

# PANORAMA TURISTICO

Por Armando Maribona

## La Habana, Marianao, Guanabacoa y Regla reunen una gran población

**R**OBERT Mitchell, Director Ejecutivo de la Comisión de Planificación de Filadelfia, escribió en 1945:

"Las ciudades son: gente, iglesias, bancos, comercios, industrias, tránsito de peatones, circulación de vehículos, alimentación, clínicas, acueducto, alcantarillado, aire respirable, recreos, descanso. Todo lo que el ser humano es. Las ciudades más nuevas deben ser viejas en experiencia humana, y las viejas han de renovar cuanto no tenga valor histórico o artístico".

Todavía a fines del siglo retro-proximo La Habana era una de las ciudades más importantes de Iberoamérica, con sus paseos del Prado y de Carlos III, su Quinta de los Molinos, residencia veraniega de los Capitanes Generales (donde se hospedó el Generalísimo Máximo Gómez al terminar la guerra del 95); sus fortalezas y casonas coloniales, sus teatros, por cuyos escenarios pasaban los mejores artistas y compañías de ópera, drama y comedia; su universidad, su aristocracia refinada, culta y elegante... Calles estrechas, también las había en otras ciudades iberoamericanas. "Paseo", G. 23 y Línea del Vedado, Infanta, Vives, General Serrano y otras avenidas, tenían ya el an-

cho actual. (Véase el Plano del ingeniero Albear, 1875). Reina fue estrechada al regalársele a los propietarios la amplia acera, para cubrirla con portales. En 1898 los ingenieros Dionisio Velasco y Luis V. Abad proyectaron la apertura de avenidas y la prolongación de Galiano, pero nada se hizo. El Gobierno interventor estadounidense construyó el primer tramo del Malecón. Eso fue todo.

A principios del corriente siglo Buenos Aires se lanzó a ejecutar importantes obras de urbanismo. Fueron echados abajo muchos edificios para abrir nuevas avenidas. Le siguió ciudad México. Crecieron Río de Janeiro y Sao Paulo. Ultimamente Caracas ha sido beneficiada con grandiosas innovaciones.

En los alrededores de 1925 el doctor Carlos Miguel de Céspedes intentó hacer de La Habana, que estaba convirtiéndose en ciudad grande, una gran ciudad. Dejó terminadas la Avenida de las Misiones y una de las dos vías de la carretera a Rancho Boyeros, y casi terminada la Avenida del Puerto. Surgieron varios repartos, como Miramar y el sector nuevo de la Vibora, con calles anchas, avenidas y parques.

El arquitecto Gustavo Moreno, ministro de Obras Públicas construyó, a instancias de este periodista, la salida de la calle Dolores hasta El Lucero. También a instancias mías fue prolongada Santa Catalina desde la carretera de Vento hasta la de Rancho Boyeros, y se realizaron otras mejoras viales.

El Ministro de Obras Públicas arquitecto San Martín construyó la Via Blanca desde la carretera de Rancho Boyeros hasta más allá de Cojimar, y ensanchó Desamparados, viejo proyecto del ingeniero Emilio Vasconcelos, si bien este salvaba en él una parte del histórico hospital de Paula y la iglesia en su totalidad en vez de la horrible mutilación que le infirieron.

En el sector comprendido entre el Malecón, la Avenida del Puerto, la bahía e Infanta, no ha sido abierta una sola avenida ni ensanchada calle alguna. Ni siquiera se

completó el ensanche de Corrales.

Hace 15 años que insisto en la conveniencia de enlazar Paseo del Vedado con la Avenida del Puerto junto a la Planta Eléctrica, y Andrés o San Miguel, la Vibora, con la Avenida de Columbia.

Desde que el Gobernador, general Asbert, construyó el puente "de 23" en el Vedado, el túnel bajo el Almendares ha sido el único nuevo enlace entre La Habana y Marianao.

La Via Blanca es el único nuevo camino entre La Habana y Guanabacoa. El túnel bajo el canal de entrada de la bahía dará gran facilidad a la circulación intermunicipal de automóviles.



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

2

II

Nunca, ni aún en la época en que Forestier era asesor de Obras Públicas, se hizo el Plano Regulador de La Habana y de sus núcleos urbanos colindantes. Después de la caída del Gobierno del general Machado, el Colegio de Arquitectos, el Patronato Pro-Urbanismo de Cuba, varios arquitectos e ingenieros y unos pocos periodistas (entre los que me cuento), han pedido persistentemente la implantación del Plano Regulador.

Los arquitectos e ingenieros cubanos vienen mejorando sin cesar sus conocimientos técnicos y su experiencia, y haciendo respetar sus derechos profesionales, pero hasta hace tiempo eran muy escasos los que se interesaban en Urbanismo, y no daban ni dan batallas para erradicar el intrusismo de alcaldes y concejales, bajo cuya jurisdicción se decide el caprichoso trazado y las raquíticas dimensiones de las nuevas calles y de los nuevos "repartos", haciendo caso omiso de las Regulaciones de Construcción.

El mencionado Colegio gestionó, hace tres años, del alcalde señor Justo Luis Pozo, que costeara el estudio y la confección del Plano Regulador del Area Metropolitana, logrando su aquiescencia, pero surgieron protestas por estimar algunos políticos que con ello se daría base a la fusión de cuatro municipios en uno sólo: La Habana, Marianao, Guanabacoa y Regla. La apreciación era errónea, porque Greater Miami está compuesto por 20 municipios independientes y autónomos, que funcionan en perfecta armonía. (Conviene aclarar a los numerosísimos cubanos que han visitado New York, Tampa, Miami y Miami Beach, que ninguna de estas ciudades es modelo de urbanismo digno de ser imitado).

Llámasele o no "Distrito Metropolitano" y a pesar de que cada uno de los cuatro municipios conserve su nombre y mantenga su gobierno local, día a día están integrando una sola gigantesca población, a la cual es imprescindible mejorarle sus condiciones de transporte, de trabajo, de recreo y de descanso, disminuyéndole el tiempo y las energías que hoy pierde innecesariamente.

En recientes entrevistas de los miembros de la Junta Nacional de Planificación con el alcalde, señor Justo Luis Pozo, éste ha ofrecido costear los estudios y la confección del Plano Regulador de la Gran Habana, y con el de Marianao, señor Francisco Orue González, que ha prometido dar a esos trabajos su apoyo y cooperación económica. También el Alcalde de Guanabacoa, señor José C. Villalobos, está decidido a colaborar.

Los estudios del Plano Regulador del Area Metropolitana tienen en el Instituto Cartográfico, bajo la dirección del ingeniero Francisco de Albear Fránquiz, una valiosa ayuda, pues está confeccionando el

plano topográfico a base de fotografías aéreas.

También es necesario que se lleve a cabo el catastro de los cuatro términos municipales.

Hay que señalar en dicho Plano Regulador una conveniente zonificación, o sea, dejar definidos cuáles son los mejores lugares para las industrias, los barrios residenciales de los obreros, las áreas de recreo, los barrios residenciales para familias de mejor posición económica, las áreas destinadas a comercios, etc., etc.

La primera etapa de los estudios ha de ser el trazado de una red de avenidas primarias para canalizar la circulación de vehículos entre los barrios de los cuatro términos municipales, complementando las mismas con pasos superiores e inferiores y "trébols", o dejando los espacios para construirlos en el futuro.

En el sector antiguo de La Habana, lugares como la Plaza de la Catedral, la Plaza de Armas, el Castillo de la Fuerza y algunos conventos, casonas coloniales e iglesias, deben ser conservados y restaurados como recuerdos históricos o típicos. Pero no puede mantenerse el resto de ese sector congestionado y falto de ventilación. Se ha de adoptar el sistema de supermanzanas que preconiza el ingeniero Honorato Colet y el de suprimir muchas calles sustituyéndolas por varias avenidas paralelas, como recomendó el urbanista francés profesor de la Universidad de Bruselas, arquitecto Gastón Bardet, cuando recorría La "Habana Vieja". (En 1943 escribió Harold M.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

3

Mayer, miembro del Comité de Coordinación de Transporte Urbano del Instituto de Planificación de E. U.: "Al presente las ciudades tienen demasiada cantidad de calles. Cada intersección causa congestión y demora, ruido e inseguridad").

Hay que prohibir de modo total el establecimiento de vehículos en las calles, dotando de espacios destinados a esa finalidad a los nuevos edificios que se construyan. Hay que proscribir el uso de carretillas y de vehículos de tracción animal. Las labores de carga y descarga de camiones deberán hacerse en el interior de almacenes y fábricas, o después de las siete de la noche, lo que forzará su traslado a aquellos sectores donde la zonificación lo indique, como más convenientes por su facilidad de conexión a los muelles, líneas de ferrocarriles y a las principales avenidas y a las carreteras que conduzcan al resto de la isla. Esto resultará ventajoso a los propios almacenes y fábricas para la distribución de sus mercancías.

Es menester destinar una parte de La Habana antigua a zona residencial económica o media, con áreas verdes, erigiendo edificios de apartamentos confortables y modestos para que empleados y obreros que trabajen cerca, puedan cubrir la distancia a pie, economizando así tiempo y dinero.

Es imprescindible resolver los problemas del costo de las obras mediante proyectos detallados y estudios actuariales. La ley-decre-

to que creó la Financiera de Cuba contempla: I.—Repartimiento, II.—Expropiar para vender, III.—Plusvalía, y IV.—Peaje. En los casos en que ninguno de estos siste-

mas cubra el costo, el Estado debe pagar el déficit.

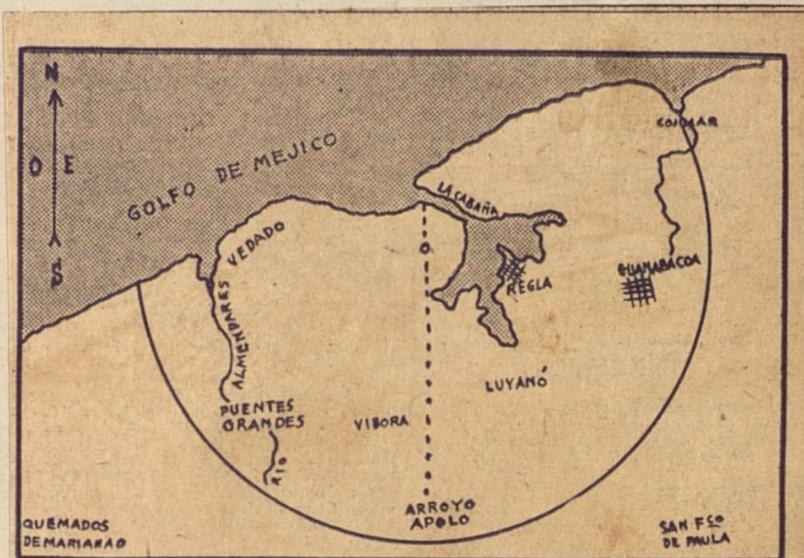
Hasta ahora todo se ha hecho en pequeña escala y con dinero del pueblo, mejorando a algunas barriadas y dejando a otras sin progresar, y regalando el aumento del valor de los inmuebles a algunos propietarios sin favorecer a los demás, lo cual es inequitativo.

*del, Julio 3/55*



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA



Plano esquemático de la situación de la ciudad de La Habana y de algunos de los barrios y "repartos" cuya población concentra sus actividades en el área comprendida entre Belascoain y los Muelles. Obsérvese que Cojímar, Guanabacoa y Arroyo Apolo están geográficamente más cerca del Parque Central (señalado con un pequeño círculo que centra la semicircunferencia), que la mayor parte de los "repartos" de Marianao y que su cabecera, los Quemados.



Este plano sintético editado por la Esso abarca gran parte de los términos municipales que integran el Area Metropolitana capitalina. Como puede observarse fácilmente, existen muy pocas arterias que enlacen a los mismos entre sí. De La Habana a la villa de Guanabacoa y a sus extensos barrios rurales y urbanos, sólo conducen la antigua carretera colonial y la Via Blanca, perniciososa limitación que va a ser resuelta con el túnel bajo el canal de entrada a la bahía. Entre La Habana y Marianao sólo existen las siguientes conexiones: el puente "de Fote", el túnel bajo el río Almendares, el puente de los tranvías, muy desvencijado, que utilizan los autobuses, el puente Asbert, y los

"Puentes Grandes" construidos por los españoles. Más al Sur, para dirigirse de Este a Oeste y viceversa, hay que tomar la carretera El Cano-Wajay-Mazorra, que enlaza la de Rancho Boyeros con el ramal de occidente de la Carretera Central, y más al Sur todavía, la magnífica doble vía recién terminada que va desde Santiago de las Vegas a Cuatro Caminos en el sector de oriente de la Carretera Central. Dentro de los sectores densamente y torpemente urbanizados también hay que dar grandes rodeos para trasladarse de un lugar a otro. La Junta Nacional de Planificación, integrada por técnicos competentes, resolverá los mencionados y otros muchos problemas.