniero Manuel Febles, con entusiasmo digno de aplauso, se ha dedicado a la tarea de hacer del Malecón, así como del primer tramo, hasta ahora, de la calle 23 y de otras importantes vías de comunicación, verdaderas avenidas con asfalto nuevo, ayunas de baches y desniveles, sino que su sentido de las necesidades del tránsito motorizado lo ha llevado a regularlo en los citados lugares en forma que puede calificarse de espléndida.

Todos estos graves problemas, latentes desde hace mucho tiempo, habían sido abandonados de la mano de Dios, es decir, de la mano de los anteriores ministros de Obras Públicas. El Malecón, por sus innumerables baches y por los desniveles que lo convertían en una especie de montaña rusa, era simplemente un bochorno ciudadano. Si a ello se unía la anarquía que reinaba a todo su largo, así como en el Parque de Maceo, en materia de regulación del tránsito, esta porción de La Habana era un peligroso y complicado laberinto, donde además de arriesgarse la vida se perdía matemáticamente la paciencia.

Hoy —y hablamos como automovilistas— da gusto transitar por Malecón y por el Parque Maceo. El pavimento, pulido y brillante, produce la sensación de que el auto se desliza sobre seda; los semáforos, en sus principales encrucijadas, dirigen el tránsito sabiamente; las rayas blancas y las albas "mucuritas" que fungen de columna vertebral del amplio paseo, sirven para regular las distintas velocidades de los autos y evitar los frecuentes choques de antaño; los carteles, con sus flechas anunciadoras, así como las demás flechas grabadas en el asfalto, especialmente en el Parque Maceo, suprimen del espíritu del "driver" la torturante duda del camino correcto a tomar según la dirección a donde vaya.

Esta porción de La Habana, que es su más aristocrática y congestionada vía de comunicación, no sólo ha cobrado merecidos aires de gran capital, sino que rinde al máximo la obligación de canalizar ordenadamente el constante abejeo automovilístico. Muy pronto, según todos los síntomas indican, estará terminada, y entonces podremos gozar a plenitud de un Malecón, elegante y técnico, que resultará francamente delicioso para todos.

Llama la atención que estos trabajos que el ingeniero Febles está terminando de realizar, no se hubieran ejecutado hasta ahora, especialmente cuando el aumento del tránsito motorizado, desde hace tiempo, constituye una pesadilla general. Las obras, desde luego, aunque imprescindibles, tenían la dificultad de tener que complicar más aún el tránsito de vehículos mientras se llevaban a cabo. Además, por la forma en que se están realizando, o sea, renovando plenamente los viejos cimientos del Malecón, corrían el riesgo de ser más largas que la paciencia ciudadana. Febles, sin embargo, no tomó en consideración esos inconvenientes y se lanzó a la tarea. Y bueno es declarar —y al hacerlo cabe también un merecido "coup de chapeau" a la Policía— que el tránsito regular, aunque desviado parcialmente a causa de los trabajos, ha sido regulado, dentro de lo posible, con el máximo de eficiencia.

El buen éxito de estas obras, tan necesarias como tan aplaudidas, debe de animar al ministro de Obras Públicas para terminar de hacer de La Habana, en esta materia de amplias vías de comunicación, la gran capital que está pidiendo a gritos. Continuar el Malecón desde "G" hasta el río Almendares, significaría lograr una avenida frente al mar que sería envidiada por otras grandes capitales del mundo. Tender otro puente sobre el Almendares para facilitar la comunicación de La Habana con los Repartos, es empresa también necesaria y urgente. Y si fuera posible suprimir los tranvías de la calle 23 (¡para qué sirven, Dios mío, los destartalados tranvías!) haciendo de esta avenida una vía verdaderamente rápida, la obra quedaría prácticamente perfecta y de máximo ren-

dimiento en cuanto a utilidad y belleza se refiere.

El ingeniero Manuel Febles está demostrando ser un hombre de iniciativas que ama y comprende estas cosas. Está, además, identificado con el Presidente de la República, cuyos planes de obras públicas asimila y desarrolla con rapidez y eficiencia. El doctor Carlos Prío, por otra parte, siente en su espíritu la divina pasión de las bellezas urbanísticas. Líguense bien todos estos factores, pónganse en la cotelera de las esperanzas, agítense sabiamente y el resultado será, dentro de muy poco, una Habana residencial sin graves problemas de tránsito, hermosa como pocas ciudades, plenamente articulada para volcarse en Marianao y digna de nuestros criollos orgullos citadinos.

Proyectan Ampliar la Avenida del Malecón Desde la Calle G Hasta el Río Almendares

Asimismo Tiene en Estudio el Ministerio de Obras Públicas la Construcción de un Puente Colgante que una Ambas Márgenes del Citado río. Una Amplia Zona de Parque

Después de una entrevista con el jefe del Negociado de Urbanismo, ingeniero Vicente Sallés, el ministro de Obras Públicas, ingeniero Manuel Febles Valdés, informó del proyecto de prolongación de la Avenida del Malecón desde la calle G ó Avenida de los Presidentes, hasta la margen derecha del río Almendares.

Otro de los particulares dado a conocer también en esta ocasión por el titular de Obras Públicas, ingeniero Febles Valdés, es la construcción de u npuente colgante que una ambas márgenes del citado río.

De acuerdo con el proyecto confeccionado al efecto, los terrenos por donde se ampliará el Malecón tienen muy pocas construcciones y corresponden, además, a concesiones prácticamente caducadas que facilitarán las obras.

Ampliando su información, el Ministerio de Obras Públicas señala que esta prolongación consistirá de un muro de Malecón, amplias zonas de aceras y dos vías para el tránsito, de ida y vuelta, habiéndose aprovechado el trazado de la calle Primera para esta última iniciativa.

Entre ambas vías, que tienen 16.00 Ms. de pavimento cada una, se construirá una zona de paseo, arbolado, alumbrado y bancos que va desde la calle G hasta la calle A y el área comprendida entre ambas vías y la calle Paseo y A, será una zona de parqueo amplia que conjuntamente con otra que se proyecta en Tercera y Paseo y la existente en esa propia calle, captarán alrededor de 600 máquinas para parqueo al costado del Palacio de los Deportes, el cual es bordeado junto al mar por la vía que va hacia Marianao y por la parte de la calle Primera, por la vía de regreso a La Habana.

Desde G, a la calle Doce, las vías correrán por zonas verdes sin afectar al Balneario Infantil ni al Balneario Público, que se hallan situados desde Seis hasta la ribera del río Almendares.

La zona comprendida por la actual Batería de Ingenieros del Ejército, se considera para ser proyectada en la misma un Acuario Nacional y un parque infantil, y desde la calle Seis hasta la calle Doce, se hará el enlace desde las propias vías al puente que se proyecta.

Dicho puente comenzará con una pendiente de un tres por ciento hasta tener altura suficiente al paseo por la calle Doce, donde comenzará el puente.

De acuerdo con los estudios previos y teniendo en cuenta los factores básicos para un diseño y emplazamiento, el puente que se proyecta tiene una longitud de 500 metros divididos en una luz central de 320 ms. y dos laterales enlazando con los aproches de 90 ms. cada uno. El ancho libre del puente es de 18.00 ms., de los cuales corresponden 13 ms. al pavimento y dos aceras para peatones de 2.50 ms. cada una.

Se consideró el tipo de puente colgante y el de puente de arcos de hormigón, recomendándose y siendo aceptado el primero de los tipos con torres y subestructuras de hormigón y los cables y miembros de material resistente a la oxidación.

La altura sobre la línea media es de 16.50 metros, permitiendo el paso de las embarcaciones sin interrumpir el tránsito. Los aproches, en la zona del Vedado, están estudiados ordenadamente y como se ha dicho antes, son continuados con la vía proyectada que forma la prolongación del Malecón. En la parte de Marianao, acomete en la zona de la Puntilla, enlazándose a las Avenidas Primera, Tercera y Quinta.

El proyecto contempla la instalación total del alumbrado, farolas, indicaciones de tránsito, alcantarillado, etc., pudiéndose considerar que de acuerdo con las velocidades que se señalan en los distintos "lines" puede captarse más de 2,500 vehículos en cualquier momento.

ABIERTO AL TRANSITO UN TRAMO DE INFANTA

Con una sencilla ceremonia quedó abierto al tránsito el tramo, totalmente reconstruido, de la Calzada de Infanta, desde San Lázaro hasta la calle 23, avenida donde parcialmente ha sido retirada la línea de los tranvías. Con las obras efectuadas el aspecto de esta parte de la calle Infanta ha variado, ya que además de haber sido retiradas las paralelas de los tranvías, fué retirado el tendido eléctrico, postes y adoquines de granito, habiéndosele echado una capa de material conocido por hormigón asfáltico bituminoso en caliente. También fué reducido el ancho de las aceras, con lo cual el pavimento tiene un ancho actualmente de 18 metros, contando con tres "lines" a cada lado del eje de la calle, esto es seis en total. Durante este acto, el ministro, ingeniero Febles Valdés, anunció, que el próximo día 31 será abierta también al tránsito la sección de la calle Línea, actualmente cerrada de Malecón a la calle L donde también han sido retiradas las paralelas de los tranvías. Junto al ministro de Obras Públicas se hallaban, funcionarios del ministerio y personalidades del mundo comercial de esa zona, entre los cuales se encontraban el señor Amadeo Barletta e hijo; el señor Francisco Saralegui, el ex ministro de Salubridad doctor Alberto Oteiza, el subsecretario de Obras Públicas ingeniero Tella y otros. La obra ha sido realizada por contratación y supervisada por el Ministro de Obras Públicas, el Subsecretario y el Jefe de Ingeniería en Calles.

RECONSTRUYEN UNA CALZADA

TRANSFORMADA. — Después de haber sido retiradas las líneas del tranvía y los postes del tendido eléctrico, quedó transformado el tramo de la Calzada de Infanta, entre San Lázaro y Calle 23, por los trabajos realizados por el Ministerio de Obras Públicas. En la foto un aspecto de la citada calzada, después de las obras de reconstrucción y asfalto. (Foto oficial)

LAS AVENIDAS DE LA HABANA

Demora en las obras de Línea y de Infanta

Porque la Intervención de los nuevos ómnibus no levanta los raíles... Febles está listo para actuar

Lo que se ha hecho y lo que falta por hacer aún

Descongestión del tránsito y embellecimiento de la capital. Amplia red vial... Más detalles de las obras

Las dificultades que está poniendo la Intervención de la Compañía de Autobuses Modernos para levantar los raíles que faltan de la calle Línea, en el Vedado, y de Infanta, en La Habana, tienen demorados los trabajos de nueva pavimentación y embellecimiento de estas dos grandes avenidas capitalinas, según se informó en el Ministerio de Obras Públicas. Todo lo tiene preparado el ministro del ramo, ingeniero Manuel Febles Valdés, para continuar estas obras, de acuerdo con las instrucciones que ha recibido del Jefe del Estado, viéndose las mismas incomprensiblemente retardadas por la falta de cooperación de la citada empresa de transporte que no se decide a levantar las paralelas de los viejos tranvías.

Todas estas demoras y contratiempos están dificultando el plan de embellecimiento capitalino, a base de modernizar y anchar muchas de sus principales arterias. En este orden de trabajos, el Ministerio de Obras Públicas ha ido mejorando distintas avenidas de la capital: el Malecón, Belascoaín, apertura de Galiano hasta el mar, la calle "P", en el Vedado, Humboldt, calle 25 y otras muchas, así como la reducción de las aceras de la Calzada de Infanta, que permite un pavimento con un ancho mínimo de 16 metros, que ha sido comenzada desde la calle 23 hasta San Lázaro, y que continuará su recorrido hasta Carlos III. Todo está listo en Obras Públicas para realizar esas obras que faltan en cuanto los raíles sean quitados por la empresa referida, ya que han sido terminadas las obras de sustitución de la red distribuidora del acueducto. Después, las obras continuarán hasta la esquina de Tejas.

El proyecto de obras en la calle Línea, del Vedado, cuyo primer tramo, hasta "L", ha sido ya terminado, cuando no existan las líneas del tranvía, podrá ser continuado hasta el Paradero del Vedado. Más tarde, aprovechando la faja existente desde el Río Almendares hasta la Calzada de Buen Retiro, en Marianao, se convertirá dicha faja de terreno en una amplia avenida con un ancho mínimo de veinte metros, que conectará totalmente a La Habana con Marianao y sus repartos.

Se han hecho estudios para poder adaptar también como vía de enlace rápido entre La Habana y Marianao la antigua faja de los Ferrocarriles de Zanja, por Puentes Grandes, existiendo distintas ideas que se están analizando para poder llevar adelante dicha obra en la oportunidad correspondiente.

El Ministerio tiene también preparado el proyecto para la pavimentación de toda la Calzada del Cerro desde la esquina de Tejas hasta el Paradero, lugar por donde ya no circulan los tranvías.

OTRAS OBRAS

La construcción, ya efectuada, de la Avenida 20 de Mayo desde la Calzada de Ayestarán en dirección al Gran Stadium de La Habana, ha permitido facilitades de tránsito en esa zona que demuestran la necesidad imperiosa de continuar con ese plan de obras prácticas. La Avenida 20 de Mayo ya conecta Ayestarán con la Calzada de Infanta y la populosa barriada que rodea el Gran Stadium. Está también proyectado el enlace desde el Stadium hasta la Calzada del Cerro por la Finca Santovenia. Las expropiaciones en esta faja están ya cursadas y ha de ser en definitiva una obra que pronto será realidad.

Conjuntamente con la obra de 20 de Mayo se está trabajando también en la conexión de la actual calle Aranguren con la Avenida Manglar, que permitirá el rápido enlace de la zona del Vedado y Ayestarán y futura Plaza Cívica con la zona de Cristina, Cuatro Caminos, Atarés, aliviándose grandemente el tránsito por el Norte de la ciudad.

La Calzada de Ayestarán ya está prácticamente conectada a la doble vía actual de Rancho Boyeros, cuya obra, de primera clase, ha permitido la descongestión rápida hacia la zona del Cerro y Puentes Grandes y que será en el futuro la vía más transitada de nuestro Reparto.

El enfoque de la construcción de las vías básicas en la Zona Cívica conectando el Vedado con La Habana en sentido Oeste-Este mediante la prolongación de Paseo,

2/

principalmente, está muy adelantada y las dificultades propias de los trabajos de expropiaciones van siendo resuelto favorablemente.

El ministro, ingeniero Febles contempla, pues, la solución inicial de problemas de tránsito en La Habana con la construcción de distintas Avenidas, o el mejoramiento de otras, de tal manera que la capital se vea cruzada por amplia red vial, que en todos los casos permitirá resolver las dificultades que estamos atravesando por la cada vez mayor circulación de vehículos motorizados.

El Ministro de Obras Públicas, ingeniero Manuel Febles Valdés, dirigió ayer al Presidente de la empresa Autobuses Modernos, S. A., un escrito en que dice lo siguiente:

"Los trabajos que viene realizando este Ministerio, de pavimentación y embellecimiento de la calzada de Infanta desde San Lázaro a Calos III se encuentran demorados por no haberse suprimido el tránsito de tranvías por ese tramo, por lo que le ruego que, a la mayor brevedad, se sirva disponer la supresión de dichos tranvías para poder proceder a realizar estas obras.

"Igualmente le agradeceré que proceda a estudiar lo pertinente a fin de suprimir los tranvías que circulan por la calle Línea, de L a 12, en el Vedado, con el mismo objeto".

...Magemo Monnet, el
la Sociedad Colom-
ricana, Dr. Miguel A.
niembros de dicha ins-
Guillermo de Zéndegui,
arez Pedroso y Julián
ells; los periodistas se-
oto Paz y Dr. Miguel
edactor y director pro-
revista Bohemia, res-
a los cuales la Socie-
a Panamericana en-
ninos en reconocimien-
r panamericana que
ndo; el presidente del
no-Cubano de Cultura,
lín Martínez; el presi-
hité de Ciudadanía y
l Club León, Dr. Este-
demás miembros que
Comité; el León
Padilla, director del
l de Exaltación a la
na y los miembros
y el león Rafael Mar-

palabra en esta se-
l Enrique Loynaz del
ferirse a l afecha pa-
eón Rafael Marquina
n la fecha del 12 de
rá de maestro de ce-
ón Dr. Esteban Fe-

PARA HOY

—Hasta las diez de
rolongará la matinée
memorativa de la fe-
niciada en horas de
oy en sus salones de
droso.

Con gran lucimiento
brando la matinée
l 10 de octubre, en
Ceiba, con excelen-
Se prolongará has-
n.

OL DE LA HABANA:
n honor del Atleta,
los acordes de mag-
tos.

CUATRO CAMINOS, M-3676: Safari y Vagabundo y mujeriego. 12 de la noche: Pasión de odio y El príncipe de los ladrones.

CUBA, A-7879: Safari y Vagabundo, político y mujeriego.

DUPLEX, A-0507: Noticiarios, documentales, cartón, etc.

ENCANTO, M-6055: Lágrimas de amor y gran show.

FAVORITO, U2650: Cinco tumbas al Cairo y La historia del Dr. Wassell.

FINLAY, U-6649: Safari y Vagabundo, político y mujeriego.

FLORENCIA, U-3533: El delito oculto y Mirad los lirios del campo.

HABANA, M-4701: Marineros mareados y Conozco a los dos.

IDEAL, M-4013: El niño perdido y Yo muero por tí.

INFANTA, U-3700: Sangre de mi sangre y La casa de la calle 92.

LARA, M-2421: La carga de los 600 y La emboscada fatal.

LIRA, M-4474: Dime con quién andas y Angeles con cara sucia.

MAJESTIC, M-4477: Su excelencia el vagabundo y La dama del velo.

MANZANARES, U-3554: Soledad y La dama del velo.

MAXIM, U-6952: Safari y Vagabundo, político y mujeriego.

NACIONAL, M-4646: Asuntos cortos y Don Quijote de la Mancha.

NEGRETE, M-5096: Angeles de arrabal y Bajo el cielo de Sonora.

NEPTUNO, M-1515: Pasiones humanas y Sangre y plata.

PATRIA, M-5273: Ahí vienen los Mendoza y Horizontes de sangre.

PALACE, U-1661: Rompiendo las cadenas y Pasión de odio.

PLAZA, M-2822: Cristóbal Colón y Pistolero sin pistola.

RADIO CINE, M-1407: Horas de angustia y show.

Festividad de Mañana

Con motivo de la festividad de mañana, saludamos afectuosamente a los estimados amigos Plácido Salceda, del Centro Montañés de la Habana; Plácido Sierra, del Club Gradense y Nicasio Rodríguez, de la familia asturiana.

Tengan un día muy venturoso.

ACTO HOMENAJE EN REMEDIOS

REMEDIOS, octubre 8. (Carmona por telégrafo). — El día 10 se celebrará en Remedios un acto homenaje al señor Joaquín Giménez Lanier, jefe de la sección de urbanismo del Municipio de la Habana, a quien se otorgará la medalla de la ciudad por sus iniciativas en favor de este término, en el cual

WARNER, F-9930: El enviado del diablo y show.

VIBORA:

ALAMEDA, I-7548: Bajo dos banderas y Sangre de mi sangre.

APOLO, I-3100: Cinco tumbas al Cairo y Los siete jinetes de la victoria.

CINEMA, I-7556: Rosenda y Sed de riquezas.

LOS ANGELES, I-8070: La diosa del mal y Flor de insidia.

MODELO, I-7535: Escuadrón de combate y No me abandones.

MODERNO, X-1305: Mi vida es una canción y Mi hermano hablaba a los caballos.

MARTA, I-6144: La carga de los 660 y Besos en la oscuridad.

NOVEDADES, I-7496: Entre dos peligros y El silencio.

PALMA, I-7578: El album misterioso y Rosenda.

SAN FRANCISCO, X-1700: Los amantes y La hora del sacrificio.

SANTA CATALINA, I-7438: Cristóbal Colón y Mr. Peabody y la sirena.

SANTOS SUAREZ, I-4600: Soy charro de levita y Colegialas.

TOSCA, I-3088: Cristóbal Colón y Noticiaros.

VICTORIA, X-4078: Simbad el marino y Peor que el hombre.

ALMENDARES:

ARENAL, B-5515: Lágrimas tardías y Choque.

AVENIDA, B-1020: La jornada milagrosa y La rubia satánica.

LUX, B-5745: La última noche y El hijo desobediente.

METROPOLITAN, B-1715: Gran reapertura con Sangre de mi sangre.

MIRABAR, B-7676: Cristóbal Colón y Noticiarios.

RIVOLI, B-1459: Recelo y La cicatriz.

ROXY, B-4255: No te cases con mi mujer y Rosenda.

SAN CARLOS, B-5322: Rompiendo las cadenas y Tenías que ser tú.

MARIANAO:

ALBA, B-2699: Ahí vienen lo sMendoza y Pervertida.

ALFA, B0-8267: Amor que mata otro amor y Lobos del Norte.

CANDIDO, B0-9365: El fabricante de estrellas y No me quieras tanto.

GRAN TEATRO, B0-9232: Los amores de una viuda y Estrellita.

NODARSE, B0-8336: 16 años y No me quieras tanto.

PRINCIPAL, B0-9207: Asesinato en el ring y El malhechor.

RECORD, B0-8336: El mundo de Lassie y Socios profanos.
nio y La reina del río.

LUYANO:

DORA, X-4866: Rompiendo las cadenas y Señora tentación.

FENIX, X-2336: El intrépido y Vivamos un poquito.

LUYANO, X2200: Angeles de arrabal y Bajo el cielo de Sonora.

NORMA, X-3046: El príncipe de la selva y Ensueño de mi vida.

RITZ, X-224: El miedo llegó a Jalisco

A DE HOY

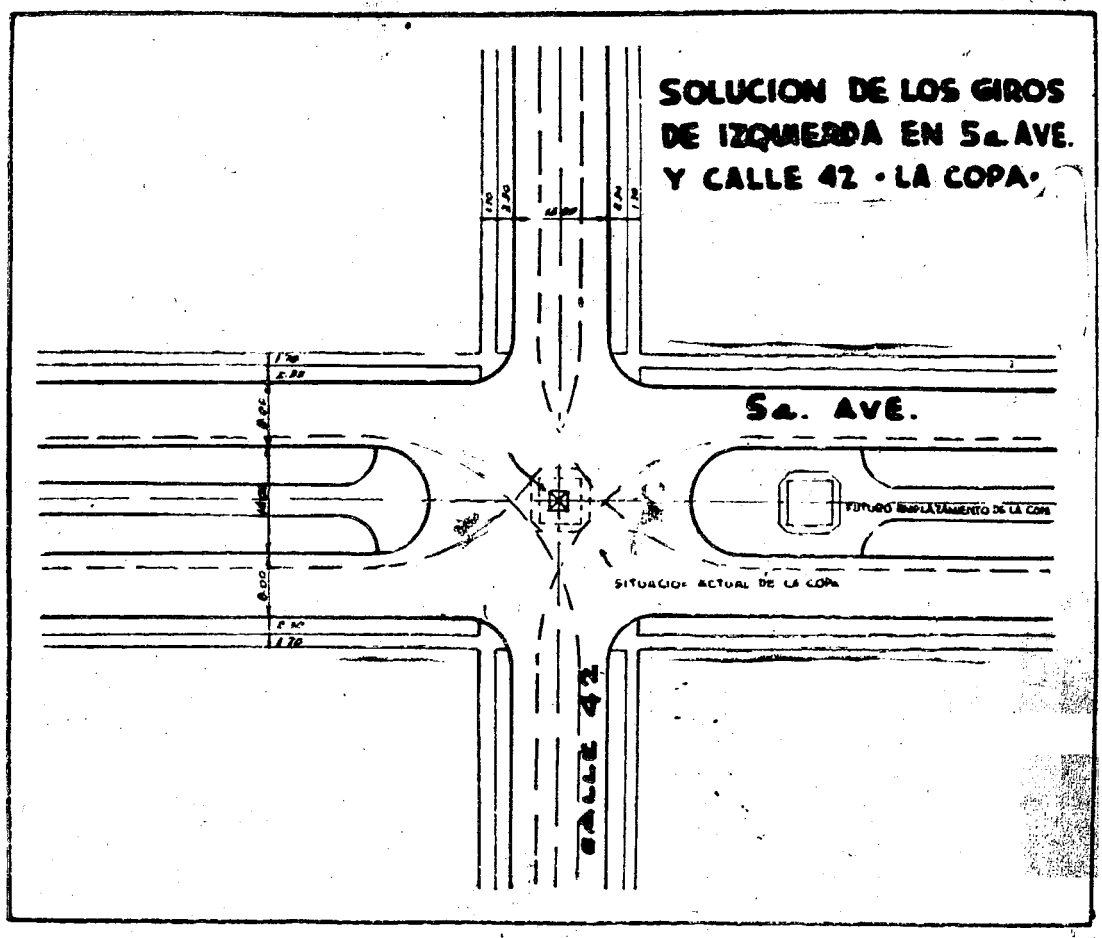
Galiano hacia el Prado, ese
la sino que tiene que llegar
las bocacalles, a la derecha,
. En la foto de la derecha se
amo de Galiano al Parque de
aceras y el pavimento. Nu-
ite, para dar realidad a los
ese segundo tramo el día 31
er posible.

INAUGURADAS LAS OBRAS DE PAVIMENTACION EN LA AVENIDA DE MALECON, DE PRADO A GALIANO, EN LA MAÑANA DE HOY

En la combinación fotográfica aparece a la izquierda una vista del primer tramo de la Avenida de Malecón, de Prado a Galiano, inaugurada hoy por la mañana, ya en pleno uso por el tránsito rodado. La hermosa avenida tiene en su capa exterior un pavimento de hormigón asfáltico caliente, de primera clase, material que no se utilizaba en las calles de la Habana, desde hacia varios años. En el mismo centro de la vía, con sus inflexiones correspondientes, como puede apreciarse en la foto, se han colocado semiesferas para delimitar el tránsito de vehículos, tanto en su subida como en la bajada. Se ha procedido también a trazar rayas para delimitar la vía, que tiene tres carrileras propias para los vehículos. Tanto las semiesferas como las líneas para la mejor orientación del tránsito han sido pintadas de blanco. Entre las modalidades introducidas en el tránsito en Malecón figura que ahora cuando un vehículo quiere entrar al Malecón tanto de subida como de bajada, tendrá que hacerlo por Prado o por Galiano y una vez en el Malecón no podrá doblar a la izquierda (como hasta ahora venía ocurriendo), sino que el chofer tiene que continuar su carrera hasta llegar a la misma esquina de Galiano, para poder doblar a la izquierda. O en contrario, entrando por Galiano hacia el Prado, ese vehículo no podrá doblar a la izquierda sino que tiene que llegar hasta el Prado o bien doblar por una de las bocacalles, a la derecha, conforme a las regulaciones del tránsito. En la foto de la derecha se observa el estado actual del segundo tramo de Galiano al Parque de Maceo, en el cual se han levantado las aceras y el pavimento. Numerosos obreros trabajan incesantemente, para dar realidad a los deseos del ministro Febles de inaugurar ese segundo tramo el día 31 del mes actual, de ser posible.

MIRAMAR

Trasladan la Copa en la 5a. Avenida



Con la supresión de La Copa que existe en la intersección de la Quinta Avenida y la Calle 44, en Miramar, se resuelve el problema de los giros a la izquierda en ese lugar de los vehículos que circulen en ambas direcciones, como puede apreciarse por este gráfico preparado por el ministerio de Obras Públicas.

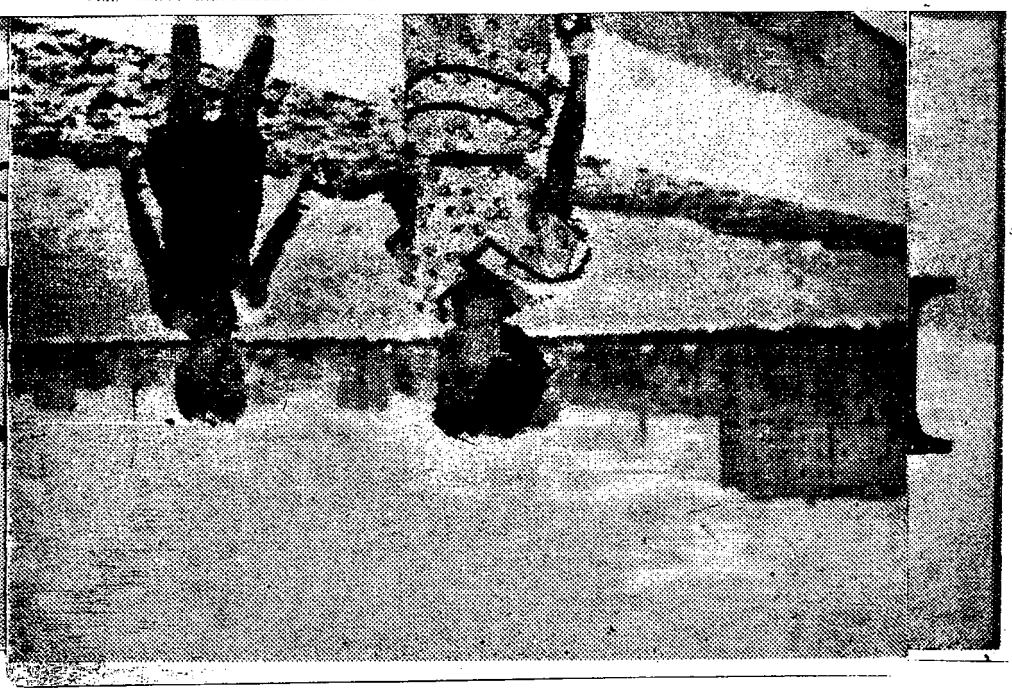
Con el objeto de facilitar el giro hacia la izquierda de los automóviles que circulan por la Quinta Avenida, se está procediendo al traslado de La Copa que se encuentra precisamente en el centro de la intersección de esa vía y la Calle 44.

Esta decisión se adoptó por el ministro de Obras Públicas, ingeniero Nicolás Arroyo Márquez, con el asesoramiento de la Junta Nacional de Planificación, y del Supervisor del Tránsito de la Policía Nacional, coronel Juan T. Ledón.

La eliminación de esa copa, que será instalada de nuevo dentro de los propios canteros de la Quinta Avenida, facilitará la izquierda simultánea de los vehículos que circulen tanto hacia Marianao como hacia La Habana.

El ministro Arroyo Márquez ha dado las instrucciones pertinentes al director general de Ingeniería, ingeniero Jorge Garayta, para que proceda a reinstalar La Copa en los canteros de la cuadra entre 44 y 42. El Negociado de Urbanismo decidirá sobre la forma definitiva y más artística de la instalación.

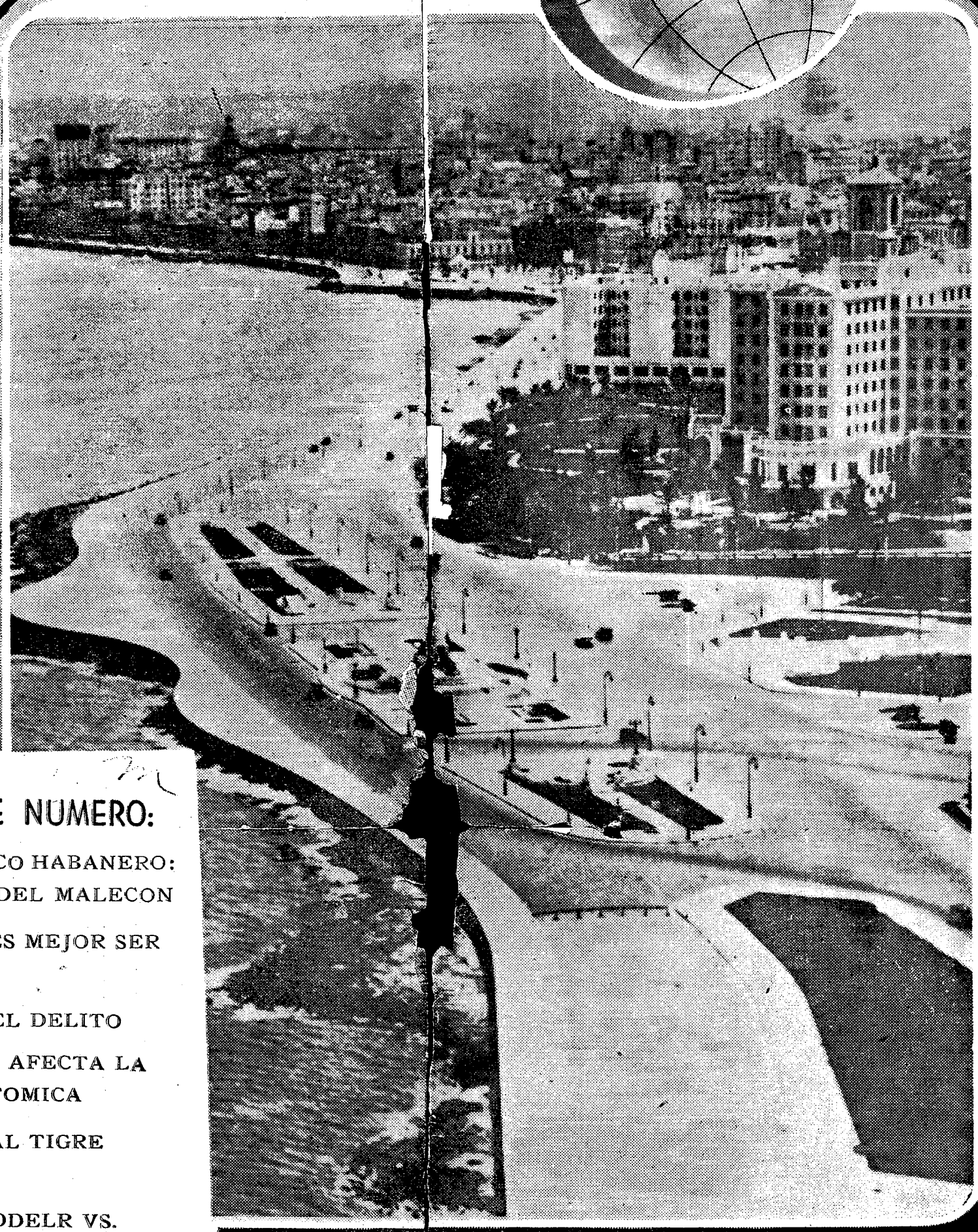
También se pudo conocer que los semáforos de la Quinta Avenida serán instalados en los cruces de las calles 10, 20, 44, Consulado y 72. Se estima que con la colocación de estas luces se resolverán todos los problemas del tránsito en esa importante vía, con la consiguiente disminución de los accidentes.



158

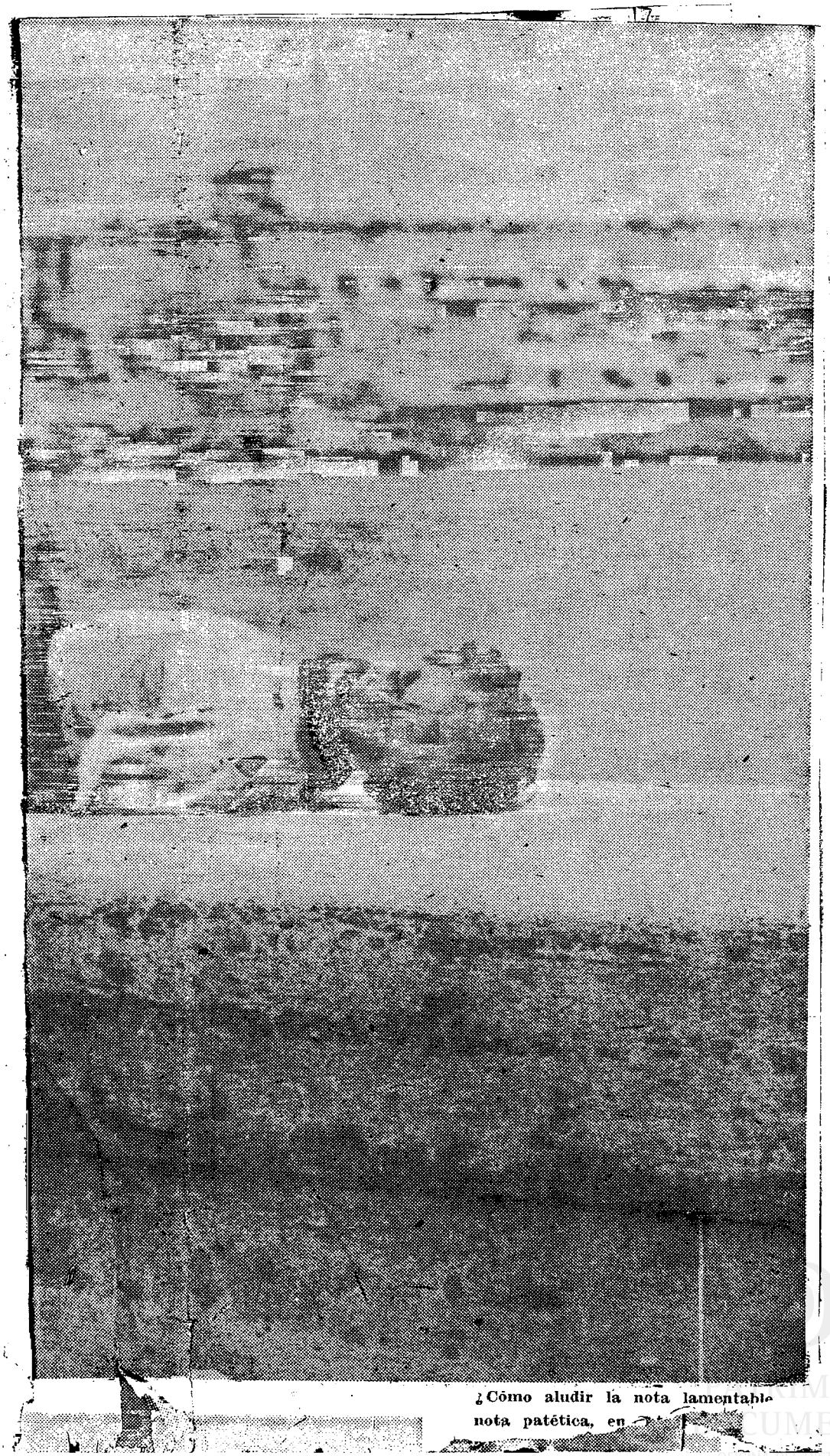
EL MUNDO

SUPLEMENTO DOMINICAL



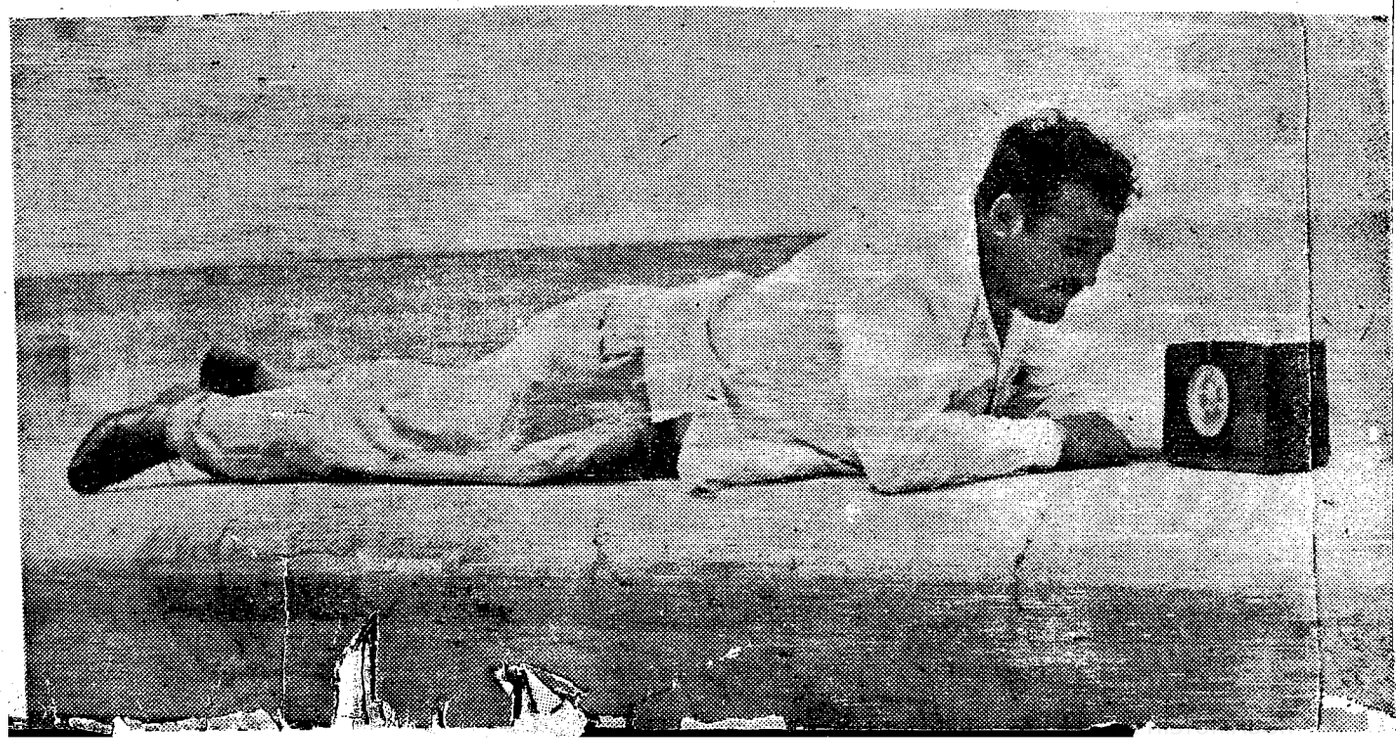
EN ESTE NUMERO:

Captado por la lente fotogcáfica en la clásica "vista de pájaro", he aquí el muro del Malecón, antepecho del gran balcón abierto sobre el Golfo de México que es el paseo de igual nombre, pulmón de la ciudad y verdadera Institución habanera en que encuentra refugio y defensa contra el calor toda una parte de la población.



¿Cómo aludir la nota lamentable
nota patética, en

Cualquier parte es buena pa arreglar el mundo, sobre todo : como el muro del Malecón, permit hacerlo al fresco. Estos dos ciudanos, por ejemplo, son una buena nuestra de ello. ¿De qué hablan? Polemente, del tema obligado: la gera de Corea. No es más que una uposición. También pudieran halr de otra cosa, no importa cuál. C fresco y tranquilidad, el cubano ecapaz de hablar de todo y, sobre to, de arreglar este desarreglado mdo en que nos ha tocado hacernos latea de que vivimos.



Cada loco con su tema... La frase es vieja, pero infalible. Este ciudadano, por ejemplo, ha resuelto el problema de tomar el fresco con utilidad, es decir, oyendo las últimas noticias o, sencillamente, el programa que oía en su casa, donde hace un calor de mil demonios. La cosa no es tan complicada como parece: no es más que cuestión de poseer un aparato de radio portátil. El fresco es todavía más fácil: lo suministra el muro del Malecón, verdadera bendición para es- señor y otros tantos como él...

POR QUE ES SER DELG

Su peso puede que sea normal —ac
babilidades van contra usted y
le explicará por qué es impor
gada, no ya por su aparienc
y bienestar, pues en efect
significarle la vid

Por AIKEN W

HE aquí varias razones importantes del
gado:

* Es probable que viva más tiempo.
* Tendrá mejor oportunidad de mejora
* Es menos probable que llegue a sufri
* Se verá más libre de la presión sangu
* No será tan probable que le asedien los
yunturas en la ancianidad.
* Su corazón podrá funcionar mejor.
* Estará más protegido en caso de inter

HAY millones de encantadoras damitas con menos de treinta primaveras que se mantienen esbeltas, curvilíneas para arrebato de ssu admiradores. Pero, desdichadamente, también hay otras que de cuando en cuando necesitan unas pulgadas más de tela y cuyos, en un tiempo, gráciles contornos tienden a redondearse en forma matronil.

Estadísticamente hablando, es muy probable que una de las despreocupacones más imperdonables de las damas de hoy día, y de muchas damitas también, es que no se contemplan unos minutos más ante el espejo. Y hay un terrible diez por ciento oscilante entre los veinte y los cincuenta que ha perdido la batalla por no andar a tiempo, y sin saber cómo ni cuándo se han echado encima de diez a cincuenta libras más.

La moraleja es, estimadas lectoras, que sea cual fuere vuestra edad, mantengan la vista fija en la pesa, pues un año más significa una probabilidad mayor de aumentar de peso.

Algo parecido ocurre con los hombres, por lo que si alguno de ellos ha llegado hasta aquí, bueno es que sepa que al correr de los años seguirán engordando, a menos que ejerciten el poder de su voluntad. Es más: quítense de la cabeza de una vez que los gordos son más joviales. Algunos psiquiatras piensan todo lo contrario: que esas faces redondas risueñas y bonachonas de mu-

las glándu
do en cua
galenos ma
brepeso da
res y no
que no pe
petir la ra
rito.

DEBEM
veces
para que
menos, y
tido común
peso va ca
liéndose de
cuchillo qu
la mesa.

El doctor
tor del Inst
dice franca
dura exces
tal Número
gunas comp
plenamente
cir, de que
que consider
zas para p
cuarenta añ
brepeso aum
dad del 25 a

No hace
Medicina de
minario de
bolismo. Al
do el país

He aquí muchos médicos para bajar
si bien advertimos que antes
uso de ella, debe consultar prim
su médico:

Comience el día con una naranj
toronja o jugo de frutas, un hue
cido, media rebanada de tostada,
te, sin azúcar ni crema.

En las dos comidas siguientes
debe tomar una sopa clara de
les o bien un vaso de jugo de
una ración de carne o pescado;
charadas de un vegetal como z
remolacha, o alguna fruta. Pue
también un poco de espinaca
coliflor, lechuga. Además, ta
muerzo como a la comida, t
rir un vaso de leche desceren
ra, café o té sin azúcar, y
Hay muchas frutas y veg
coger para que la dieta sea
nota usted que está perdie
dos libras semanales, coma
quito más. Si está perc
de esas dos libras por sem
ga la dieta. Con tal que
de peso, no importa que
mite fijado.

Eso sí: asegúrese de qu
de los alimentos esenciale
y comer todos los días, l
frutas, vegetales, algo d
ne o queso, y ensalada.
zará que no habrá de
nutrición.

Es probable que las
esta dieta se presenten ma
primera semana. Cuando
ande rondando, recuerd
sustituto alguno para
hunta. Puede estar
han seguido la dieta
procuraban conseg
mantener la línea. Y a

sumándonos años, un
sobre las coyunturas
un peso normal puede
que

Símbolo y representación de la autoridad, este vigilante del tránsito vigila y regula el mismo a la entrada del Paseo del Malecón. Pero su jurisdicción sólo se refiere al tránsito. El muro y lo que en él ocurra, es cosa de otros vigilantes a ese menester dedicados.

Claro está que, por su situación, el muro del Malecón tiene que ser lugar de especial atracción para los pescadores, sean profesionales o aficionados. He aquí dos de ellos, entregados a la faena con esa abstracción de todo lo que les rodea que caracteriza a los pescadores.

A veces el fresco natural no basta y, sabedores de ello, los vendedores ambulantes de helados y granizados no dejan de darse su vueltecita por el Malecón. Y prueba de que saben lo que se traen entre manos es esta escena, en que uno de ellos se apresta a servir su mercancía

He aquí un modo de unir, como querían los clásicos, lo útil con lo agradable. Mientras toma el sol y el fresco, este pescador vende su mercancía—una mercancía que acaso ha sido extraída unos segundos antes de las azules aguas que bañan el otro lado del muro del Malecón...

Edificio del hotel Roma, construido hacia 1873

398

Hotel "Saratoga" (1933)
Construido entre 1879 y 1880 para viviendas de [illegible] y otros huéspedes.