

LA REMODELACION DE LA HABANA

Arquitectura agosto, 1947

Por el Arq. J. M. BENS ARRARTE

no sublevarse

UNA crítica serena que estudie las diferentes obras que se ejecutan en la ciudad de La Habana por el Ministerio de Obras Públicas, se da cuenta pese a los inconformes de siempre, que las obras responden a una concatenación de los más elementales principios del urbanismo, y que ellas están dirigidas en primer lugar a mejorar la vialidad, o sea mejorar en todas las formas el tránsito de la Capital facilitando lo mismo la comunicación interna que las comunicaciones por las afueras. Después salta a la vista el respeto por lo que es primordial en materia de planificación y que es la ampliación de la red del Alcantarillado. No se ha discutido, ni casi conocen los habitantes de nuestro Municipio que sin recurrir a empréstitos, se está completando todo el alcantarillado en vastas zonas donde reinaba la fosa Moura. A más de los grandes trabajos de entubamientos de los arroyos Orengo, Pastrana, Mordazo y parte de la Zanja Real por los cuales estuvieron clamando muchos años nuestros más reputados ingenieros e higienistas para erradicar las áreas palúdicas, ya casi están hechos; y lo hemos repetido en épocas pasadas en aquel mismo coro del ex convento, a la ocasión de estudios para legislaciones técnicas: "no hay urbanismo sin saneamiento".

Cuando se acusa, de que los trabajos que se realizan en la actualidad no responden a un plan orgánico se peca de ligero por cuanto existen en el Ministerio de Obras Públicas depositados desde el año 26 numerosísimos planos con muchos detalles, y se puede decir que a partir del Proyecto del urbanista francés Jean C. N. Forestier, secundado por un grupo de distinguidos profesionales cubanos, desde entonces a la fecha siempre se continuaron los estudios, unas veces en Obras Públicas, otras en el Departamento de Urbanismo del Municipio de La Habana, otras en las Cá-

tedras de la Universidad, otras en Conferencias y estudios publicados en nuestros periódicos y revistas técnicas, por lo cual cabe afirmar que cada obra de las que se ejecutan, o por lo menos algunas de ellas, tienen tal cantidad de tiempo de reconsideración y estudio, y se sabe tanto de su urgencia y necesidad que ésto mismo simplifica en parte el proceso.

Pero lo que faltaba para poner en marcha las correcciones de las antiguas vías existentes, calles, calzadas, avenidas, etc., y ejecutar las nuevas, y hasta otros nuevos proyectos, lo que faltaba, repetimos, era una VOLUNTAD, con mayúscula, era un hálito de juventud o una fuerte inspiración de energía creadora.

Los que analizamos durante años los problemas de nuestras ciudades, nos devanamos los sesos pensando cómo sería posible ejecutarlos, si hasta hace muy poco los intereses privados eran intangibles, intocables; se levantaban como murallas chinas cualquier casucha o colgadizo o un muro en ruina impidiendo todo progreso. Se decía que el Estado era un menor de edad en cuanto trataba de aplicar sus derechos para las expropiaciones y ésto retardaba en grado sumo los avances. Recuérdese que lleva más de 20 años sin haberse terminado el ensanche de la calle de Corrales, y los casos de la calle de Animas y los de 10 y 25 en el Vedado y la cuadra de Colón junto al Prado, resueltos estos dos últimos no ha mucho, y tantos otros más que aún quedan...

Por eso, cuando hemos visto con que rapidez y firme actuación se resolvieron los trabajos urbanísticos de primer orden, prescindiendo de pequeños detalles, del enlace de Lactret con Dolores y la Carretera Central, abriendo una plaza que airea y embellece a la Calzada de la Víbora, y la conversión de la antigua y abandonada línea del ferrocarril del Oeste en una moderna arteria

con su Plaza o carrefour de rotación en Agua Dulce, y la prolongación de la Ciénaga, y el anchamiento de la Calzada de Rancho Boyeros, y la salida de la ciudad por el Viaducto que rompe el cerco de acero que tenían puestos los ferrocarriles, impidiendo se sumaran a la urbanización grandes extensiones de terrenos lindando con el fondo de la bahía, y la reconstrucción de la Alameda de Paula con el anchamiento de la calle de Desamparados y por último el acertadísimo cruce de la Terminal bordeando los muelles y las faldas de Atarés, arteria ésta, que completará el circuito de circunvalación de La Habana vieja. Cuando se observa el cambio que ha dado la barriada de la Víbora, muchas de cuyas calles eran focos antihigiénicos, cuando contemplamos ese panorama de recios trabajos ejecutados en menos de tres años, entonces no podemos menos que aplaudir y calORIZAR el plan actual y a los hombres que lo llevan a cabo.

Y para que se vea mejor la diferencia que ha experimentado La Habana en esta fase de su remodelación, se me ocurre reproducir una cuartilla escrita ha tiempo en la cual intenté describir lo que llamaba la parte gangrenosa de nuestra capital, y decíamos entonces:

“Existen zonas urbanas deshechas por conveniencia de intereses privados en las cuales lo mismo se mezclan las vías férreas, los pasos a nivel, los patios de descarga y abandonadas estaciones, que se ven en las proximidades, levantarse aquí y allá, un mercado con aspecto de zoco marroquí, alineándose luego los almacenes de hierro viejo y los cementerios de antiguas calderas y tanques de todas clases; les siguen los rastros de materiales de construcción, los talleres de maderas con sus tongas interminables, los depósitos de carbón con sus colinas negras, y su polvo negro, que mancha y ensucia “per insecula” los alrededores; y esto no impide que se encuentren cerca de una planta eléctrica de primer orden edificios industriales y hasta una escuela normal en un abandonado cuartel”.

Difícil sería terminar con un solo brochazo la descripción de una de las zonas más movidas de nuestra ciudad que lindando con el fondo de la bahía aún cuenta como partes no descritas en el párrafo anterior los amplios corrales del pestilente Matadero y ve alzarse sobre una elevación que pudiera ser valioso belvedere, un antiguo

castillo o fortaleza de amargos recuerdos, bajo la cual y casi al amparo de su funesto nombre como un estigma de degradación y miseria se extienden los barrios nómadas, los repartos “Las Yaguas”, y la pomposa “Isla de Pinos”. Y en este dédalo estupendo cuadro compuesto por el más desorganizado desorden, cúmulo de sórdidas avaricias y de intereses bastardos vienen a converger con la mayor naturalidad polvorientas vías de comunicaciones, plenas de un tráfico intenso, pues tienen en su centro una de las congestionadas salidas a la Carretera Central. Y nada de esto impide que barrios modestos destinados a la vivienda se extiendan como manchas de aceite contra todo principio de salubridad pública. Forzosamente las estadísticas de mortalidad debe dar cifras elevadas en esta zona industrial...

Pues bien, esta era la estampa o más bien un grabado al ácido, y aunque algunas partes aún quedan, reconozcamos que ya entró en el bistori. La Cirugía de ciudades atacó ya la parte gangrenosa de nuestra Habana. Cristina, la vieja Cristina, o sea la estación ferroviaria debe haberse estremecido en los cimientos pensando que pronto a ella le tocará su turno.

Concedámosle a nuestros jóvenes compañeros, a los Técnicos del Ministerio de Obras Públicas el justo reconocimiento por su triunfo y sus nobles empeños.

Cuando se termine el corte por la Estación Terminal junto a los restos de las Murallas y en unos pocos minutos se bordee la loma de Atarés, embellecida por futuros jardines en terrazas, cuando se llegue con facilidad y rapidez a Santos Suárez, a la Víbora, y las bellas playas de la costa norte se hagan patrimonio de la febril y asoleada Habana, entonces cuando pasen los años es que se hará justicia a los hombres de hoy. No la esperen antes.

¡Qué saldo de beneficios de largo alcance percibirá la ciudad habanera con estas obras! ¡qué aumentos de precio en los terrenos recibirán estas grandes áreas! Naturalmente que ha presidido en todas ellas el principio de que los *derechos e intereses de la colectividad se sobrepongan sobre los derechos e intereses de los individuos*, pero sin despojar a nadie de lo suyo, sino después de la oportuna y justa expropiación; y no la expropiación onerosa al tesoro público, sino la que

LA REMODELACION
DE LA HABANA

*Vista del Paso Superior construido por
la Dirección General de Ingenieros del
Ministerio de Obras Públicas en la barriada
de Luyanó.*



*Vista General de la Alameda de Paula,
después de su restauración.*

Vista general de la Plaza de Agua Dulce.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

284

pague daños y perjuicios, y a todos beneficie por igual.

Es innegable que ya hizo climax la tesis de que La Habana tiene que preocuparse de su acondicionamiento antes de llegar al millón de habitantes, pues de lo contrario, los trastornos que recibiría en su desarrollo serían de tal índole, que todo género de accidentes, peligros y dificultades vendrían como corolario; y es sabido de todos que los cinco municipios colindantes de Marianao, Santiago de las Vegas, Santa María del Rosario, Regla y Guanabacoa, son hoy en día verdaderos barrios aledaños de la capital; forman ya una región de ligados intereses económicos. Es una región de tan estrecha dependencia que de hecho, sean o no englobadas en el futuro en un Distrito metropolitano o continúen con su status actual, de hecho ya hoy en día constituyen la gran urbe del Caribe, cuya población, según el último censo de 1943 arrojó la cifra de 935,670 habitantes para los seis municipios, incluyendo naturalmente la población de la capital. Y esa aglomeración tendrá que cuidar su crecimiento y expansión por planos reguladores a no ser que quiera pagar como se pagan hoy millones en expropiar y en rectificar errores.

Y ese Plano Maestro en cuya ejecución tal vez ya se esté trabajando, regulará no sólo los espacios a construir con sus diversas servidumbres de altura, clase de edificación, superficie fabricada, de las diversas zonas residenciales, comerciales, mixtas, industriales, etc., sino que muy especialmente atenderá a los espacios libres a reserva o conservación, a los parques, a los campos

de deportes, bosques, jardines, o lugares de reposo y entretenimiento, playas, etc., son amplias perspectivas o visión de lo que será toda esa aglomeración urbana en los próximos cincuenta años.

Y para que esa grande Habana del futuro rinda a nuestros descendientes los mejores servicios, será necesario que las obras que se proyecten o que comprenda su vasto programa guarden estrecha alianza respecto a la estética y los valores de aquellos elementos que le dan carácter y personalidad, resolviendo después lo mejor posible la vida del ser urbano o sea la circulación y el movimiento por sus grandes arterias, venas y vasos, que no es más que el mejoramiento continuado del sistema de la vialidad, todo esto más que los imperantes dictados de la higiene con el descongestionamiento de las áreas sobrepobladas y la correcta aereación y renuevo de aire viciado de la ciudad y los otros factores de bienestar social de las clases trabajadoras con correctas viviendas y la recreación y el esparcimiento organizado, además de los problemas intelectuales y espirituales de la colectividad. Todas esas directrices tendrán que quedar estudiadas o resueltas en el "Magister Plan". Estos serán los nuevos y grandes trabajos para la Capital del futuro, de las otras generaciones, cuando tal vez Cuba cuente con diez o doce millones de habitantes; pero entiéndase bien que esas directrices asegurarán a todo hombre que nazca bajo nuestro sistema democrático el goce a los bienes comunes, al sol, al aire, al suelo a los bosques, a la tierra, a las playas, haciendo inmutable el disfrute de sus derechos naturales.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA REMODELACION DE LA HABANA



Vista aérea de la Plaza de Agua Dulce.



Paso Superior construido en la barriada de Luyanó.

Vista aérea de la Plaza de Rancho Boyeros con la fuente de piedra que la decora tan bellamente.

