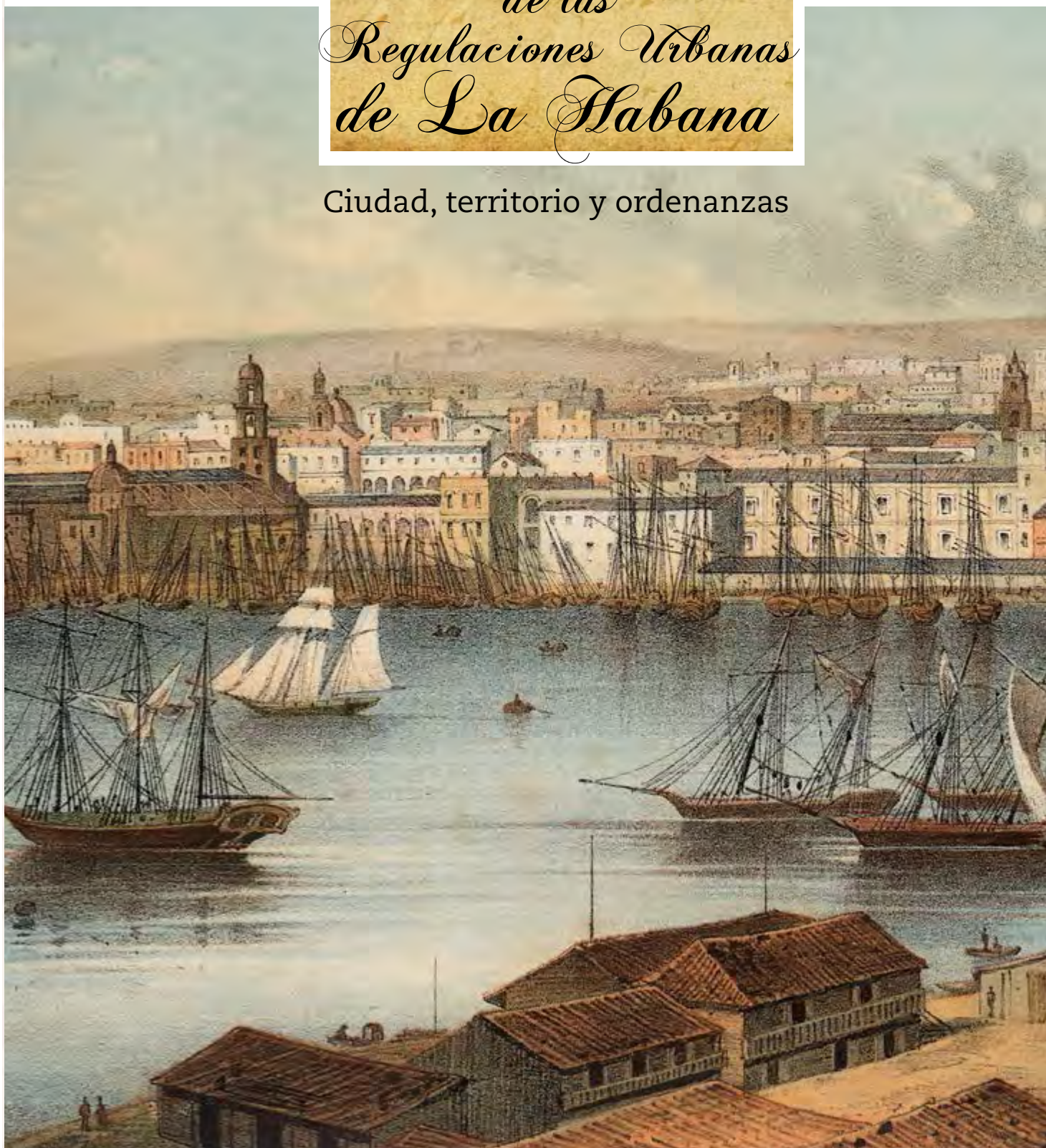


Cronología de las Regulaciones Urbanas de La Habana

Ciudad, territorio y ordenanzas



No. 1

CUADERNOS INFORMATIVOS

SEP/2020

Plan Maestro-Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana

Contenido

3/ Orígenes de la villa

(...) La plaza mayor o principal resultó una constante en la historia urbana de la América española, el núcleo fundamental de la ciudad que atesoró las más altas funciones urbanas representadas por el cabildo, la iglesia y el mercado (...)

6/ La primaria ordenación

(...) Las primeras ordenanzas municipales que tuvo la ciudad vieron la luz a fines del año 1573. (...)

8/ De vecindario a ciudad

(...) en 1607, la villa de San Cristóbal de La Habana es reconocida por la corona española como capital de la Isla. (...)

10/ Barrios y divisiones

(...) Estas primeras ordenaciones se limitaron al recinto amurallado, o sea a La Habana de intramuros, teniendo en cuenta que La Habana extramural carecía todavía de un peso urbano y demográfico (...)

15/ El siglo xx

(...) La Habana vivió una profunda renovación arquitectónica favorecida por un periodo de bonanza económica (...)

Autor: Arturo A. Pedroso Alés

Edición: María Victoria Pardo Miranda

Diseño: Catherine Álvarez García

Revisión técnica: Kiovet Sánchez Álvarez

En portada: Grabado de F. Mialhe «Segunda vista tomada desde Casablanca», publicado en el álbum Viaje pintoresco alrededor de la Isla de Cuba (1848-1849)



*La Habana es un estado de ánimo,
una sucesión de sorpresas y nostalgias, más cuando todo parece
detenido en el tiempo y está cubierto de un velo fino y delicado,
rasgado por el amor y la vida azarosa de los que la habitan.*

Eusebio Leal Spengler

Orígenes de la villa

En 1519, en las inmediaciones de una resguardada bahía conocida como Puerto de Carenas, tuvo lugar la fundación de San Cristóbal de La Habana, última de las siete primeras villas establecidas por los colonizadores españoles. Bajo una frondosa ceiba de aquel paraje se celebraron la primera misa y el primer cabildo (gobierno) de la naciente población. A partir de este punto nació la Plaza de Armas, espacio generador, sobre el cual el historiador José María de la Torre expresó: «fue el centro de donde irradió la población. Extendiéndose desde allí primero, por las calles de los Oficios y de los Mercaderes, como más próximas al punto de desembarque de los bajeles».¹

La plaza mayor o principal resultó una constante en la historia urbana de la América española, el núcleo fundamental de la ciudad que atesoró las más altas funciones representadas por el cabildo, la iglesia y el mercado. El patrón urbanizador hispanoamericano contempló el trazado en damero con manzanas ortogonales, sin embargo, La Habana no siguió este modelo de manera rígida. En ella se observó una manifiesta descentralización, marcada por la presencia de cinco grandes plazas (de Armas, Vieja, de San Francisco, de la Catedral y del Cristo) y un conjunto de plazuelas, pequeños espacios públicos asociados a los templos católicos.

La estrechez de sus calles caracterizó su trama y estuvo asociada a la práctica española recogida en

las Leyes de Indias o Código Indiano que exigía: «calles angostas para climas cálidos». ²

El historiador Carlos Venegas Fornias, al abordar este periodo formativo de la naciente población, apuntó:

(...) en tierras continentales se alcanzó en estos años, (...) un concepto bien definido de la forma de organizar ciudades (...) en los virreynatos el trazado de las plazas se regularizaba y tipificaba entonces durante sucesivos establecimientos de ciudades, en Cuba, (...) los traslados de poblados mantuvieron las normas establecidas desde las dos primeras décadas del siglo xvi, a duras penas y con escaso poder de afirmación (...) Por tanto, el periodo de gestación de las formas regulares de la plaza mayor americana coincidió con una etapa de movilidad para La Habana hasta quedar instalada en su sitio actual. El objetivo planificador de sus primeros vecinos debe haberse concentrado en elegir el emplazamiento más adecuado para la villa, más que el diseño ordenado de un trazado sujeto aún a incertidumbres. ³

La estratégica situación de la nueva población se consolidó con el descubrimiento, hacia 1525, de la

² Francisco Morales Padrón. Teoría y Leyes de la Conquista. Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid, 1979, pp. 489-518.

³ Carlos Venegas. Plazas de Intramuro. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural. La Habana, 2003, pp. 12-13.

¹ José María de la Torre. Lo que fuimos y lo que somos o La Habana Antigua y Moderna. Habana, Imprenta de Spencer y Compañía, 1857, p. 17.

Corriente del Golfo por el navegante español Antón de Alaminos, facilitando con ella el retorno de las embarcaciones a vela desde América a Europa. La conquista de México y la designación de La Habana y su puerto como escala principal de las flotas de las Indias Occidentales, terminó por concederle su definitivo esplendor.

El primitivo núcleo urbano abrigó los valiosos tesoros que conducía la flota hacia la metrópoli siendo por ello objeto de varias agresiones piratas que forzaron la reconstrucción de la población. En opinión del arquitecto José María Bens Arrate, la restauración «debió hacerse corrigiendo algunos errores en su trazado, rectificando y dando salidas a las pocas calles que se delineaban y cerrando parte del gran espacio abierto que formaba la Plaza de la Iglesia».⁴

La necesidad de resguardar la nueva plaza determinó la construcción de varias fortalezas. Se erigió su primer sistema defensivo compuesto por el Castillo de la Real Fuerza y las fortalezas de los Tres Reyes del Morro y de San Salvador de La Punta.



Recuadro del mapa “Cuba Ínsula” Atlas Minor de Gerardo Mercator, 1607

⁴ José María Bens Arrate. *La Habana del siglo XVI y su admirable evolución rural y urbana*. En: *Arquitectura*, La Habana, octubre, 1942.

La actividad comercial favoreció un rápido crecimiento demográfico de la ciudad y propició un alza en la petición de solares urbanos y un crecimiento del tejido urbano. Sin embargo, la ocupación del terreno para la construcción de viviendas causó no pocos contratiempos.

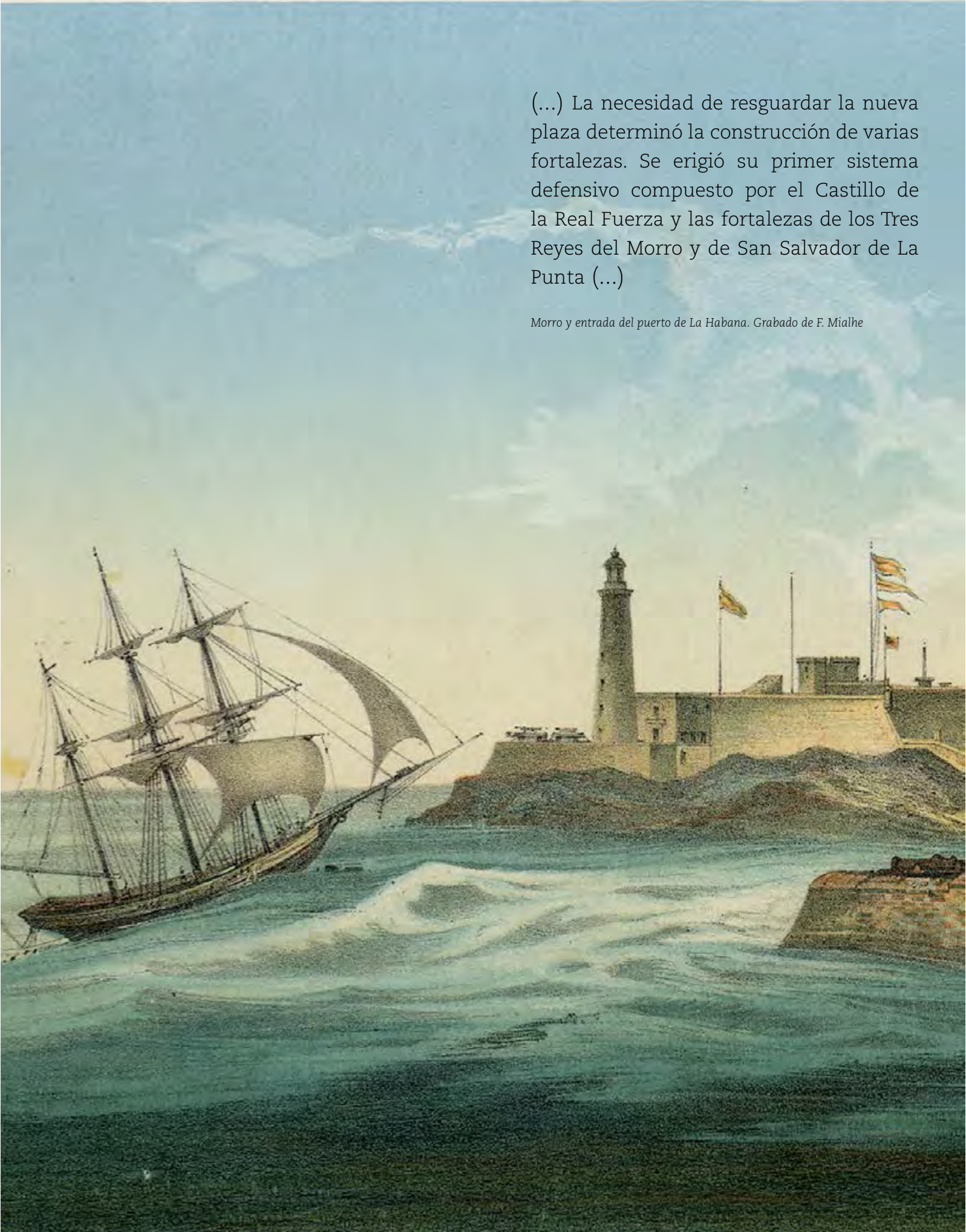
La fuerte tendencia de estos años para apropiarse de todo terreno disponible en la villa con el fin de construir casa de alquiler, terminó por convertirse en un serio obstáculo: resultaba imposible ver y definir la dirección de las calles y los espacios que quedaban libres entre parcelas entregadas, (...) Para evitar este desorden, el cabildo decidió cercar todos los solares entregados para hacer más visible la trama urbana (...).⁵

El crecimiento de la ciudad debía cumplir con lo expuesto en las Ordenanzas de Poblaciones de Felipe II (1573), considerado el primer código de urbanismo de la modernidad, pero no se cumplió estrictamente la ortogonalidad de la cuadrícula ni las disposiciones relativas a la simetría de calles y solares, y mucho menos la preeminencia de la plaza mayor, tempranamente multiplicada en otros espacios. Este reglamento o normativa precisaba:

(...) los sitios de los lugares adonde se han de hacer las nuevas poblaciones (...) mandamos que sea de los que estuvieren vacantes y que por disposición nuestra se puede tomar, sin perjuicio de los indios y naturales o con su libre consentimiento se haga la planta del lugar, repartiéndola por sus plazas, calles y solares a cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor y desde allí sacando las calles a las puertas y caminos principales y dejando tanto compás abierto, que aunque la población vaya en gran crecimiento, se pueda siempre proseguir en la misma forma. (...) la plaza mayor (...) sea en cuadro prolongada, que por lo menos tenga de largo una vez y media de su ancho, porque de esta manera es mejor para las fiestas de a caballo y cualesquiera otras que se hayan de hacer.⁶

⁵ Ob. Cit. p. 21.

⁶ Francisco Morales Padrón. Ob. Cit., pp. 489-518.

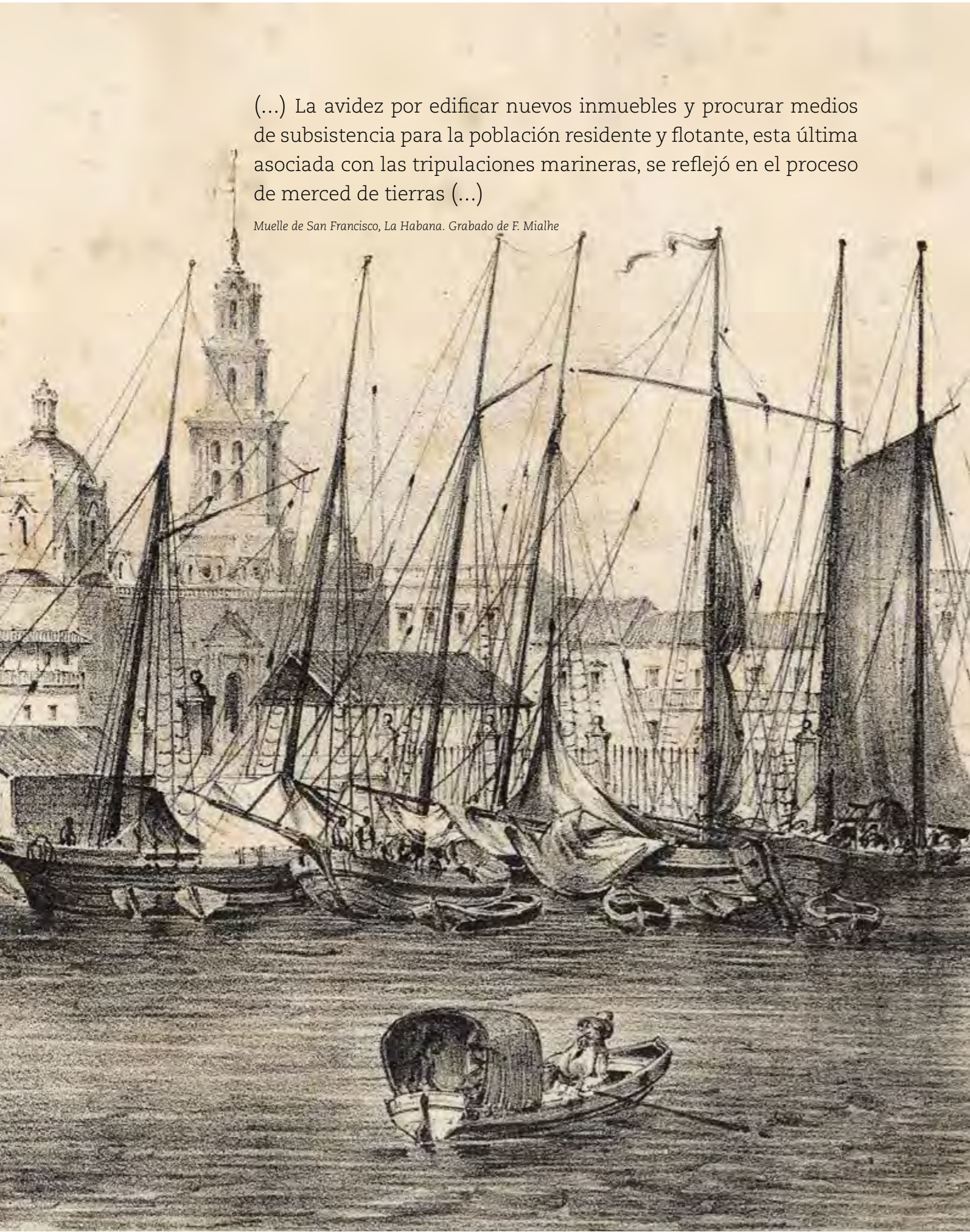


(...) La necesidad de resguardar la nueva plaza determinó la construcción de varias fortalezas. Se erigió su primer sistema defensivo compuesto por el Castillo de la Real Fuerza y las fortalezas de los Tres Reyes del Morro y de San Salvador de La Punta (...)

Morro y entrada del puerto de La Habana. Grabado de F. Mialhe

(...) La avidez por edificar nuevos inmuebles y procurar medios de subsistencia para la población residente y flotante, esta última asociada con las tripulaciones marineras, se reflejó en el proceso de merced de tierras (...)

Muelle de San Francisco, La Habana. Grabado de F. Mialhe



La primaria ordenación

El continuo crecimiento de la ciudad y la apropiación de terrenos por parte de sus vecinos determinaron que el cabildo habanero tomara medidas de control. La avidez por edificar nuevos inmuebles y procurar medios de subsistencia para la población residente y flotante, esta última asociada con las tripulaciones marineras, se reflejó en el proceso de merced de tierras, institución jurídica de la corona de Castilla de los siglos xv y xvi, replicada en los territorios americanos.

El historiador e investigador Carlos Venegas aporta datos reveladores de este proceso:

Entre 1568 y 1578 las solicitudes de mercedes recogidas en las actas capitulares ascendieron a 158 solares, 57 estancias y 148 hatos y corrales (...). Comparadas con las solicitudes registras entre los años de 1584 a 1627 de 155 solares, 140 estancias y 113 hatos y corrales, indican que en solo diez años –1569-1578– se produjo una mayor cantidad de peticiones de solares y haciendas de ganado que en los 43 años posteriores. Solo en el año de 1575 marcó un hito con 59 solares anotados en las actas.⁷

El impacto fue notable y condicionó la aparición de las ordenanzas. El propio Venegas así lo hace notar: “La necesidad de contar con código legal que organizara la vida de una población que experimentaba actividades económicas bastantes peculiares, se fue haciendo cada vez más apremiante”.⁸

Las primeras ordenanzas municipales que tuvo la ciudad vieron la luz a fines del año 1573. Este código se conoció como las Ordenanzas de Cáceres. Nacieron como resultado de la visita a la Isla del oidor Alonso de Cáceres, funcionario español, comisionado para hacer el juicio de residencia del gobernador Pedro Menéndez de Avilés (1568-1572) y dejar organizados los cabildos. De las ochenta y ocho ordenanzas recogidas en

este primer código legal únicamente diecisiete se vincularon con la organización del espacio urbano y rural. A continuación algunos de los preceptos de suma importancia en la conformación de la traza o diseño de la ciudad.

66. Que para solares de casas, porque esta villa se aumente o ennoblezca, se pueden dar a las personas que los pidan, en cualquier parte, no obstante estén los lugares concedidos antes para estancias, pueblos y edificios de la república han de ser preferidos (...)

69. Que cuando los solares se concedieren (...) para señalarlos esté presente un alcalde y un regidor que diputare el cabildo, y un alarife, para que vean que no se metan en las calles públicas, que procuren que vayan derechas y que edifiquen como mejor y más hermoso parezca el edificio; y que para señalar y amojonar los asientos de estancias y hatos, vaya una persona nombrada por el cabildo, (...).⁹

Estos estatutos, con algunas modificaciones, rigieron en la Isla hasta el siglo xix.



Muelle de la Machina y Comandancia de la Marina, La Habana. Grabado de F. Mialhe

⁷ Carlos Venegas Fornias. *Ciudad del Nuevo Mundo*. Instituto Cubano de Investigación Cultural Juan Marinello. La Habana, 2012. p. 123.

⁸ Ob. cit. p. 124.

⁹ Hortensia Pichardo. *Documentos para la historia de Cuba*. La Habana, Editorial Pueblo y Educación, 1985, tomo I, pp. 102-119.

De vecindario a ciudad

El primitivo núcleo urbano y su abrigado puerto no cesaron de expandirse y ganar en importancia comercial y estratégica, circunstancias que le valdrían para obtener antes de finalizar el siglo XVI el título de ciudad (1592) y convertirse asimismo en la primera plaza fuerte de América.

Años después, en 1607, la villa de San Cristóbal de La Habana es reconocida por la corona española como capital de la Isla. Cuatro años antes, en 1603, el ingeniero militar Cristóbal de Roda había levantado un Plano Regulador de La Habana, en el que identificó los edificios públicos y religiosos más relevantes, sus espacios públicos, además de indicar dos trazados para la proyectada muralla, que define como cerca vieja y nueva. El proyecto de Roda para amurallar la ciudad fue modificado décadas más tarde cuando, en 1674, se iniciaron las obras del cinturón pétreo

que ceñiría la urbe por más de tres siglos, las cuales concluyeron hacia 1797. El plano de Rodas describe el trazado irregular de la calles de la ciudad y en él es fácil apreciar que las manzanas no cumplían con la ortogonalidad que exigían las Ordenanzas de Felipe II.

Para el año 1658 la ciudad conoció su primera división en ocho secciones o distritos, nombrándose un regidor al frente de cada uno.

La extensión del área urbana poblada creció y hacia finales del siglo XVII su población se calculó en 25 mil habitantes. Las construcciones religiosas tuvieron el peso constructivo en esta centuria, cuando se alzaron las iglesias parroquiales del Espíritu Santo, del Santo Cristo y del Santo Ángel Custodio, esta última marcó un hito en la expansión hacia el oeste de la ciudad. Asimismo los conventos de Santa Clara y Santa Catalina de Sena.



Vista de La Catedral. Grabado de F. Mialhe



Las puertas de Monserrate. Grabado de Federico Mialhe



Plano de la plaza de La Habana con sus fuertes adyacentes, barrios de extramuros y sus inmediaciones

Barrios y divisiones

Con la entrada en vigor, el 23 de septiembre de 1763, de la Ordenanza o Reglamento de Policía Urbana dictada por el Capitán General, Ambrosio Torres de Villalpando, la villa de San Cristóbal de La Habana conoció una nueva división territorial. Así quedó dividida en cuatro cuarteles o barrios sujetos a la jurisdicción y vigilancia de un regidor del cabildo.

En 1770 se modificó la anterior división distribuyendo la población en solo dos cuarteles. Fueron ellos el de la Punta y el de Campeche, los que a su vez se subdividieron en ocho barrios. El primero comprendía los barrios de Dragones, del Ángel, de la Estrella y de Monserrate, mientras en el segundo se ubicaron los distritos de San Francisco, Santa Teresa, de Paula y San Isidro.

Estas primeras ordenaciones se limitaron al recinto amurallado, o sea a La Habana de intramuros, teniendo en cuenta que La Habana extramural carecía todavía de un peso urbano y demográfico, a

lo cual se agrega que muchas de sus construcciones eran de escaso valor.

El historiador Manuel Pérez Beato, al referirse a ellas expresó: «Estas Ordenanzas adaptadas a la modalidad cívica de la época encierran dictados muy estimables, para la administración pública comprendiendo en ellos, desde la numeración de las casas y la rotulación de las calles, hasta estadísticas de población y juicios verbales en los asuntos de su modesta entidad».¹⁰

En el propio año 1763 vio la luz el plano de San Cristóbal de La Habana y su puerto del ingeniero militar Silvestre Abarca, el cual fue proyectado para poner a la ciudad en estado de defensa, luego del breve periodo de ocupación inglesa.

En las décadas finales del siglo XVIII la ciudad experimentó profundas transformaciones urbanas,

¹⁰ Manuel Pérez Beato. *Habana antigua, apuntes históricos*. Seoane, Fernández y ca., impresores, La Habana, 1936, p. 371.



Teatro Tacón. Grabado de F. Mialhe

resultado de una lógica extensión en los dominios americanos de las reformas ilustradas acometidas por el rey Carlos III en la península. La Plaza de Armas fue uno de los escenarios replanteados que cambió su aspecto para convertirse en un centro cívico, siendo ello posible gracias a la construcción hacia 1771 de la Casa de Correo o Palacio del Segundo Cabo, y en 1776 de la Casa del Cabildo o Palacio de los Capitanes Generales. Otras obras urbanísticas ejecutadas durante el período que confirieron aires de progreso y engrandecieron la ciudad resultaron sus paseos públicos. El primero de estos sitios de recreo y esparcimiento para los habaneros se conoció como la Alameda de Paula y se ubicó junto a la bahía. Mientras, el segundo se ubicó en un área inmediata a las murallas y se llamó Alameda de Extramuros.

En 1807 una nueva división de la ciudad amplió los barrios hasta dieciséis. Fueron ellos: San Francisco, Santa Clara, Santa Teresa, Ursulinas, Espíritu Santo, Paula, San Isidro, Belén, De la Casa de Gobierno, Santo Domingo, San Felipe, Monserrate, San Juan de Dios, Santo Ángel, San Telmo y La Fuerza.

La toponimia de estos distritos quedó definida por los templos católicos enclavados en cada una de las demarcaciones. Entretanto los barrios de extramuros se comenzaron a llamar partidos, situándose al frente de los mismos capitanes pedáneos. Muchos de ellos poseían una retícula irregular desde sus orígenes a consecuencia de la sinuosidad de los antiguos caminos de San Antonio y de Guadalupe, ejes que estructuraron el crecimiento en estas áreas.

El ensanche urbano se consolidó. En 1817 se dispuso la delineación de los barrios de extramuros. Las normas fueron fijadas por el ingeniero Antonio María de la Torre, estableciendo las dimensiones de la cuadrícula y las calles en el cuadrante comprendido entre las vías de Prado, Reina, Belascoaín y el borde costero del litoral.

Entre 1834 y 1838 el capitán general Miguel de Tacón acometió el más ambicioso plan urbano de la centuria decimonónica. Entre las obras más trascendentales de su plan de obras públicas estuvo la construcción de los modernos mercados de Fernando VII, Tacón y Santo Cristo, la pescadería, el teatro, la nueva cárcel y el paseo.

Estos dos últimos ubicados en las áreas de extramuros. También resultaron de vital importancia la rotulación de las calles, su pavimentación y la construcción de cloacas y sumideros.



Plano topográfico de los barrios de extramuros de la ciudad de La Habana hasta el Puente de Chávez

Los bandos del buen gobierno de los capitanes generales igualmente contribuyeron a la ordenación y ornato público de la ciudad. Muchas de las disposiciones recogidas en sus articulados luego serían revalidadas en las Ordenanzas de Construcción dictadas en 1861. En ellos se abordaron diversos aspectos relacionados con el urbanismo. En 1842, el Bando de Gobernación y Policía del Capitán General Gerónimo Valdés establecía:

Artículo 158: Se prohíbe poner en las calles y plazas toldos sostenidos por maderos o pies derechos fijos en el suelo.

Artículo 253: Se prohíbe edificar en esta ciudad y sus arrabales y en las demás capitales de la Isla, casas de tablas, paja o guano; y únicamente se permite construir colgadizos interiores de madera con la calidad que se cubran con tejas o ladrillos, pena de cien pesos de multa y de ser demolido lo fabricado en contravención a este artículo a costa del dueño.¹¹

Las nuevas ordenanzas municipales vieron la luz en 1855 durante el gobierno del Capitán General José Gutiérrez de la Concha. Estas fueron recogidas en trece capítulos. En ellas se establecía el permiso de construcción y se fijó de manera obligatoria la presentación de planos a la autoridad competente para la ejecución de obras. Incluso recogió disposiciones sanitarias. Estas normativas resultaron avanzadas para la época aunque mostraron limitaciones que pronto fueron recogidas en la Ordenanzas de Construcción de La Habana.

En 1861 fueron dictadas las Ordenanzas de Construcción para la ciudad de La Habana y pueblos de su término municipal. Su publicación fue autorizada en 1862, aunque su edición oficial se produjo en 1866. Este reglamento estuvo vigente por espacio de un siglo. En 1963 fue actualizado.

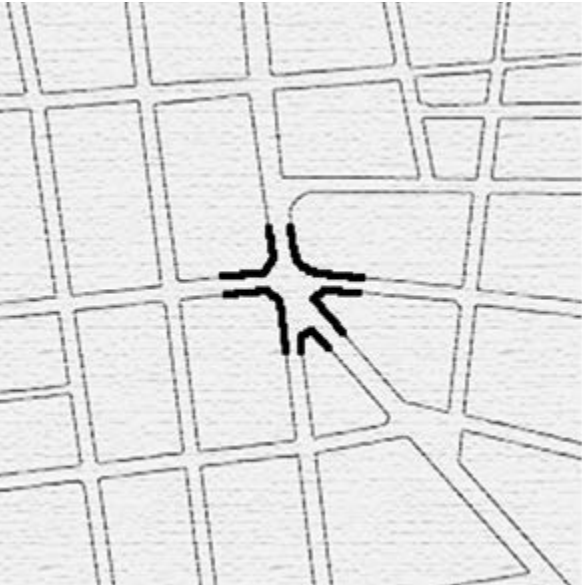
Las nuevas disposiciones jerarquizaron las calzadas y calles en diferentes órdenes atendiendo a sus dimensiones. Definieron las alturas de los edificios y la distribución de los pisos con arreglo a una escala y rango de la vía. Asimismo se recogieron las particularidades arquitectónicas que debían poseer los inmuebles. Los proyectos de nuevas poblaciones o urbanizaciones resultaron decisivos en la evolución histórica constructiva del territorio.

Mediada la centuria, la expansión urbana llegó a la Calzada de Galiano y el área urbanizada totalizó cuatro kilómetros cuadrados. Mientras, su población rebasó los 140 mil habitantes. En 1863 se inició el derribo de las murallas, inoperante cinturón pétreo que ceñía la ciudad y apenas cumplía funciones defensivas. La amplia faja de terreno dio paso a una moderna urbanización: el reparto Las Murallas, conformado por edificios monumentales que cumplieron funciones administrativas, productivas y comerciales.

En 1874 el coronel de ingenieros Francisco Albear y Lara levantó, a petición del Ayuntamiento de La Habana, un plano de la ciudad. Al referirse a este el arquitecto y urbanista, Mario González señaló:

¹¹ Bando de Gobernación y Policía de la Isla de Cuba, pp. 39-57.

Es de una calidad y precisión tales que a partir de 1875 se empleó como base de todos los repartos y urbanizaciones que se realizaron hasta el siglo xx. El plano constituyó un documento tanto civil como militar. En él se expresa la interrelación entre la ciudad vieja con la nueva como consecuencia del derribo de las murallas. En La Habana Vieja se exigía el ochavamiento en las esquinas de las manzanas, pero no así en La Habana nueva. No obstante, el plano de Albear dibuja las ochavas en esta última zona, porque él consideraba que así se mejora la circulación vehicular y se favorece el entorno de las personas que viven en las esquinas, por la mejor ventilación y el enriquecimiento del paisaje urbano.¹²



Detalle de ochavamiento o recorte de las esquinas de algunas cuadras

Con la división de la Isla en seis provincias en el año 1878, La Habana se dividió en ocho municipios: La Habana, Guanabacoa, Santa María del Rosario, Regla, Marianao, Managua, Santiago de las Vegas y El Cano. En 1890 el área urbanizada se extiende hasta

la calzada de Infanta, cubriendo un total de diez kilómetros cuadrados con una población de 200 mil personas.



Vista del puente de Marianao. Grabado de F. Mialhe

¹² Mario González. *Sobre los planos, esquemas y planes directores de la Ciudad de La Habana*. Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital. La Habana, 1995, pp. 11-12.

El siglo xx

La instauración de la República en el año 1902, luego del primer periodo de ocupación norteamericana (1898-1902), marcó nuevos derroteros para la hasta entonces urbe colonial. La Habana vivió una profunda renovación arquitectónica favorecida por un periodo de bonanza económica a consecuencia de los altos precios en el mercado mundial del azúcar y las inversiones norteamericanas en el sector inmobiliario y otras ramas de la economía.

La ciudad se vio favorecida con la pavimentación de sus calles, la ampliación de repartos, la recogida de la basura, la instalación del alumbrado público y el tranvía eléctrico. Mientras, se iniciaban las obras del Malecón en su primera etapa. A tono con las transformaciones y el auge constructivo puesto en marcha en la ciudad fueron promulgadas las Ordenanzas Sanitarias de 1906 por la Secretaría de

Gobernación para los Ayuntamientos de la República y dos años después, la Ley Orgánica de los Municipios.

En la década de los años veinte se elaboran dos esquemas o planes directores para La Habana por dos arquitectos y urbanistas cubanos; se conocieron como los planes de Enrique Montoulieu (1922) y de Pedro Martínez Inclán (1925). El primero propuso por vez primera la creación de una Plaza Cívica con un sistema vial concéntrico similar al elaborado en París por el prefecto Haussmann durante el Segundo Imperio. Entretanto el profesor Martínez Inclán elaboró un sistema de áreas verdes y proyectó un sistema de avenidas tipo bulevares, dejando entrever también el fuerte influjo francés de sus propuestas.

Invitado por el presidente Gerardo Machado y su ministro de obras públicas Carlos Miguel de Céspedes, en 1926 llegó a La Habana el arquitecto paisajista Jean Claude Nicolás Forestier para elaborar un plan de embellecimiento y ampliación de La Habana.



Plano pintoresco de La Habana con los números de las casas. B. May y Ca., 1853



Mercado de Tacón. Hoy parque Sergio González, "El Curita"

Tomando como referencia las ideas anteriormente plasmadas por el urbanista Martínez Inclán, el célebre diseñador francés trazó un esquema regulador de la ciudad. Planeó una amplia red vial que unía los focos más activos de la urbe. Apegado a los códigos de Beaux Arts diseñó una ciudad de grandes avenidas que permitía la visión escenográfica de los edificios representativos de la

administración pública: el Capitolio Nacional, el Palacio Presidencial, la Plaza Cívica, entre otros. Este plan no fue ejecutado en su totalidad, sino de manera parcial. Entre las obras realizadas más importantes del proyecto estuvieron la modernización del Paseo del Prado, cuyo diseño llega a la actualidad, la Avenida del Puerto, la prolongación del Malecón y los jardines del Capitolio.



Plano de Anteproyecto de un sistema de avenidas y parques para la ciudad de La Habana. Jean Claude Forestier, 1926

Como señaló el profesor Roberto Segre, el cambio de estatus político trajo aparejado el cambio de los símbolos urbanos preexistentes de carácter político. Tanto es así que no duda en apuntar:

La historia de los edificios públicos habaneros es la concreción de los gestos grandilocuentes de los presidentes y dictadores cubanos, quienes erigen símbolos ficticios de instituciones del

Estado negados por el mismo sistema político en búsqueda de una inmortalización constructiva cuya esencia se sintetiza en la trilogía asfalto-cemento- miedo (...).¹³

¹³ Transformación Urbana en Cuba: La Habana. Arquitectura/Cuba 340/1/2, Colección "Materiales de la Ciudad", Editorial Gustavo Gili, S. A., Barcelona, 1974, p. 53.

Las nuevas propuestas de desarrollo urbano para la ciudad tardarían más de dos décadas en llegar. La crisis económica mundial de 1929, la Revolución de 1933 contra la dictadura de Machado y la segunda conflagración mundial (1939-1945) frenaron el avance urbanístico habanero. En 1951 el arquitecto Eduardo Cañas Abril, por entonces Presidente de la Comisión Nacional de Planificación del Colegio Nacional de Arquitectos, propuso un nuevo plan para La Habana. Aunque sus postulados eran afines con los planes que le precedieron, la novedad de su propuesta consistió en el incremento de áreas urbanas producto del crecimiento demográfico. Transcurrido un cuarto de siglo la población de la ciudad había crecido en algo más de medio millón de habitantes. Pese a la

escasa repercusión del proyecto hay que destacar su propuesta de los cruces del río Almendares, como prolongación de las calles Línea y Calzada en el Vedado hacia Miramar, obras que luego fueron ejecutadas mediante dos túneles.

Con la fundación de la Junta Nacional de Planificación en 1955 se iniciaron estudios para un plan nacional y planes pilotos en La Habana, Varadero, Trinidad e Isla de Pinos. Entre 1956 y 1958, el presidente del país en ese momento, Fulgencio Batista, encargó la ejecución de un Plan Director al estudio de arquitectura y urbanismo Town Planning Associates, que dirigía el arquitecto catalán José Luis Sert e integraban Paul Lester Wiener, Paul Schulz, Mario Románach y otros.



Túnel de la calle Línea. Fototeca de la Secretaría de Obras Públicas

El nuevo programa buscó una puesta en valor de la ciudad con fines de ocio y turísticos. La idea de los planificadores fue convertir a La Habana “en la capital tropical del Tiempo Libre, culminando el eje Las Vegas-Miami”.¹⁴

Asimismo, contempló la creación de una gran Habana basada en tres premisas: evitar estructuras rígidas que la transformaran, ponerla en función del turismo y el tiempo libre, y establecer cinco grandes focos: Avenida frente al mar, Centro económico, Centro presidencial, Plaza Cívica y Universidad de La Habana.

El profesor Roberto Segre, estudioso de la arquitectura y el urbanismo habaneros abundaría sobre este plan con agudas observaciones:

(...) tiene como objetivo esencial sustituir la imagen monumental de la ciudad-escritorio de Forestier con la imagen revitalizada por el lenguaje arquitectónico contemporáneo de la nueva función otorgada a La Habana por la burguesía nacional y el capital extranjero: la ciudad- loisir.¹⁵

Para el patrimonio edificado de la ciudad antigua el plan resultaba lesivo en extremo. Proponía demoler en varias calles del centro histórico las fachadas en planta baja, retirándolas unos metros con el objeto de lograr portales corridos. Sin embargo, el proyecto más llamativo resultó una isla artificial frente al Malecón destinada a hoteles y casinos, buscando convertir a La Habana en las Vegas del Caribe. Una isla

que a decir del urbanista Mario González sería: “un Manhattan del trópico, que rompería el mundialmente conocido perfil de La Habana”.¹⁶

Para fortuna del tejido urbano de la ciudad antigua las propuestas de este plan no se llevaron a vías de efecto, salvando así su memoria histórica y valores tradicionales.

Durante la República el gran distrito municipal de La Habana comprendía cuarenta y tres barrios. Pero de ellos, solamente quince ocupaban la zona antigua. Eran ellos los barrios de Arsenal, Ceiba, Jesús María, Paula, San Felipe, San Francisco, San Juan de Dios, Santa Clara, Santo Ángel, Santo Cristo, Santa Teresa, San Isidro, Templete, Villanueva y Vives.

Con la creación en el año 1963 de las seccionales, el municipio de La Habana Vieja se incluyó dentro de la Región Centro Habana y un segmento de la seccional Marte-Arsenal. Posteriormente, con la nueva división política administrativa del año 1976, nació el municipio La Habana Vieja, denominación que llega a nuestros días.

La actual división territorial, vigente desde 1990, fraccionó en seis Consejos Populares dicho municipio. Se nombran por este orden: Prado, Catedral, Plaza Vieja, Belén, Jesús María y Tallapiedra. Con posterioridad el Consejo Popular Belén se dividió en dos: Belén y San Isidro. Desde el año 2000 los siete consejos delimitan el territorio más antiguo de la ciudad, espacio que abarca una superficie de 3.6 kilómetros cuadrados.

¹⁴ Ibídem, p. 68.

¹⁵ Ob. Cit., p. 68.

¹⁶ Mario González, Ob. Cit., p.19.



Vista del portal del Palacio de los Capitanes Generales. Foto: Catherine Álvarez García

Bibliografía

Bando de Gobernación y Policía de la Isla de Cuba expedido por el Escmo. Sr. Dn. Gerónimo Valdés. Imprenta del Gobierno y Capitanía General. La Habana, 1842.

Fernández Núñez, José Manuel. Ciudades y Regulaciones Urbanas. Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital. La Habana, 2002.

González Cedeño, Mario. Sobre los planos. Esquemas y planes directores de Ciudad de La Habana. Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, La Habana, 1995.

Le Rivered Brusone, Julio. La Habana, espacio y vida. Editorial MAFRE, 1992.

Pérez Beato, Manuel. Habana antigua, apuntes históricos. Seoane, Fernández y ca., impresores, La Habana, 1936.

Pezuela, Jacobo de la. Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de la Isla de Cuba. Establecimiento de Mellado, Tomo Tercero, Madrid, 1863.

Pichardo, Hortensia. Documentos para la historia de Cuba. La Habana, Editorial Pueblo y Educación, Tomo I, 1985, pp. 102-119.

Plan Maestro (2009) Regulaciones Urbanísticas. Ciudad de La Habana. Centro Histórico, Ediciones Boloña, La Habana, 2009.

Transformación Urbana en Cuba: La Habana. Colección “Materiales de ciudad”, Editorial Gustavo Gili, S. A., Barcelona, 1974.

Valladares y Morales, Ángel Luis. Urbanismo y Construcción. Segunda Edición. P. Fernández y Cía. La Habana, 1954.

Venegas Fornias, Carlos. Ciudad del Nuevo Mundo. Instituto Cubano de Investigación Cultural Juan Marinello, La Habana, 2012.

_____ La urbanización de las murallas: dependencia y modernidad. La Habana. Editorial Letras Cubanas, 1990.

Vista del litoral habanero. Foto: Catherine Álvarez García

CUADERNOS PUBLICADOS

