

P-729  
7/2004

# Planificación Física - Cuba

REVISTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y URBANISMO

Número 7 / 2004

ISSN 0138-6239 RNPS 0426

# Planificación Física - Cuba

Número 7/2004

Publicación semestral promovida por el Instituto de Planificación Física que estimula la divulgación de trabajos teóricos o aportes prácticos relacionados con problemas generales y específicos del ordenamiento territorial y el urbanismo, que incluyen la organización espacial de actividades económico-sociales, la organización, gestión y control del planeamiento físico, la estructuración del Sistema de Asentamientos Poblacionales y el planeamiento de las ciudades, así como otros temas referentes a la arquitectura y el urbanismo.

Dirección:

Mirta Hernández González

Subdirección Editorial:

Gisela Domínguez Battle

Edición: Mercedes Llanes Díaz. Consejo Editorial: José Antonio Perdomo Concepción, Enrique Lanza Macías, Otto González Carriles, Manuel de Jesús Mendoza Castellanos, Ada Luisa Pérez Hernández, Joaquín Paumier Quiñones, Susana Fresneda Quiroga y Silvia Cantera Callava. Redacción y Corrección: Lourdes Viera Montes de Oca Díaz y Carmen Peñalver Alderete. Diseño y Maquetación: Carlos Gutiérrez Servat. Realización Computarizada y Tratamiento Digital: Juan Carlos Gutiérrez Lamazares. Fotografía: Ernesto Rodríguez López. Oficina Editorial: Lamparilla No. 65 entre Mercaderes y San Ignacio, Habana Vieja, C. Habana, Cuba. Telfs.: 862-8525 y 862-4504. Fax: (53.7) 866-5581. E-mail: ipfvices@ceniai.inf.cu. Fotomecánica: Da Vinci de Cuba, S.A. Impresión: Combinado del Libro "Alfredo López".

Inscripta como impreso periódico en la Dirección Nacional de Correos, Telégrafos y Prensa. Los artículos firmados no expresan necesariamente la opinión de la revista. Los autores son los únicos responsables de los criterios por ellos emitidos. Se autoriza la reproducción parcial de la información contenida en esta revista, siempre que se cite la fuente.

**Esta edición ha sido realizada con la ayuda financiera de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Junta de Andalucía, España, y ONU-HÁBITAT, Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (Agenda 21 Local).**

ISSN 0138-6239 RNPS 0426



Pág. 9



Pág. 11



Portada:  
Paseo del Prado.  
Ciudad de La Habana.

## SUMARIO

Presentación 2

### ARTÍCULOS

La vivienda en La Habana Vieja. Desarrollo histórico, problemática actual y programas en curso. **Arq. Madeline Menéndez García.** 3

La *grande charrette* de La Habana: el Taller para las Regulaciones Urbanísticas de El Vedado. **Arq. Enrique Lanza Macías.** 11

La Habana Vieja: ambientes en transformación. **Arq. Madeline Menéndez García.** 17

Lineamientos de Diseño Urbano para La Rampa. **Arq. Jorge Alain García Alonso.** 26

La Habana del oeste. **Arq. María Victoria Zardoya Loureda.** 33

Vulnerabilidad alimentaria en Cuba: análisis y cartografía cinco años después. **Arq. Manuel de Jesús Mendoza Castellanos.** 40

### VARIOS

Evento Internacional Urbanismo 2003. Relatoría de la Comisión No. 3: Competencias municipales en materia de urbanismo y ordenamiento territorial. **Arq. Fausto Martínez García y Arq. Aracelis García Padrón.** 43

Perfil institucional. 64

### RESEÑAS

Primer Taller Nacional sobre el impacto de la surgencia en el archipiélago cubano. **Lic. Isidro Salas García**, p. 47. Evento teórico Taller Habana. **Arq. Eneide Ponce de León**, p. 49. Taller de Evaluación del Proyecto Agenda 21 Local de Bayamo. **Lic. Blanca Lemes Paneque**, p. 57. 3er. Seminario Internacional. El Ordenamiento Territorial del Turismo como objetivo municipal. **Arq. Amalia Blanco Lemus**, p. 66.

### NOTICIAS

Convención de Ordenamiento Territorial y Urbanismo. Primer Aviso, p. 60. Premio de la Planificación Física Año 2003. **Arq. Mirta Hernández González**, p. 62. Número de *l'architecture d'aujourd'hui* dedicado a La Habana. **Arq. Fausto Martínez García**, p. 70. Encuentro de revistas de arquitectura, urbanismo y ordenamiento territorial y urbano. **Arq. Fausto Martínez García**, p. 72.



Pág. 26



Pág. 38



Pág. 49

Precio en Cuba:  
\$10.00 MN \$ 5.00 USD



# Presentación

Se dedica esta edición de la revista al 485 Aniversario de la fundación de la Ciudad de la Habana, la que adiciona a su privilegiada ubicación geográfica y su importancia cultural, económica e histórica, una gran riqueza y encanto urbanístico.

El número incluye cinco artículos sobre la ciudad: “La *grande charrette* de La Habana: el Taller para las Regulaciones Urbanísticas de El Vedado”, “Lineamientos de diseño urbano para La Rampa”, “La Habana del oeste”, “La vivienda en La Habana Vieja. Desarrollo histórico, problemática actual y programas en curso” y “La Habana Vieja: ambientes en transformación”.

De valioso contenido y razonamientos, éstos propician la difusión de experiencias, exponen mejores prácticas y promueven acciones concretas sobre el planeamiento, el diseño, la rehabilitación y transformación en la ciudad, los que seguramente resultarán de interés a nuestros lectores. Otro significativo trabajo sobre la vulnerabilidad alimentaria en Cuba, unido a las acostumbradas reseñas y noticias, complementan el número.

Cabe destacar que en ediciones anteriores, más de diez artículos han estado dedicados a Ciudad de la Habana, evidencia de la importancia que la revista tiene para aquellos colaboradores que laboran en el Sistema de la Planificación Física, en instituciones afines o tienen especial interés en el tema.

En varios de ellos han estado presentes los acuciantes problemas que presenta la ciudad en cuanto a deterioro de su fondo habitacional, su infraestructura técnica y social, y demás aspectos derivados de una insuficiente labor de construcción y mantenimiento, los cuales a la larga podrán solucionarse o tener otra salida. Por consiguiente, y sin desconocer la existencia de estos problemas, resultaría conveniente que en futuros números pudieran incluirse temas orientados a cómo hacer renacer la ciudad que aún conserva los extraordinarios valores que un día la distinguieron. Destaco, entre éstos: una excelente bahía natural, el río Almendares que atraviesa la ciudad de norte a sur, sus parques y áreas verdes, su inigualable Centro Histórico -poseedor de un vasto legado patrimonial, donde ya se aprecia la devolución de una nueva imagen.

Pudiese ser objeto de atención, entre otros temas de actualidad y que tienen gran incidencia en la ciudad, los referidos al rescate de los valores culturales y de la identidad del barrio, el desarrollo de las condiciones ambientales, el cumplimiento de las regulaciones urbanísticas y la participación ciudadana en la solución de los problemas que le atañen.

En fin, aquellos que promuevan el esfuerzo mancomunado de todos los actores en salvaguardar los valores de la capital y crear otros que la distinguan positivamente; dirigidos a garantizar que las futuras generaciones puedan vivir en un ambiente que se corresponda con los patrones de organización y calidad que debe garantizar nuestra sociedad.

Arq. Mirta Hernández González  
Directora de la revista  
Instituto de Planificación Física



# La vivienda en La Habana Vieja.

## Desarrollo histórico, problemática actual y programas en curso

Arq. Madeline Menéndez García  
Plan Maestro  
Oficina del Historiador de la Ciudad

El Centro Histórico La Habana Vieja, con una extensión de 2,14 km<sup>2</sup>, ocupa prácticamente el 50 % del territorio municipal del mismo nombre y la mayor parte de los sectores residenciales de este último. Al interior del Centro Histórico se conservan unas 3 400 edificaciones representativas de cinco siglos de actividad constructiva.

Aun cuando de su condición de centralidad se deriva la fuerte presencia de notables exponentes de la arquitectura civil pública, es precisamente la arquitectura doméstica la que con su peso dominante -correspondiente al 81,5 % de las edificaciones- proporciona la unidad y la coherencia al conjunto urbano. La arquitectura religiosa, con mucho menos peso, la acompaña, como acentos contrastantes que incorporan variedad e interés al tejido urbano. Por último, se conservan, en su condición de más antiguos testigos, los valiosos exponentes del sistema defensivo de la ciudad.

El alto valor patrimonial del conjunto edificado lo demuestra la conservación de un 88 % de inmuebles clasificados con los Grados de Protección del I al III; entre ellos, 516 ostentan los más altos valores otorgados, es decir, los Grados de Protección I y II, en correspondencia con su categoría cultural.



De estas edificaciones, el mayor volumen es de la primera mitad del siglo XX, representando éstas el 56,4 %. Ello coincide con la fuerte actividad constructiva que acompañó a la naciente república, fundamentalmente en las primeras décadas de dicho siglo. Actualmente, las edificaciones vinculadas a la totalidad del siglo XX representan el 66,5 % del fondo inmobiliario.

Dentro de los límites del Centro Histórico residen 66 742 habitantes -según Censo de mayo del 2001- en las 22 623 viviendas incluidas. De dicho total de viviendas, 10 251, o sea, el 45,3 % no reúne las condiciones de habitabilidad adecuadas, integrando a una parte de los inmuebles devenidos en "ciudadelas"<sup>1</sup> o que surgieron como cuarterías.<sup>2</sup> En éstas se aloja el 41,5 % de la población residente.

Son precisamente estas edificaciones las que concentran los peores estados constructivos en consecuencia con dicha modalidad de uso. En general, las viviendas presentan un alto deterioro -asociado a fallas estructurales en cubiertas y filtraciones- en un 47 % de los casos; un deterioro medio -con grietas menores en muros y problemas sanitarios- en un 39 %; mientras que las viviendas restantes se consideran en aceptable estado, aunque muchas de ellas requeridas de acciones preventivas de mantenimiento.

## Evolución histórica de la arquitectura doméstica

### Etapas coloniales

Una vez superadas las etapas iniciales caracterizadas por el empleo de materiales rústicos no perdurables y por la dispersión de las viviendas, comienza un desarrollo constructivo que introduce materiales de una mayor solidez y que queda condicionado por el régimen de medianería.

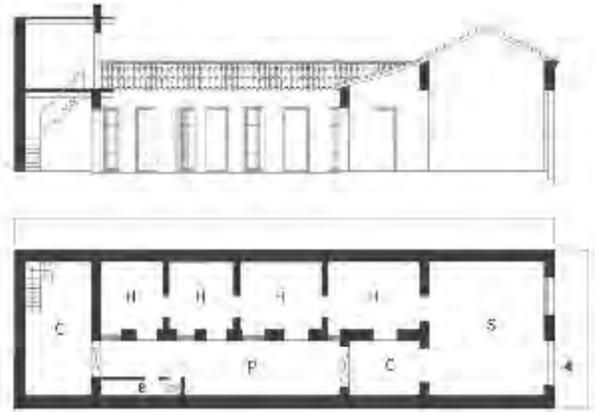
La vivienda incorpora entonces el patio, como solución ecológica, alrededor del cual se dispondrían entonces las diferentes funciones domésticas. De este modo comienzan a definirse organizaciones distributivas que, en su reiteración y su evolución histórica, irán estableciendo la estructura tipológica de la arquitectura doméstica.

Durante un largo período -hasta finales del siglo XVII- predominó la edificación baja, resuelta con cubiertas inclinadas y de sencillas expresiones de influencia hispanomudéjar. Las soluciones espacio-funcionales más simples corresponden a la casa que presenta un local único ocupando la primera crujía, la sala, así como proporciones alargadas que incluyen el patio lateral. Este tipo se

<sup>1</sup> Denominación dada a las grandes casas coloniales que fueron convertidas en casas de inquilinato con un uso intensivo y especulativo.

<sup>2</sup> Edificaciones que fueron concebidas para un conjunto de viviendas mínimas y especulativas, simples habitaciones con servicios de carácter colectivo.

extendería, con mínimas variaciones, a lo largo del tiempo, aun hasta las primeras décadas del siglo XX.



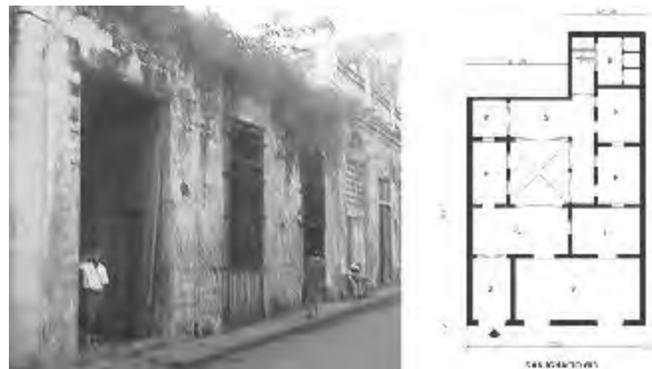
*Empedrado No. 359. Casa del siglo XVIII.*



*Fachada de Amargura No. 255. Siglo XVIII.*

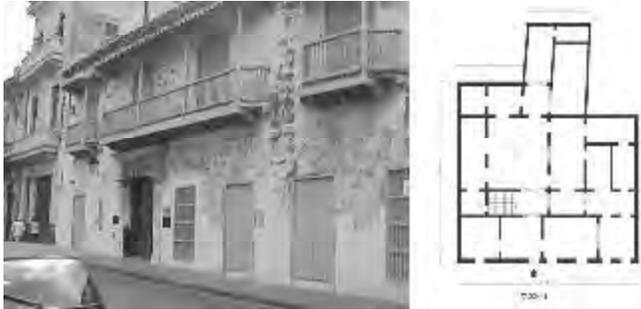
*Fachada de Empedrado Nos. 357-359. Casas gemelas del siglo XVIII.*

Se incorpora algo después a la vivienda, el zaguán -dentro del propio siglo XVII-, solución de acceso derivada de la aparición de las primeras modalidades de transporte. Ello demanda la ocupación de un lote más ancho con el cual se posibilita la aparición de galerías perimetrales al patio, y éste, en ocasiones, logra desarrollar un carácter central respecto a los restantes locales de la vivienda.



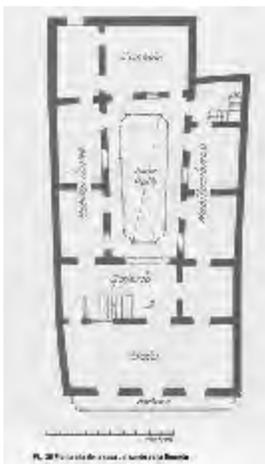
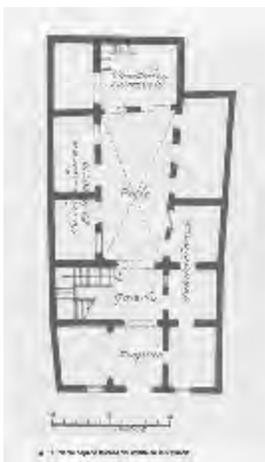
*San Ignacio No. 603. Solución con zaguán; fachada y planta de la misma.*

Este nuevo tipo doméstico, vinculado a los grupos sociales económicamente más fuertes, evoluciona más tarde en las llamadas “casas altas” resueltas en dos niveles; aunque no es hasta el siglo XVIII que dicho crecimiento en altura adquiere un peso mayor derivado de la saturación del espacio intramural y apoyado entonces en el dominio de las técnicas constructivas.



*Fachada y planta baja de Tacón No. 12. Casa del siglo XVIII.*

El auge de la producción azucarera en este siglo propicia el enriquecimiento de muchas familias habaneras, que expresan su poder en la construcción de amplias casonas palaciegas que ocupan entonces los sitios más privilegiados del conjunto urbano. De este modo, se incorpora la solución con entresuelo y con él se perfecciona una clara y precisa segregación de funciones a escala del inmueble. Las áreas de almacenaje, los sitios para los coches y las caballerizas se apropian de la planta baja, directamente vinculada a la vida urbana. El entresuelo dispondrá de las habitaciones para



*Empedrado No. 213. Casa de la Condesa de la Reunión. Plantas y vista interior. Inicios del siglo XIX.*



la servidumbre, así como las oficinas y el despacho del propietario. Finalmente, la verdadera vida familiar se desarrolla en el piso alto, sitio privilegiado desde el punto de vista climático y en cuanto a sus condiciones de privacidad.

Estas soluciones domésticas se extenderán luego al siglo XIX sin importantes modificaciones tipológicas. Los cambios quedarán limitados al empleo de nuevos materiales y técnicas constructivas, así como al paso de las cubiertas inclinadas a las cubiertas planas. Por su parte, las expresiones formales adoptarán los códigos del neoclasicismo. Es en este siglo cuando la casa colonial adquiere el esplendor y el refinamiento exigido por el buen gusto de sus aristocráticos dueños, al mismo tiempo que logra su mejor acondicionamiento a nuestras exigencias climáticas.

Mientras tanto, la vivienda vinculada a la población de menos recursos se mantendrá dentro de las soluciones uniplantas más simples, ocupando los lotes más estrechos y las localizaciones menos jerarquizadas respecto al conjunto urbano.

A mediados del siglo XIX, con el traslado hacia otras áreas urbanas de la ciudad en expansión de las familias económicamente más fuertes, comienza a producirse un cambio notable en cuanto al comportamiento de la estructura residencial de La Habana Vieja. El mismo se traduce, por una parte, en el incremento de las sustituciones edilicias, y, por otra, en las adecuaciones al nuevo régimen del inquilinato de gran parte de las amplias casonas coloniales que resultaban vendidas por sus antiguos propietarios.

La opulenta casa derivaría entonces en el modesto hábitat de numerosas familias humildes -la llamada “ciudadela”- dentro de una nueva intensidad de uso, más in-



*Vista interior de Mercaderes No. 160. Casa del siglo XIX.*



*Interior de ciudadela en Teniente Rey No. 113.*

tensa y especulativa. Entre las transformaciones más comunes que se operaron en dicho fondo residencial pueden señalarse:

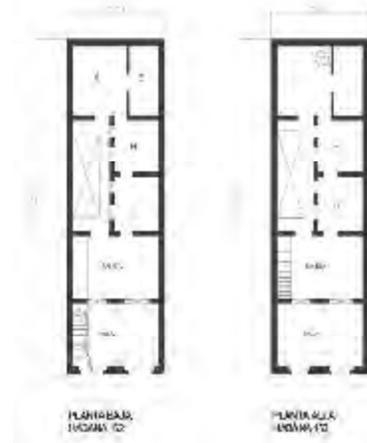
- La creación de una batería de servicios sanitarios comunes desarrollada generalmente sobre una parte de las galerías posteriores, o al interior de una de las habitaciones más retiradas hacia el fondo de la edificación. Otra alternativa de ubicación sería dentro del propio patio junto al muro medianero.
- La adaptación de un local destinado a cocina que incluyó el fogón de carbón con su campana y chimenea, así como algunas mesetas, éste generalmente ubicado en la última crujía de la casa.
- La división de algunos locales principales para desarrollar habitaciones más pequeñas.
- La independización, sobre todo en casas que ocupaban lotes de esquinas, de locales de las plantas bajas que asimilarían funciones comerciales y alterarían la expresión de las fachadas.
- La independización de toda una planta baja que sería adaptada al uso comercial o productivo. Las transformaciones para ello necesarias consistieron en la incorporación de una estructura columnar arquitrabada que asimilaría las cargas murarias de los pisos altos, la modificación de las soluciones de acceso, el sellaje de los patios interiores y la ampliación de los vanos de las fachadas.

Una alternativa aún más especulativa se incorporaría con la solución conocida como “cuartería”. Se caracteriza ésta por el desarrollo de series de habitaciones alineadas junto a un patio generalmente estrecho y alargado. Las instalaciones de baños, cocinas y áreas de lavar son compartidas en los espacios comunes. Estas edificaciones, destinadas a alojar a familias de muy escasos recursos en condiciones de habitabilidad deficientes, ya se habían experimentado antes en otras áreas de la ciudad que se urbanizaban a lo largo del siglo XIX.



*Cuartería en Porvenir No. 11. Fachada y planta, siglo XIX.*

En cuanto a la vivienda más simple y a partir de la generalización de la cubierta plana, se propicia un crecimiento en altura que daría lugar a la solución definitivamente más dominante y caracterizadora de los ambientes urbanos. El mismo esquema de vivienda uniplanta se repite ahora en un segundo nivel -y más tarde en un tercero-, de modo de obtener una mayor explotación del suelo urbano dentro del nuevo régimen de inquilinato que se intensifica.



*Casas gemelas, de sala y saleta, en Habana No 162. Inicios del siglo XX. Fachada, detalle de accesos y plantas.*

Finalmente y derivado del auge de las funciones comerciales y productivas que desarrolla el territorio se va definiendo un nuevo tipo de inmueble que combina la planta baja comercial con plantas altas residenciales -edificios mixtos-, que llegarán más tarde a caracterizar, con sus expresiones propias, algunos sectores y calles del conjunto histórico, así como las extendidas calzadas comerciales de la ciudad en desarrollo.

*Fachada de edificio mixto en Teniente Rey No. 16.*



## Período republicano

Con la implantación de la República, al inicio del siglo XX, y el cese de las guerras independentistas, un notable incremento de la actividad constructiva se concentra en la ciudad de La Habana reforzando su expansión. Dicha actividad, en La Habana Vieja, va acompañada de un sensible proceso de sustitución edilicia derivado del débil reconocimiento de los valores patrimoniales del conjunto histórico, la falta de instrumentos legales en su defensa y los intereses especulativos que aprovecharon las ventajas de su carácter central.

Como soluciones habitacionales de la época, el tipo de casa de “sala y saleta”, desarrollada ahora en altura, será la más generalizada durante las primeras décadas del siglo XX. Adquieren también un fuerte peso, debido a las funciones comerciales y productivas que se incrementan, aquellos inmuebles que combinan las plantas bajas comerciales con las altas residenciales, o sea, los llamados “edificios mixtos”.

Estos, que habían nacido en la segunda mitad del siglo XIX a través de la transformación de plantas bajas domésticas, nacen luego, en el siglo XX, con este carácter. Hacia los años '30 se incorporan a su vez los llamados “edificios de apartamentos”, los que, por regla general, implicaron una ruptura con el contexto urbano.



*Conjunto de casas de sala y saleta en la calle Empedrado.*



*Conjunto de edificios mixtos en la calle Obispo.*

A pesar de que en esta etapa del período republicano se sentaron las bases para la formación de una conciencia colectiva hacia la defensa de la cultura nacional y el reconocimiento de nuestro patrimonio -centrada en la lucha sistemática de un grupo de importantes intelectuales y de la Oficina del Historiador, creada en 1938-, no pudo evitarse la eliminación de numerosas edificaciones coloniales, con el fin de lograr usos más intensos y rentables del suelo urbano. Lo anterior abrió el camino al despliegue dominante de la arquitectura republicana. Gracias a las condicionantes que imponían las Ordenanzas para la

Construcción, provenientes de 1861, en cuanto a requisitos de puntales, alineación, medianería, vuelo de balcones y cornisas, entre otros aspectos, se favorecía que las nuevas edificaciones mantuvieran aún un diálogo armónico y coherente en la imagen urbana.



*Soluciones republicanas de edificios de apartamentos. Cuba No. 156 y Chacón No. 156.*

A pesar de ello, los turbios manejos políticos dieron, en carácter de “excepción”, concesiones para la ejecución de obras de fuerte volumetría que transgredían lo regulado respecto a las alturas permitidas, aunque su relación con el contexto resultaba menos antagónica, debido a la adopción generalizada de los códigos del eclecticismo y a su buena factura.

No ocurrió igual a partir de los años '40 y, sobre todo, en la década de los '50. La actividad constructiva -asociada entonces a las expresiones del movimiento moderno- se manifestó con una mayor libertad nada subordinada a los ambientes tradicionales. Se incorporarán así edificaciones de menor pobreza expresiva y, en ocasiones, enfatizadas por una volumetría contrastante.



*Solución de edificio de apartamentos en Aguiar No. 114.*

Desde el punto de vista constructivo y en paralelo con estos procesos de sustitución edilicia, el fondo residencial había comenzado una etapa de acelerado deterioro derivado de la intensidad de uso que afectaba a la gran mayoría de las edificaciones coloniales. La capital, en la etapa republicana, recibía a un voluminoso número de familias que, procedentes de las empobrecidas áreas del interior del país, venían en busca de mejores oportuni-

des y, en muchos casos, como única opción a sus demandas educacionales y de salud. La antigua casa colonial continuaba siendo el alojamiento económico por excelencia en medio de una centralidad insuperable.

Los cambios políticos ocurridos a fines de la década de los '50 paralizaron a tiempo el peligroso proceso de sustitución de las edificaciones, con lo cual se logra preservar la alta coherencia y la riqueza que caracterizan la imagen urbana de La Habana Vieja. La protección del patrimonio, como elemento clave dentro de la política cultural de la nación, deviene un objetivo importante desde las primeras etapas del período revolucionario.

### **Una nueva etapa de intervención: la rehabilitación del conjunto urbano**

Sustentado en la indispensable base legal -Leyes de Protección del Patrimonio Cultural y la Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, ambas de 1977- y en la declaratoria de Monumento Nacional -de 1978-, el Estado cubano decide enfrentar el complejo proceso de la restauración del Centro Histórico, misión asignada a la Oficina del Historiador de la Ciudad. El enorme reto nacerá condicionado por las adversas limitaciones económicas y una alarmante situación constructiva heredada por el valioso conjunto urbano que, en 1982, resultará además incorporado al listado del Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Enmarcados por planes quinquenales financiados por el Estado, los primeros planes de intervención constructiva adquieren una intención urbanística que tiene como centro de referencia la Plaza de Armas, sitio de fundación de la ciudad. A partir de ésta, y a lo largo de los primeros ejes del desarrollo urbano, avanza el proceso de recuperación. La incredulidad que muchos sintieron respecto a las posibilidades de recuperación de la vieja ciudad va tornándose en admiración y asombro ante los atractivos resultados.

Las áreas recuperadas comienzan a despertar simultáneamente el interés turístico y, del aprovechamiento inteligente de este potencial, se vislumbran seguras ventajas. Predominan en este período los temas culturales en las funciones adquiridas por los inmuebles que se recuperan, seguidas luego por las instalaciones de apoyo a la actividad turística.

En relación con la vivienda y dentro de los intereses del rescate patrimonial, la experiencia fundamental es llevada por el conjunto de la Plaza Vieja. Sobre el antiguo y valioso grupo de edificaciones comienza a desarrollarse un proyecto urbano-arquitectónico que plantea, como objetivo fundamental, la conservación del carácter residencial que históricamente marcó a esta Plaza. Las limitaciones de recursos mantienen las obras de la plaza dentro de un lento ritmo durante la década de los '80. Tanto dichas obras como otras, que en general desarrollaba el

Plan de Restauración del Centro Histórico, resultan afectadas ante la crisis económica que deberá enfrentar el país en los inicios de los años '90, derivada de la caída del bloque socialista.

Con el fin de evitar la paralización del importante programa de recuperación del patrimonio -subvencionado centralmente por el Estado hasta ese momento-, se toma la decisión, en el año 1993, de aprobar el Decreto-Ley No. 143, respaldo legal con que la Oficina del Historiador asumiría la continuación de dicho programa bajo un nuevo régimen autofinanciado. Comienza entonces a organizarse una estructura inversionista encarada a posibilitar una nueva dinámica que, apoyada en la conveniente explotación del patrimonio, sería capaz de generar los recursos necesarios para asegurar la continuidad del proceso.

Lo anterior se traduce así en un vertiginoso impulso constructivo y en la consiguiente expansión del área atendida. Paralelamente, las nuevas condiciones económicas posibilitan el fortalecimiento y la ampliación de programas de fuerte contenido social. Se destacan, entre ellos, los dirigidos a la vivienda, los temas de salud -consultorios médicos, Clínica Infantil, Hogar Materno, Centro Geriátrico-, los temas de educación -Biblioteca Pública "Martínez Villena", las Aulas-Museos-, el Asilo de Ancianos en el antiguo Convento de Belén.

De este modo, el patrimonio recuperado comienza no sólo a asegurar la continuidad del proceso, sino a ser capaz de financiar, cada vez con mayores recursos, la rehabilitación socioeconómica que proporcionará la integralidad esperada al proyecto del Centro Histórico.

### **Programas fundamentales dirigidos a la atención de la vivienda**

La actuación dirigida a la transformación del negativo panorama del fondo residencial del Centro Histórico se orientó, a partir del año 1994, en dos direcciones fundamentales. Una de ellas sería la creación de nuevos fondos en áreas urbanas externas, lo cual debía facilitar la rapidez de los procesos constructivos, gracias a las tecnologías consideradas, al mismo tiempo que evitaba los riesgos derivados de la inserción contemporánea -condicionada por los escasos recursos y la premura- en contextos tan cualificados como La Habana Vieja.

Dentro del conjunto histórico prevalecerían las obras de restauración y rehabilitación de edificaciones existentes. Las principales áreas de actuación en este sentido serían, de un lado, el novedoso Plan de rehabilitación integral del barrio de San Isidro; del otro, la continuidad y aceleramiento de la recuperación del valioso conjunto de la Plaza Vieja.

El incremento del ritmo constructivo -gracias al fortalecimiento económico de la Oficina derivado de su novedoso modelo de gestión- permitió, en breve

plazo, la incorporación de programas dirigidos particularmente a la vivienda, algunos de los cuales contaron además con el apoyo de la cooperación internacional. La creación de nuevos fondos residenciales comienza entonces a orientarse, paralelamente, hacia los espacios disponibles del tejido histórico, asumiéndose ahora el reto representado por la inserción contemporánea.

Las principales directrices que debe asumir el complejo proceso de atención a los problemas habitacionales, en correspondencia con la política que plantea la conservación del carácter residencial del Centro Histórico, están contenidas en el documento del Plan Estratégico elaborado en el 2001, específicamente en el capítulo de la "Estrategia para la vivienda", donde se señalan los objetivos y lineamientos convenientes para encarar este problema.

Entre los principales programas que se desarrollan actualmente dirigidos a la solución paulatina de la problemática habitacional se destacan:

### Plan de rehabilitación integral del barrio de San Isidro

El mismo comprende un grupo de subprogramas que atienden la reparación, rehabilitación y mantenimiento de las viviendas existentes; la creación y recuperación de los servicios locales; el mejoramiento de la infraestructura técnica; la reactivación de la economía local; el rescate y fortalecimiento de las tradiciones populares, entre otros objetivos.



*Escuela primaria "Mariano Martí". Casa del siglo XIX recuperada a partir de un estadoruinoso.*

### Creación de nuevos fondos de viviendas

Incluye el programa de construcción de nuevas viviendas fuera del territorio, fundamentalmente en nuevas urbanizaciones como Alamar y Capdevila. De manera reciente se ha dado inicio también a la ejecución de nuevos fondos al interior del propio Centro Histórico, implicando ello una mayor exigencia en cuanto a la calidad resultante de las soluciones.



*Nuevas viviendas en la antigua casa de La Cruz Verde. Amargura y Mercaderes.*

Estos nuevos fondos posibilitan la reubicación de las familias afectadas a causa de los cambios de uso requeridos, así como por las propias intervenciones de rehabilitación que implican la reducción de los núcleos ocupantes en la mayoría de las edificaciones que se intervienen. Aquí se ha contado con el apoyo del Programa para el Desarrollo Humano Local (PDHL), el Estado belga, el Estado de Canadá, entre otros.

### Creación de viviendas de tránsito

Se han desarrollado soluciones a partir de la nueva construcción, como por ejemplo, la Comunidad Provisoria de la calle Muralla, que posibilita el tránsito de las familias vinculadas al plan de rehabilitación del conjunto monumental Plaza Vieja. Otras soluciones se producen por medio de la adaptación de locales existentes disponibles.

### Intervenciones de reparación y rehabilitación de viviendas que integran las áreas priorizadas del Centro Histórico

Se concentran estas intervenciones en el Sector Catedral-Plaza Vieja, área que incluye cuatro de las integrantes del sistema de plazas principales de La Habana Vieja. Con la reciente incorporación al proceso del proyecto de recuperación de la Plaza del Cristo, se desarrollan también diversas obras a lo largo de la calle Teniente Rey.



*Muralla Nos. 103-105 en la Plaza Vieja, antes y después de su rehabilitación. Comercio en la planta baja y viviendas en las altas.*

### Recuperación de viviendas en la manzana 148

Consiste en un proyecto integral dirigido a la recuperación de un interesante conjunto edificado vinculado -con sus instalaciones especializadas- a la tradición farmacéutica de La Habana Vieja.

Un importante grupo de edificios de origen do-



*Vista por la calle Compostela.*

méstico podrá recuperar su función inicial con la creación de nuevas y confortables viviendas. Estas posibilitarán la liberación del antiguo y valioso complejo religioso de Las Teresas, actualmente ocupado por numerosas familias que podrán entonces ser trasladadas a las nuevas viviendas obtenidas. De este modo podrá procederse a la restauración del importante monumento.

### **Sistema de residencias protegidas para adultos mayores**



*Primera experiencia en la esquina de Cuba y Muralla.*

Constituye una nueva experiencia dentro del tema de la vivienda dirigida a mejorar la atención a la población de la tercera edad con soluciones apropiadas y en correspondencia con la estrategia general planteada para el Centro Histórico. Cuenta con una primera obra recién concluida con el apoyo del PDHL y la ciudad de Florencia de la región toscana de Italia. Otra instalación de este tipo

se ejecuta al interior de la manzana 148, con financiamiento del país vasco; mientras que otras previstas se encuentran en fase de proyecto y/o en definición del financiamiento necesario.

### **Reanimación de conjuntos de viviendas por concepto de obras inducidas**

Se trata de intervenciones menores dirigidas a la impermeabilización de cubiertas, el control de filtraciones, la reparación de las instalaciones hidrosanitarias y la recuperación de fachadas. Estas obras posibilitan, entre otros objetivos, mejorar la calidad de la imagen urbana. Dichas acciones aseguran su financiamiento a partir del presupuesto general de otras obras mayores, de las cuales constituyen su contexto ambiental inmediato.

### **Obras vinculadas a la recuperación de la actividad comercial en la calle Obispo**

Se trata de reparaciones interiores, impermeabilización de cubiertas y mejoras de las fachadas de los edificios de viviendas, cuyas plantas bajas comerciales constituyen el objeto de un programa de revitalización de la tradicional actividad comercial.



*Actividad comercial en la calle Obispo.*

### **Programa de emergencia ante derrumbes**

Con el apoyo financiero de la cooperación italiana, se desarrolló este programa dirigido a contrarrestar la tendencia a los derrumbes de los edificios de viviendas afectados por el fuerte deterioro constructivo. Como tal se considera a aquellas acciones que, con los recursos mínimos indispensables, van dirigidas a asegurar la continuidad de uso de las edificaciones dañadas y con riesgos de derrumbes, hasta tanto puedan éstas ser objeto de las acciones más profundas requeridas, generalmente la rehabilitación. La intervención permitió recuperar la estabilidad estructural de un grupo de inmuebles y, paralelamente, eliminar las causas que provocaron el deterioro, por lo general asociadas a la humedad y las filtraciones. Este programa, de gran impacto para la seguridad de la población, asegurará su continuidad por medio de diversas vías.

De la continuidad y el rigor con que se conduzcan todos estos programas dependerá el éxito y la celeridad de la rehabilitación con urgencia demandada por el hábitat de La Habana Vieja, concebido este último no sólo como sistema edificado, sino en su carácter integral, tal como corresponde a su condición de función urbana principal. De modo paralelo, la dominante arquitectura doméstica heredada deberá asimilar la intervención que le posibilite brindar una mejor respuesta a los requerimientos contemporáneos y ambientales, dentro de una obligada compatibilidad con la protección de los valores culturales sobre los cuales se sustenta la categoría patrimonial del Centro Histórico. ■

# La grande charrette de La Habana: el Taller para las Regulaciones Urbanísticas de El Vedado

Arq. Enrique Lanza Macías  
Instituto de Planificación Física

“Souvent, il ne lui reste que quinze jours avant de rendre son projet a l'École. Alors, il dit: oh!, que je suis en charrette.”<sup>1</sup>

Émile Zola



Foto 1.

## LAS RAZONES

El Vedado es un territorio particularmente sensible de La Habana. Espejo y reflejo de la ciudad, esta breve extensión de suelo colocada frente al *tranquilo mar del mediodía*, como diría Heredia en una de las más bellas frases de la lengua española, es

en buena medida la capital de la capital -y, como es sabido, lo que pasa en la Villa de San Cristóbal pasa en toda Cuba. Gracias a una concepción urbana de partida casi imbatible, El Vedado se las ha arreglado (foto 1), a lo largo de su existencia, para irse acomodando sin demasiado esfuerzo a los diferentes tipos de construcciones y estilos arquitectónicos que en él se han instalado: desde las neoclásicas viviendas de recreo de fines del XIX hasta los rascacielos racionalistas

(aunque, de hecho, tal vez sería mejor calificarlos de funcionalistas) de la década del '50 del siglo pasado (fotos 2 y 2-a). Sin embargo, y en honor a la verdad, las grandes operaciones de sustitución del tejido urbano existente (de las cuales constituyen buenos ejemplos el edificio FOCSA, al igual que los hoteles Hilton y Riviera) sólo comenzaban al ser interrumpidas en 1959; de no haber sido así, ni los preceptos de Iboleón, ni las ordenanzas posteriores hubiesen sal-

<sup>1</sup> “Con frecuencia, sólo le restan quince días antes de presentar su proyecto en la Escuela. Entonces, se dice: ¡oh!, me ha agarrado la carretilla.”



Foto 2.

vado a El Vedado de convertirse en algo muy parecido a las deplorables zonas centrales de São Paulo o Caracas.

Tales intervenciones han ido dejando su huella, del mismo modo que el pasar de los años marca la piel de las personas. Así, sin ser un barrio histórico en el sentido más estricto, como lo es La Habana Vieja, El Vedado es una urbanización de casi siglo y medio de antigüedad, por lo cual el tema de la protección<sup>2</sup> de aquello que constituye su esencia -particularmente el de cuáles de sus elementos deben preservarse- adquiere singular significado. No obstante, durante los últimos tiempos, relativamente pequeñas -pero muy visibles- intervenciones han ido alterando los elementos clave de la percepción del sitio, erosionando con su aparición una imagen decantada y memorable: alteraciones de fachadas, cierres visuales y físicos de los jardines<sup>3</sup> (foto 3), cons-

<sup>2</sup> Razón por la cual buena parte de su extensión territorial ha sido designada como Zona de Valor Histórico-Cultural (y, por ende, protegida) por la Comisión Nacional de Monumentos.

<sup>3</sup> Marcados por la presencia de los más bizarros portones de entrada y de la invasión de cercas de malla metálica eslabonada -conocidas en Cuba como cercas Peerless-, a menudo acompañadas de planchas metálicas que impiden la vista hacia el jardín.

trucciones añadidas sin el más mínimo respeto por las precedentes (entre ellas, improvisados **carports** erigidos con las más deplorables herrerías). Tales signos de lo que Mario Coyula -el primero de los contemporáneos en destacar y defender todo lo que El Vedado tiene de bueno- ha llamado *lisificación*<sup>4</sup> han hecho preocuparse a muchos (foto 3-a), pues lo que pasa en este barrio está siempre expuesto a escrutinio particular (en ocasiones, inmisericorde), tanto por parte de especialistas como de legos. Ello conduce al tema de las Regulaciones.

El Vedado, como el resto de La Habana y las restantes ciudades del país, se ha mantenido a salvo del proceso de transformación -generalmente para mal- de distritos históricos y centrales que, guiado por los procesos de especulación con el suelo, ha asolado a las ciudades latinoamericanas durante más de medio siglo.<sup>5</sup> Sin embargo, es ésta una amenaza que no deja de estar siempre latente. Junto a las pequeñas intervenciones antes

<sup>4</sup> Por asemejarse a La Lisa, en el sentido de lo que podría denominarse marginalidad morfológica (ver *Mis amores con La Habana*, entrevista con Camilo Venegas, *La Gaceta de Cuba*, No. 2, pp. 18-21, 1999).

<sup>5</sup> Y más recientemente a muchas de las asiáticas.



Foto 2-a.

mencionadas -producto de actuaciones aisladas y con frecuencia, mayormente reversibles-, durante la década de los '90 del siglo pasado diferentes propuestas de intervención edilicia<sup>6</sup> indicaban un camino peligroso enrumbo por inversores ansiosos por extraer la máxima ganancia al suelo (foto 4). Tales propuestas, de conjunto con otras previstas y realizadas para Miramar -otro emblemático barrio habanero-, crearon en su momento una fuerte polémica entre arquitectos, artistas y legos.<sup>7</sup> Y es que cada cual parece tener una cierta *idea* de El Vedado, particularmente de su futuro: coexisten en tal batiburrillo de imágenes las de quienes quisieran retrotraerlo a su imagen de partida junto a las de aquellos (que existen, aunque a veces se prefiera ni siquiera saber de ellos) para los cuales un

<sup>6</sup> Realizadas por empresas inmobiliarias de capital mixto.

<sup>7</sup> Pues, como es conocido, la arquitectura y el urbanismo, a diferencia de otras especialidades como la neurocirugía o la botánica, son susceptibles de ser valorados, criticados y hasta vetados por personas sin el más mínimo conocimiento acerca de sus principios más elementales.



Foto 3.

conglomerado de torres apiladas de cualquier forma constituye el más deseable de los paradigmas, y que viven convencidos de que si hoy La Habana no ha seguido los pasos de Shanghai ha sido sólo por falta de recursos. Lo peor es que probablemente estos últimos lleven algo de razón; lo mejor es que estamos a tiempo de evitarlo.

Los debates acerca de los riesgos que amenazan a El Vedado con frecuencia han ido concentrándose en torno a la efectividad de las Regulaciones Urbanísticas vigentes para proteger un territorio tan preciado de intervenciones traumáticas futuras, aun cuando éstas sean concebidas -como el camino al infierno- con las mejores intenciones. Parece existir consenso acerca de que las Regulaciones en uso (aparte del hecho de no estar disponibles con facilidad para inversores, diseñadores y pobladores) en esencia:

- Resultan en ocasiones difíciles de comprender, tanto por su lenguaje como por su estructura.
- Están organizadas de modo poco racional, lo cual prácticamente obliga a leerlas de cabo a rabo cuando se busca algo.

- Contienen demasiadas *proscripciones* y pocas *prescripciones* (o sea, que suelen indicar lo prohibido en vez de aconsejar cómo hacer bien las cosas).
- Carecen de la información gráfica necesaria para hacer más comprensible su texto.
- Están basadas en una zonificación funcional más que morfológica, lo cual dificulta regular los temas concernientes a la imagen urbana e incluso arquitectónica.
- Presentan lagunas legales que pueden prestarse a la trampa o, lo que es igual o peor, a la discrecionalidad durante el proceso de microlocalización establecido por los reglamentos de inversión imperantes en Cuba.

A todo lo anterior se suma una serie de interrogantes no claramente esclarecidas cuando se discute acerca de este pedazo de suelo, tales como:

- ¿Es El Vedado un territorio morfológicamente continuo?
- ¿Son todos sus componentes merecedores del mismo esmero preservacionista?

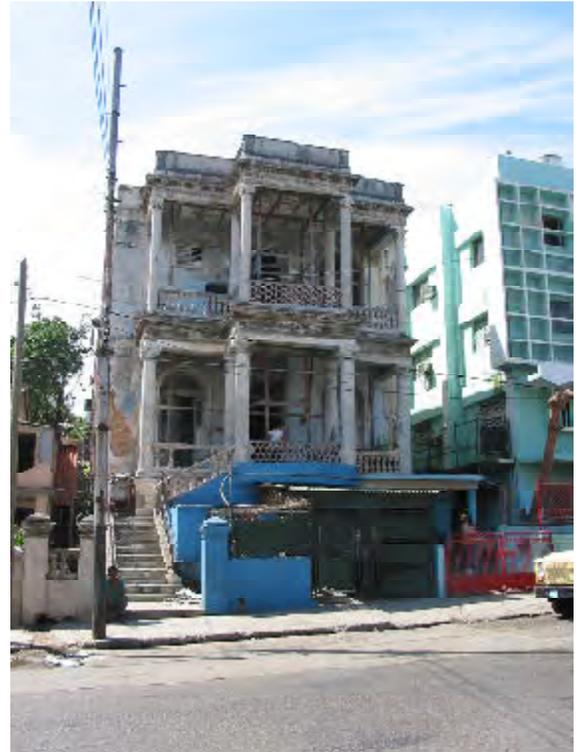


Foto 3-a.

- ¿Cómo asegurarle un futuro que no implique una suerte de criogenia urbana?
- ¿Cuáles son los elementos clave a preservar, de modo que permitan asegurar a El Vedado un futuro coherente y armonioso?

Para intentar dar respuesta a tales requerimientos e interrogantes, entre el 20 y el 27 de mayo del 2003, un grupo de especialistas provenientes de diferentes instituciones académicas y profesionales cubanas, junto a un equipo del Seaside Institute se reunió en la sede del Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, a fin de desarrollar una *charrette* dedicada a estos temas. Pero, ¿qué es una *charrette*?

## LAS MANERAS

Émile Zola con frecuencia redactaba notas, en preparación para sus novelas o como simples apuntes acerca de aquello que le rodeaba y despertaba su curiosidad. Alrededor de 1885, el autor de *Nana* y *Au bonheur des dames* escribió un



ticipación diversificada, con un plazo de término muy preciso. Por muchas razones, fue éste un tremendo *charretón*.

## LOS PROPÓSITOS

El Taller para las Regulaciones Urbanísticas de El Vedado -nuestra *charrette*- tuvo como objetivo central, lógicamente, instituir principios e instrumentos que permitiesen perfeccionar, complementar y simplificar el manejo de este instrumento vital para el control y la gestión del territorio. Sin embargo, para alcanzar este fin se necesitaba de una serie de pasos previos; es por ello que este Taller estableció varios objetivos que podrían ser denominados *de apoyo*, a saber:

- Calibrar la calidad morfológica de El Vedado, descubriendo los principios urbanos esenciales que le confieren su personalidad como territorio y sus restricciones desde el punto de vista de la preservación de los sitios de mayor valor contextual. En tal sentido,

Foto 4.

reportaje<sup>8</sup> acerca de las peripecias de un joven provinciano llamado Dubuche, recién llegado a París a fin de prepararse en el taller de un arquitecto de renombre -aunque *pompier*, según el espíritu del momento- para su ingreso en la célebre École des Beaux-Arts. Entre sus experiencias estaba la de (sobre)vivir las *charrettes*. Sobre el origen de esta expresión - *charrette* significa simplemente “carretilla” en español- nadie mejor que el mismo Zola:

El último día, cuando hay que llevar a la Escuela todos los proyectos de los alumnos del taller, se alquila una carretilla, se amontonan todos los bastidores con los proyectos y se lía a ésta el último en llegar, mientras los otros empujan. Una terrible algarabía, gritos, bufonadas que conmocionan el barrio. Se llega gritando al patio central de la Escuela, a las nueve de la mañana. Todo el taller va, aun los que no tienen proyectos. La noche precedente se llama noche de carretilla<sup>9</sup> ...<sup>10</sup>

O sea, que una *charrette* podría ser definida como un taller de trabajo intensivo (lo que los arquitectos en Cuba llaman *un maratón*<sup>11</sup>) y de par-

<sup>11</sup> Denominación que evidentemente tampoco tiene mucho que ver con la acepción original, salvo en lo referente al alto consumo de energía por parte de sus protagonistas.

Foto No. 5.



<sup>8</sup> Aparecido en Zola, E.: *Carnets d'enquets, une ethnographie inédite de la France*, Plon. Paris, 1987, y en *l'architecture d'aujourd'hui* 255, febrero, 1988.

<sup>9</sup> *Nuit de charrette*, en el original.

<sup>10</sup> Zola, E. *Op. cit.*

comprender la calle, las alineaciones, los frentes de los edificios, la permeabilidad de las parcelas y manzanas, así como las relaciones entre el espacio público y el privado. Identificar -mediante consenso- los paradigmas, dejando a un lado la recolección indiscriminada de datos. Solamente los modelos paradigmáticos fueron estudiados exhaustivamente.

- Detectar las transformaciones sufridas -tanto positivas como negativas- a lo largo de la historia por el tejido urbano desde el punto de vista de la localización de los comercios, los centros de servicio y los recorridos de los sistemas de transporte público. La proyección al futuro debe derivarse del refuerzo orgánico de las situaciones emergentes positivas, junto a aquellos patrones históricos que pueden haber desaparecido debido a políticas desacertadas. Este método debería correlacionar nuevamente los sistemas comerciales, de parques y transporte que pueden haber sido dislocados como resultado de intervenciones ramales.
- Analizar el porqué algunos edificios resultan beneficiosos y otros perjudiciales para el territorio, o para el entorno urbano.
- Revisar la estructura de las Regulaciones Urbanísticas vigentes, desagregándolas según lo que resultase más práctico para los diferentes grupos de usuarios.

## LOS CAMINOS

Los objetivos iniciales de trabajo del taller fueron -como suele suceder- ajustándose a medida que se avanzaba, y según iba apareciendo un aparentemente inagotable caudal de estudios previamente realizados (tanto como para limitar al mínimo los

análisis **ad hoc**), debido a muchos años dedicados al estudio de la ciudad por parte de las entidades de planeamiento.

Los participantes se agruparon, según sus intereses y pericia, en varios equipos de trabajo, los cuales se ocuparon de:

- *La visión patrimonial*, entendida como la precisión de cuáles son los valores más significativos a preservar y en cuáles zonas se concentran en mayor número.
- *La calidad morfológica*,<sup>12</sup> dada por la más perfecta conjunción del **continuum** lotificación-calle-acera-cerca-jardín-portal (foto 5), lo cual permite tanto el establecimiento de los paradigmas como la valoración de distintas zonas y calles -o tramos de éstas- a los efectos de su conservación como imagen.
- *El análisis de los sistemas comerciales*, de transporte público y estacionamiento.
- *La concepción y regulación de los edificios en altura*, dirigida al establecimiento de parámetros locacionales y morfológicos para la instalación seguramente inevitable de estos tipos arquitectónicos.
- *El "desarme" de las Regulaciones actuales*, en el sentido de reestructurar las regulaciones vigentes de acuerdo con los destinatarios a quienes iban dirigidas.
- *Las tipologías arquitectónicas* prevalecientes en El Vedado.
- *Los estudios de graficación conceptual e imagen* como apoyo e ilustración de los principios sobre los cuales deben asentarse las Regulaciones.

El resultado del desempeño de los grupos de trabajo y su interacción -particularmente entre los cuatro primeros- fue la determinación de las

<sup>12</sup> Obtenida a partir del trabajo de campo.

*Zonas de Intensidad Urbana* (ver plano), en forma de mapa y matriz de relaciones, las cuales constituirían la piedra angular para la nueva versión de las Regulaciones Urbanísticas. El concepto de *intensidad* aplicado a este contexto puede resultar motivo de controversia; es por ello que tal vez valga la pena dedicarle algunas líneas:

Según una definición corriente de diccionario, *intensidad* es el grado de energía o magnitud de una fuerza física o anímica. ¿Qué significa entonces *intensidad* en el sentido urbano? A los efectos del presente trabajo, este término definiría el *grado de explotación del suelo urbano, tanto desde el punto de vista de su uso como de las consecuencias que esto conlleva como imagen -y de su sustentabilidad-*, a partir de una óptica preservacionista. Así, la preservación de zonas más valiosas se llevaría a cabo asignando densidades, alturas y usos suficientemente similares a los existentes, de modo tal que la demolición para usos más intensos o altos no tuviese sentido. Existiría de esta suerte una integración coordinada de todos los elementos urbanos, controlables por medio de la intensidad.<sup>13</sup> En tal sentido, las funciones de las edificaciones (exceptuando aquellas que, por ser nocivas, son segregadas) se especifican no por tipo, sino por intensidad. Este enfoque, a diferencia del clásico **zoning**, considera todo el tejido urbano hasta cierto grado como de uso mixto, según ha ido evolucionando de acuerdo con las condiciones geosociales.

## LOS COROLARIOS

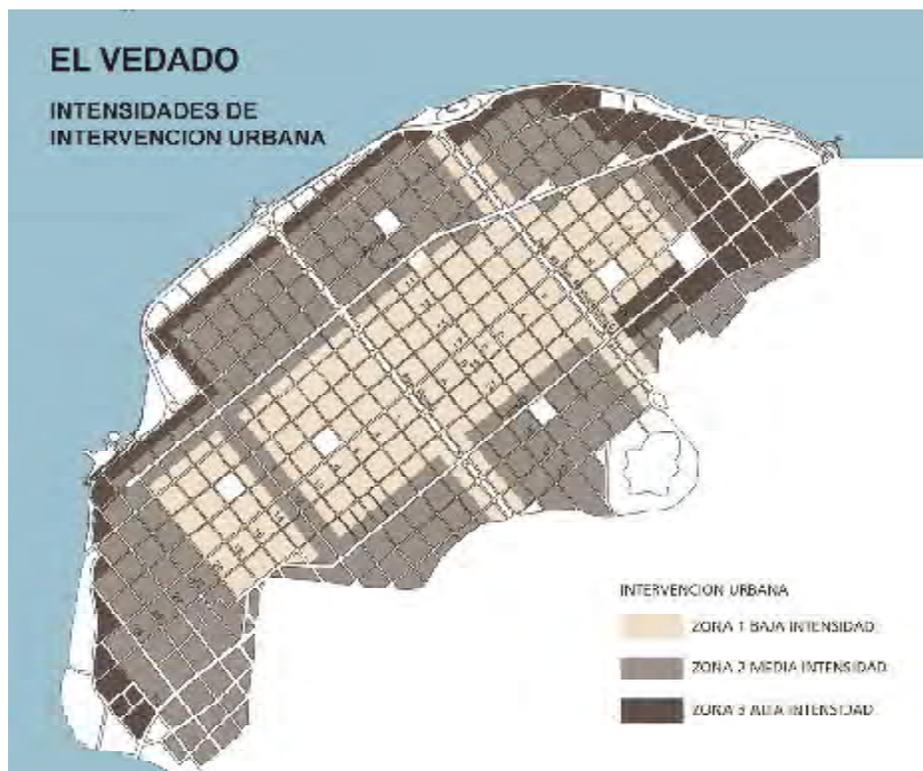
La *charrette* resultó sin duda exitosa, por más de una razón. Evidentemente, la revisión y actualización de las Regulaciones Urbanísticas para El Vedado es el logro más tangible. Sin embargo, no menos significativo fue el método y el espíritu de trabajo aplicados, los cuales per-

<sup>13</sup> Lo que el vocabulario del Nuevo Urbanismo denomina Transect Zones.

mitieron que un número considerable de especialistas procedentes de diferentes instituciones -y con distintos intereses- se pusiesen de acuerdo (aun a regañadientes<sup>14</sup>) sobre temas tales como los paradigmas urbanos, la preservación o la altura de las edificaciones, por sólo mencionar algunos. Fue además estimulante para los cubanos el que sus colegas del Seaside Institute comentasen que, a diferencia de otras *charrettes* (en las cuales ellos suelen hacer la mayor parte del trabajo y sus contrapartes del lugar observan y opinan), en ésta los habaneros llevaron la voz cantante.

No todo, por supuesto, ha sido color de rosa en este empeño. La cuestión de la participación de los representantes de la población en la *charrette* -presidentes de Consejos Populares, delegados, líderes informales o, simplemente, cualquier interesado- no se alcanzó. Aunque el mapa y la tabla de Intensidades Urbanas, así como las nuevas Regula-

<sup>14</sup> No debe olvidarse que estamos hablando de arquitectos, profesión notoriamente poco dada a la unanimidad.



teriormente conocidos y aprobados por el Poder Popular del municipio Plaza de la Revolución, del cual El Vedado forma parte, este proceso nunca será lo mismo -en términos de

aportes y de apropiación- que si la población hubiese participado en su elaboración desde un principio. Pero queda un consuelo: apenas estamos comenzando... ■



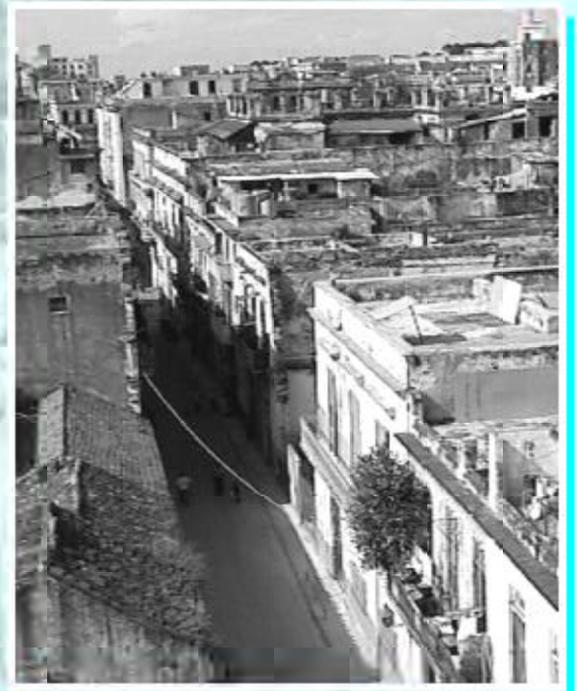
# La Habana Vieja: ambientes en transformación

La Habana Vieja proporciona elementos clave que posibilitan su clara identificación a través de aspectos tangibles como aquellos transmitidos por su morfología, sus espacios, sus paisajes y entornos circundantes. A éstos se suman otros, de tipo intangible, aportados por el carácter de su vida misma marcada por las tradiciones, la idiosincrasia de los habitantes con sus hábitos y sus costumbres, así como por la presencia de una fuerte población flotante que, en sus trasiegos diarios, hacia y desde sus puestos de trabajo hacen uso de sus calles e instalaciones. La imagen de sus ambientes se completa ahora con el movimiento de los turistas, inseparable ya de las áreas más beneficiadas con los procesos de recuperación.

## MORFOLOGÍA E IMAGEN URBANA

En el antiguo casco intramuros nos acompaña siempre la sensación de estrechez de sus calles, reforzada ésta por la continuidad de la línea de fachada, el ritmo marcado por el parcelario y la sucesión de vanos y macizos. Salvo variaciones ligeras que marcan a algunos sectores, los inmuebles desarrollan entre dos y tres plantas, pero asociadas siempre a los altos puntales, de lo cual resultan alturas que se mueven entre 12 y 16 m, o sea, de vez y media a dos veces el ancho de la sección vial.

Esta relación posibilita contar casi siempre con la sombra tan necesaria a nuestro clima. Las fachadas logran a su vez un vibrante juego de luz y sombra a partir de los elementos proyectados, entre los cuales dominan los constantes balcones y



*Vista superior  
de la calle Oficios.*

cornisas a los que se suman, completando el relieve, guardapolvos, platabandas, pilastras y las más variadas molduras que integran la decoración.

Predominan direccionales bien definidas en sus calles, derivadas de una retícula bastante regular con tendencia hacia la ortogonalidad, intentada por los colonizadores luego de sus experiencias durante la conquista.<sup>1</sup> Esta última tendencia resulta afectada por algunas circunstancias, como son la propia conformación del borde costero, el trazado semi-circular que definieron sus murallas, así como la introducción de una ligera elevación en su relieve llano -con suave pendiente hacia el litoral portuario- que se destaca en su extremo más norte: la Loma del Angel.

Un cambio notable, dentro del carácter lineal de los recorridos, es introducido por las plazas principales y la red de pequeñas plazuelas -representantes fundamentales del sistema de centralidades de la ciudad histórica. Sobre el espacio público de las plazas aparecen los portales corridos, permitidos para facilitar mejores condiciones a las funciones que las

<sup>1</sup> Venegas Fornias, Carlos. En: "Plazas de intramuro", Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, 2003: "...la noción de centralidad y orden era una de las imágenes urbanas proyectadas con más fuerza hacia América en los primeros años de la colonización. No estaba necesariamente determinada de manera exacta por reglamentos u ordenanzas, sino por una imagen político-legal capaz de dar sentido a las primeras soluciones urbanísticas."



mismas desarrollaron. El ritmo de arcos y columnas que definen los portales de las plazas crea cierres visuales que van abriendo a medida que nos acercamos a ellas.

Las plazuelas, por su parte, vinculadas generalmente al sistema religioso, si bien constituyen espacios menores resultan jerarquizadas por la volumetría más fuerte aportada por la arquitectura de las iglesias y los conventos -amplias naves, torres sobresalientes, grandes portadas. De este modo, las plazuelas derivan en hitos destacados dentro del tejido urbano.



Plaza Vieja.



Plazuela del Espíritu Santo.



Como consecuencia de algunas “irregularidades” del trazado viario resultan visuales de grandes atractivos. Así, la monumentalidad del Convento de San Francisco de Asís cierra la perspectiva de la calle Teniente Rey; tal como la bella portada del Seminario de San Carlos lo hace con Tejadillo; la fachada del Santo Cristo del Buen Viaje domina la escena urbana a lo largo de la calle Amargura; mientras que al subir por Cuarteles aparecen, en sucesión de imágenes, la gran torre neogótica del Santo Ángel Custodio y, en un segundo plano, la cúpula del Palacio Presidencial, este último ya dentro de la faja de extramuros.

Los bordes costeros se destacan por sus altos valores paisajísticos. Hacia el extremo norte apare-

ce el canal del puerto, flanqueado por las fortalezas de La Punta y El Morro. Una imagen simbólica de nuestra ciudad se asocia a este último con su vigilante faro. El espacio verde proporcionado por los parques de la Avenida del Puerto acompaña a este atractivo recorrido.

Algo más al sur completa, como marco visual en la línea del horizonte, la fortaleza de San Carlos de La Cabaña, el poblado de origen pesquero de Casablanca, donde se destaca la dominante escultura de El Cristo de La Habana y, finalmente, más vinculado a la actividad portuaria, el ultramarino pueblo de Regla, rico en tradiciones y folclor.

El borde costero sur se enriquece con la presencia de la Alameda de Paula y la pequeña iglesia



del mismo nombre, para luego perderse como imagen al quedar flanqueado por las instalaciones portuarias de carácter productivo. Este borde sur constituye uno de los accesos principales al Centro Histórico, conjuntamente con los accesos desde el norte a través del túnel de la bahía -noreste- o desde el Malecón habanero -noroeste-, sin duda este último el de mayores atractivos paisajísticos.

Un marco ambiental diferente apreciamos al pasar a extramuros. Se siente ahora un mayor equilibrio entre lo edificado y el espacio libre. La escala se modifica tanto por las edificaciones que adquieren una fuerte volumetría -hasta el punto de llegar a ocupar la totalidad de la manzana- como por el sistema vial que gana en jerarquía. El componente verde, aportado por los parques y los paseos, incorpora color a la imagen y frescura al ambiente a partir de las sombras proyectadas.

Por último, un elemento arquitectónico se suma para caracterizar y unificar los ambientes: el portal público corrido. Este atractivo y funcional elemento -condicionado por las normativas de 1862- vincula fuertemente esta zona a las restantes áreas anteriormente urbanizadas de la Habana Nueva. El hilo conductor de los portales, asociado al sistema de calzadas comerciales de la gran ciudad, llega a constituir en sí mismo un elemento simbólico de ésta y la califica como “la Ciudad de las Columnas”.<sup>2</sup>



“No hace falta recordar aquí que, en La Habana, podría un transeúnte salir del ámbito del puerto y andar hasta las afueras de la ciudad, atravesando todo el centro de la población, recorriendo las antiguas calzadas de Monte o de Reina, tramontando las calzadas de El Cerro o de Jesús del Monte, siguiendo una misma y siempre renovada columnata, en la que todos los estilos de la columna aparecen representados, conjugados o mestizados hasta el infinito”.<sup>3</sup>

Las calzadas de Monte y de Reina determinan un vértice de fuerte actividad vial que se enfrenta a la faja urbana de extramuros y constituye también otro acceso a La Habana Vieja, esta vez desde las áreas centrales de la ciudad. Por otro lado, desde el Parque Central se produce el acceso peatonal más importante hacia el antiguo recinto, canalizado luego a través del corredor comercial Obispo-O'Reilly.

## LO INTANGIBLE EN LA IMAGEN

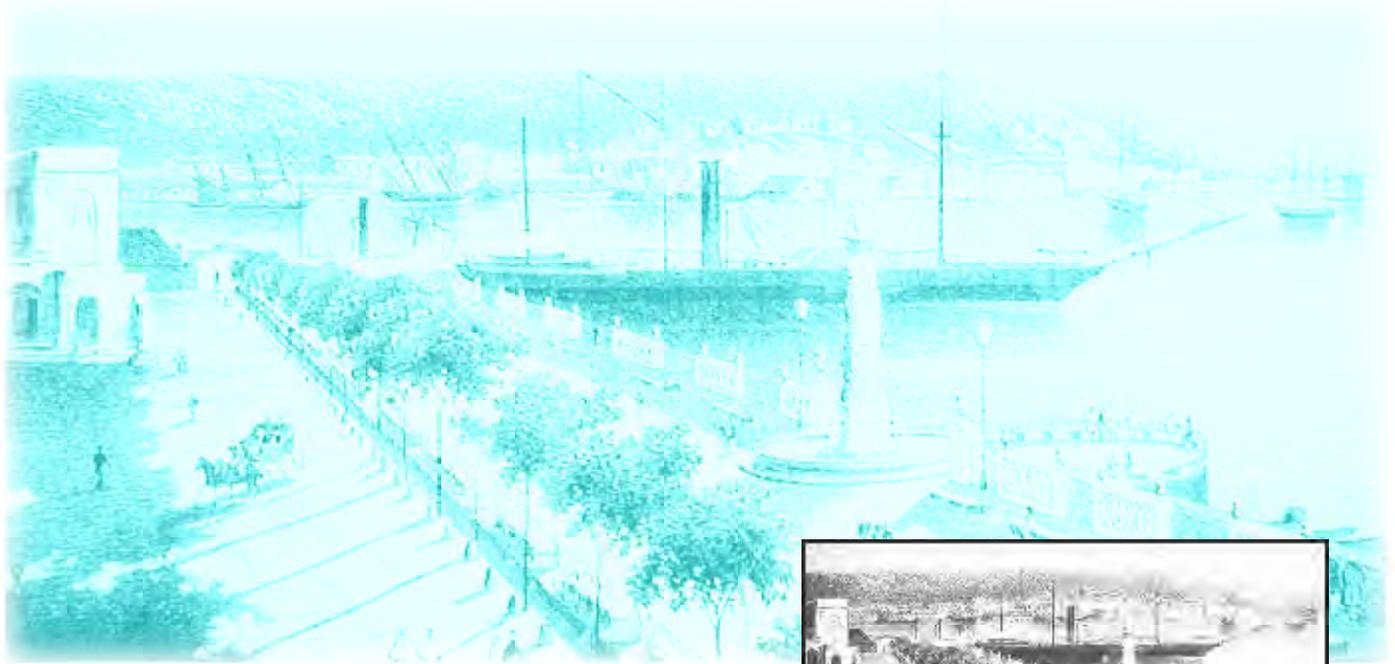
Los aspectos físicos no bastan para imaginarse a La Habana Vieja. El Centro Histórico es ciudad viva y, como tal, su actividad es elemento indispensable de su imagen.

Desde los tiempos más lejanos, y bajo el influjo de su puerto, su calle fue siempre “bulliciosa y parlera”,<sup>4</sup> colmada de transeúntes, comerciantes, vendedores y, en prolongados periodos, de marineros y tripulantes de las Flotas. Junto a sus muelles, iglesias y la casa-almacén de comerciantes y hacendados, florecieron posadas y tabernas que entur-

<sup>2</sup> Carpentier, Alejo. *La ciudad de las columnas*. Editorial Letras Cubanas, 1982.

<sup>3</sup> Carpentier, Alejo. *La ciudad de las columnas*. Editorial Letras Cubanas, 1982.

<sup>4</sup> Ídem.



*Grabado de la Alameda de Paula en el siglo XVIII.*

biaron su fama. La trata negrera aporta a la ciudad nuevos personajes.

Aparece ahora el esclavo doméstico encargado de las compras en el mercado, las sirvientas que acompañan al ama en sus visitas, el negro calesero con sus atavíos llamativos: "...lo primero que se ve es un negro y dos ruedas (...) El negro va magníficamente vestido y montado en una mula. Su pantalón de lienzo blanco y los escudos de armas bordados en los galones de su casaca hacen resaltar más y más el ébano de su tez".<sup>5</sup>

Con el tiempo, la mezcla inevitable de razas comienza a matizar la población y el mulato aparece en escena. La ciudad ha crecido, pero una "incómoda" promiscuidad la va caracterizando. La elegante volanta y el tosco carretón tirado por mulas se cruzan por sobre sus calles enfangadas. Distinguidas tertulias se desarrollan sobre almacenes malolientes. Los mataderos contaminantes aparecen en peligrosa proximidad con las viviendas.

A principios del siglo XIX, Alejandro de Humboldt, que anteriormente la había descrito como "vivaz, bulliciosa, brillante y atractiva", llega a declararla "fuente de enfermedades y epidemias".<sup>6</sup> En 1834 Tacón, al ocupar su mandato, informa a la Corona sobre su lamentable estado.



La aristocracia habanera comienza a abandonar el viejo recinto en busca de sitios más sanos, primero sería El Cerro, luego El Vedado. Aparece entonces un elemento que llegaría a caracterizar a muchos de sus ambientes: el "solar" habanero, como popularmente se conocería a la casa de vecindad, resultado del nuevo modo de ocupación que recibe el antiguo

<sup>5</sup> Merlin, Condesa de. *Viaje a La Habana*. La Habana, Editorial Arte y Literatura, 1974.

<sup>6</sup> Humboldt, Alejandro de. *Ensayo político sobre la Isla de Cuba*. Museo de la Ciudad de la Habana.



palacete. Por las amplias galerías se mueve ahora el trabajador del puerto, el empleado del almacén, la costure-

ra, la comadrona... Los patios devienen centro de la vida social como la propia calle se hace extensión de la estrecha vivienda reforzando así su animación, derivada del comercio: la bodega de la esquina, la carnicería, el café, la fonda del barrio...

Luego, el comercio establecerá sus jerarquías. Las puertas de Monserrate -últimas abiertas en la antigua muralla- brindarán la oportunidad a Obispo y O'Reilly de transformar sus viejas casas en elegantes establecimientos comerciales. "Las calles de Obispo y las de O'Reilly eran el centro del comercio y de la moda (...) Dos modistas de gran fama, Mme. Laurent, en O'Reilly, y Mme. M. Marie Copin, en Compostela entre Obispo y Obrapía, completaban el centro comercial distinguido de la época."<sup>7</sup>

Con el nuevo siglo había llegado la República y con ella la penetración de capital norteamericano. Las funciones bancarias y financieras se concentran en el mismo corazón del núcleo histórico, caracterizando con su nueva arquitectura a un sector dominado por un tramo central de las calles Cuba y Aguiar, vinculado también a Obispo y O'Reilly. La vía pública se atiborra ahora de apresurados transeúntes que corren hacia sus puestos de trabajo en las multiplicadas oficinas. El naciente tráfico vehicular llegaría en pocos años a generar conflictos. La posesión de



las estrechas calles sería objeto de lucha entre peatones, automóviles y tranvías.

Para mediados del siglo XX ya la ciudad, con la gran extensión alcanzada, había creado nuevas áreas comerciales que desplazaban a los antiguos comercios. "La vida pasó por encima de aquellas calles de La Habana Vieja que en un tiempo representaban todo lo nuevo, lo exquisito y lo elegante."<sup>8</sup>

Los profundos cambios sociales que llegan con los años '60 provocan la ruptura de la estructura comercial de la ciudad. Muchos establecimientos cierran sus puertas y otros pierden jerarquía. Una buena parte de los locales comerciales devienen viviendas improvisadas con la afectación consecuen-te de la imagen urbana. En el Centro Histórico se suma a este fenómeno generalizado el deterioro constructivo.

## NUEVOS TIEMPOS, NUEVAS IMÁGENES

La recuperación de los valores culturales y el esplendor perdido por algunas de estas áreas constituyen objetivos dentro de los programas de rehabilitación que el territorio desarrolla. La función comercial se restablece, así como otros usos tradicionales -muchas instalaciones retoman los antiguos nombres con que los recuerda la memoria popular-; la vida cultural incorpora nuevos atractivos a los propios

<sup>7</sup> Méndez Capote, Renée. *Amables figuras del pasado*. Editorial Letras Cubanas, 1981.

<sup>8</sup> Méndez Capote, Renée. *Amables figuras del pasado*. Editorial Letras Cubanas, 1981.



*Calle Obispo  
a inicios del  
siglo XX.*

que emergen del ambiente urbano y de la arquitectura renovada.

La transformación positiva derivó en la aparición de un nuevo elemento caracterizador de estas áreas: el turismo. Las calles y plazas de los sectores recu-

perados se colman ahora de visitantes de todas las latitudes. A los sonidos habituales se suman voces en las más variadas lenguas. La recuperación de la antigua estructura hotelera, la creación de hostales en majestuosas casonas coloniales y muchas nuevas instalaciones gastronómicas apoyan la actividad turística en el Centro Histórico.

Con los turistas llegaron cientos de artesanos y libreros que ocupan los espacios públicos modifican-



*Portales del hostel Santo Ángel en la Plaza Vieja; instalaciones comerciales en la calle Mercaderes.*





firiéndoles intensidades mayores, sin que ello implique la exclusión de la vivienda en dichas áreas.

Al mismo tiempo otros sectores, de un decidido predominio residencial, mostrarán una imagen dignificada, resultado de los inevitables procesos de rehabilitación y la obtención de una vivienda decorosa, acorde con las exigencias contemporáneas y los valores patrimoniales del conjunto urbano. A modo de banderas que pregonan la presencia de la población, las “sábanas blancas colgadas en los balcones”<sup>10</sup> seguirán animando la imagen de los barrios tradicionales. San Isidro, Belén,

<sup>10</sup> Alfonso, Gerardo. Tema de su canción “Sábanas blancas”.

do también su imagen. Junto a estos nuevos usuarios del área no se haría esperar la aparición de otros, de índole negativa, que tradicionalmente y en cualquier ciudad del mundo acompañan al turismo: la “jinetera”,<sup>9</sup> el vendedor ilegal, el “guía” improvisado, personajes éstos que obligan al establecimiento de controles especiales.

La prioridad asignada en estas etapas a la actividad terciaria, y particularmente a las instalaciones orientadas al turismo, constituye una vía obligada en la gestión del Centro Histórico, dada la rentabilidad que pueden lograr estas inversiones. A través de ellas, el patrimonio adquiere un valor adicional, al convertirse en fuente generadora de riquezas y ser capaz de aportar la mayor parte de los recursos necesarios para encarar la actuación de carácter integral a la que se aspira, necesariamente abarcadora de los programas sociales.

De este modo, la imagen renovada del Centro Histórico presentará diversos matices, dentro de la variedad y la heterogeneidad que le son propias. Los usos terciarios, la vida cultural, la actividad turística, marcarán decididamente a algunos sectores de tradicional centralidad con-

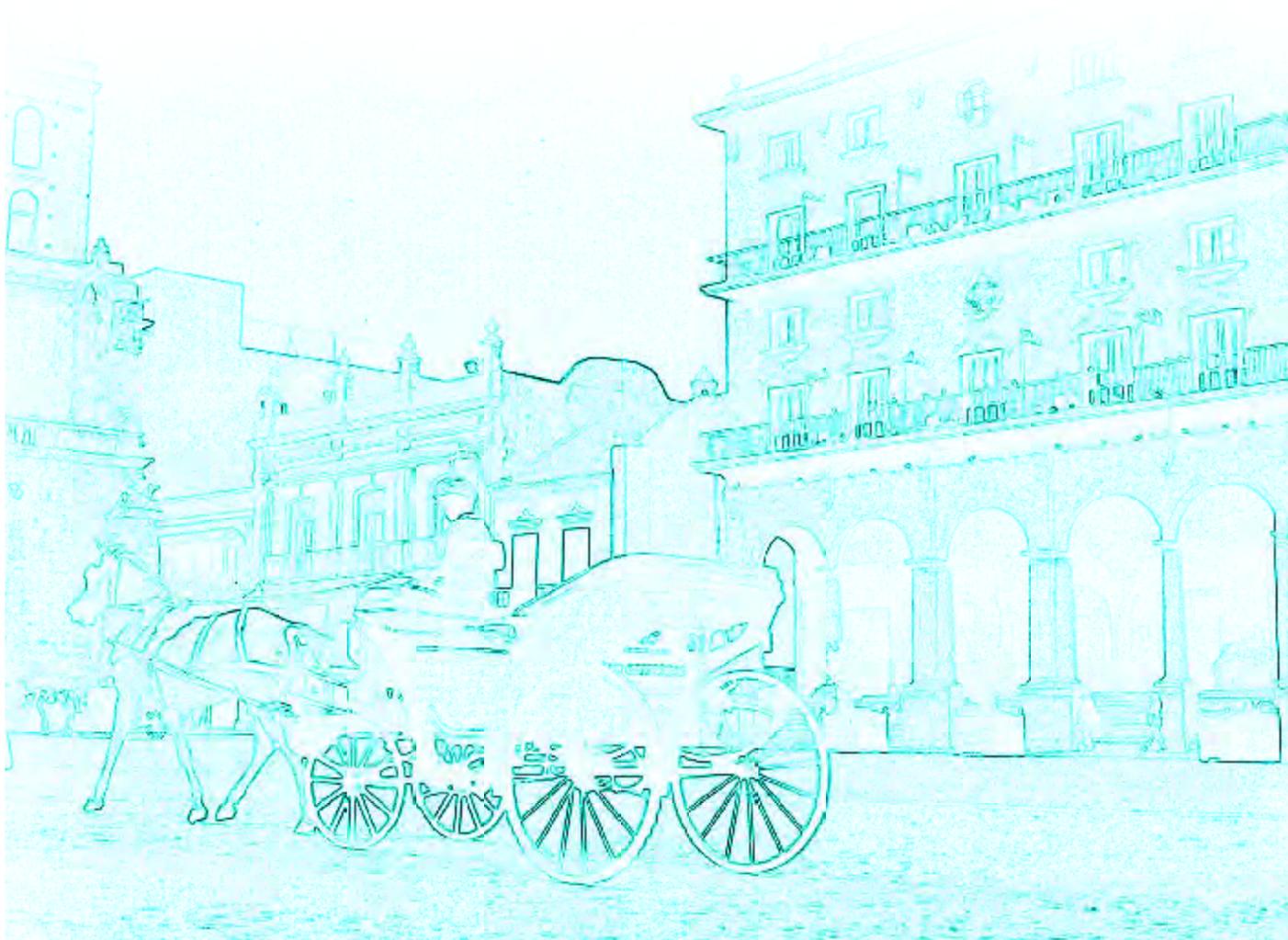


<sup>9</sup> Denominación popular dada a personajes asociados a la prostitución y el turismo.

El Ángel, conservarán su identidad y su vida callejera, tan ligada ya a las costumbres del habanero.

Tanto unos como otros sectores evidenciarán, finalmente, la riqueza de su variada arquitectu-

ra y sus atractivos ambientes, tal como lo demanda la unidad del conjunto urbano, pues La Habana Vieja, en su condición patrimonial, los incluye a todos. ■



# Lineamientos de Diseño Urbano para La Rampa

Arq. Jorge Alain García Alonso  
Dirección Provincial de Planificación  
Física de Ciudad de La Habana

“Las ciudades capitales latinoamericanas han ido perdiendo su identidad, las características propias de ser interesantes, bellas, capaces de ser añoradas y ser orgullo para sus habitantes...”<sup>1</sup> Este planteamiento recoge, en síntesis, una de las principales problemáticas del urbanismo contemporáneo. ¿Cómo puede la ciudad tradicional adaptarse a los requerimientos inversionistas del presente?

<sup>1</sup> Duany, Andrés. Conferencia en la Casa de las Américas. 21 de abril del 2003.

La Habana es una ciudad de extrema importancia para Cuba, pero persiste el problema de que ella tiene que asumir el reto de convertirse en una ciudad atractiva para el turismo, de asimilar la gran cantidad de inversiones que le depara el futuro. En este sentido se han realizado estudios de desarrollo y rehabilitación urbana; sin embargo, pocos han logrado su materialización en la práctica, debido a la no operatividad de los proyectos con respecto a la situación económica existente en el país y sus

perspectivas, y el conflicto generado entre las premisas de estos planes y los intereses de las entidades inversionistas.

Como un ejemplo de lo expuesto anteriormente podemos citar el caso de Miramar, donde la creación de un nuevo centro urbano que cambia radicalmente el carácter original del territorio, la zona natural protegida Monte Barreto, genera inevitablemente una incompatibilidad funcional y se aprecia un déficit en la infraestructura urbana necesaria para asimi-



lar el súbito cambio de carácter en el barrio.

En contraposición a esto observamos la subutilización de zonas como La Rampa, en la que existe una morfología e infraestructura que pueden absorber esas nuevas tipologías y funciones. Estas últimas, a su vez, consolidarán el eje como centro urbano a nivel de ciudad.

La Rampa es una zona especial dentro de la capital, por lo que su tratamiento y estudio es de suma importancia para el futuro desarrollo urbano-arquitectónico de la misma.

Debido a estas consideraciones, escogimos en nuestro último año de pregrado la realización de un trabajo de diploma de la Facultad de Arquitectura en el curso 2002-2003, que se tituló "Lineamientos de Diseño Urbano para La Rampa".

Las tutoras de esta tesis fueron las arquitectas Isabel Rigol Savio y Ángela Rojas Ávalos; los diplomantes, Liván Parra Molina y Jorge Alain García Alonso.

Para la investigación se tomó como base principal el trabajo de diploma realizado en 1998 por Mauryn M. León y Evelyn González, que lleva por título "La Rampa: tránsito al futuro". En él se llevó a cabo un exhaustivo estudio histórico y morfológico, y se analizaron las potencialidades de desarrollo que posee La Rampa como centro contemporáneo de ciudad.

Pero, ¿qué es La Rampa y cuál es su verdadera extensión?

Dar inmediata solución a estas interrogantes se impuso como requisito indispensable para la elaboración de éste y cualquier plan de rehabilitación o desarrollo urbano en el eje.

## Límites

El crecimiento de La Habana se caracterizó por la presencia de marcos físicos que confinaron o aislaron los diferentes modelos urbanos en el horizonte espacial y temporal. Así ocurrió con el llamado "Ring de La Habana" y el Parque Metropolitano, en los que la presencia de las murallas y el río Almendares, respectivamente, condicionaron la existencia de una frontera entre los modelos urbanos de La Habana Vieja y Centro Habana, así como entre El Vedado y Miramar. Estas franjas límites se caracterizan por poseer una estructura diferente a las áreas colindantes y, por lo general, poseen condiciones favorables para el desarrollo de actividades y funciones a nivel de centro de ciudad.

La intersección entre los barrios de El Vedado y Centro Habana adivinó, desde su inicio, de un marco o límite físico, además de realizarse entre dos modelos urbanos con crecimientos convergentes. Estos factores provocaron la unión no lineal entre la retícula y las tipologías típicas de cada zona, todo ello alrededor de un área con características geográficas particulares, la futura Rampa. Esta zona, debido también a las dificultades constructivas que generaba la presencia de numerosas furnias, fue desarrollada a partir de la segunda década del siglo XX y, desde la inserción de las primeras construcciones, estuvo vinculada al desarrollo del automóvil en la capital.

Así surge La Rampa, como el "espinazo" estructurante entre los dos modelos urbanos, complementando su unicidad con su singular geografía y por la variedad de tipologías y códigos arquitectónicos presentes en el eje. De estos códigos sobresalen los edificios exponentes del movimiento moderno construidos en la década de 1949 al 1959, como el edificio de Radiocentro, el Retiro Médico y el actual hotel Habana Libre (gráfico I).

A partir de entonces se consolida el eje como centro a nivel de ciudad





Gráfico I. Radiocentro.

con una alta intensidad funcional, dada por la utilización de la tipología torre-basamento y los sótanos para funciones recreativas y comerciales. Pero no es hasta la década del '60 que La Rampa adoptó el carácter de gran centro público de la ciudad, con la apertura a toda la población de las instalaciones y espacios, con un fondo edificado en perfecto estado, recientemente construido. La Rampa entonces asimiló y promovió la vida cultural y bohemia dentro de la capital a partir de 1959, complementado esto por la construcción del parque-heladería "Coppelia". Como punto máximo de su esplendor, en 1963 se construyó el Pabellón Cuba, que sirvió de sede al 3<sup>er</sup> Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA). Para esta ocasión se remodelaron las aceras y se incluyeron mosaicos con obras de destacados artistas plásticos cubanos.

Resulta interesante apreciar que la remodelación de las aceras, así como otras acciones de rehabilitación realizadas en La Rampa durante el periodo revolucionario han alcanzado desde Malecón hasta la calle J, a pesar de que La Rampa geográfica se extiende sólo hasta la calle L. Este hecho, al igual que la marcada diferencia tipológica entre las edificaciones de J a Malecón, donde aparece la tipología de

torre-basamento con un zócalo o perfil urbano a escala peatonal claramente definido, y el resto de la calle 23, en el cual se observan tipologías edilicias propias de El Vedado, jardines, portales, edificaciones de menos de tres plantas en general con la función de vivienda como fundamental, nos lleva a definir los límites de La Rampa desde Malecón hasta la calle J. Ello permite la incorporación a La Rampa de Coppelia y el área de las furnias, con la significación y potencialidades que poseen estos espacios para el desarrollo de la ciudad. queda entonces un área de influencia inmediata que estructura y complementa funcionalmente al eje, sobre todo en las calles que interceptan a 23, y en la prolongación hacia la calle G de la propia avenida (gráficos II y III).

La Rampa es una nueva modalidad de centro urbano como vía. Pre-

senta una cantidad mínima de viviendas, y en ella predominan las actividades administrativas, socioculturales, recreativas y de servicio. Posee reinterpretaciones de sus antecesoras, como Prado, Galiano y Belascoáin; pero sin copiar sus formas y con una característica especial: tiene las funciones superpuestas en diferentes niveles -soterrado, planta baja, otros niveles de basamento y en la torre- de una manera concentrada.

A todo ello se añade el hecho de que La Rampa forma parte de la cultura cubana, principalmente habanera. A pesar de tantos años de deterioro, el pueblo sigue sintiéndola como un centro urbano recreativo; las personas siguen visitándola como una opción de recreación nocturna, porque su vocación no ha muerto (gráfico IV).

## Análisis

El desarrollo urbano de La Rampa se realizó basado principalmente en las Ordenanzas de Construcción de La Habana de 1861, en especial las del reparto Medina, que fueron agregadas a las regulaciones originales elaboradas por el Ing. Luis Yboleón para el desarrollo de El Vedado.

Debido a sus características especiales -su singular geografía, su localización en la unión de dos modelos urbanos con crecimientos convergentes, así como también al hecho de que fuera la última zona en construirse-, La Rampa fue influida en su génesis por diferentes concesiones dadas por las autoridades para la construcción de las edificaciones que conforman dicho eje lineal.





Gráfico III. Elevaciones J-G.

Desde el triunfo revolucionario en 1959, las intervenciones en el eje han tenido carácter local. No se ha realizado un plan maestro para la rehabilitación de la misma.

En la Propuesta de Regulaciones Urbanísticas para las Zonas Urbanas de Valor Histórico-Cultural del Municipio Plaza de la Revolución<sup>2</sup> no se menciona siquiera La Rampa.

Las Regulaciones Urbanísticas para el municipio Plaza de la Revolución tratan La Rampa como una Zona de Centro (ZC), donde se les brinda igual tratamiento a la zona de La Rampa y a la de 23 y 12, o sea, las mismas regulaciones para dos centros con características diferentes.

Para elaborar un proyecto urbano o arquitectónico, así como para garantizar la preservación de los valores tangibles e intangibles de La Rampa, se hace necesaria la creación de un Cuerpo de Regulaciones específico para el sitio. Los Lineamientos de Diseño Urbano realizados en el Trabajo de Diploma persiguen ser el antecedente inmediato a las regulaciones y convertirse en una base de partida para posteriores estudios y propuestas en el área.

Los Lineamientos de Diseño están destinados principalmente a la imagen del eje, con propuestas de intensidad y tipo de funciones a incorporar y/o rescatar. Mediante códigos que respondan a uno u otro aspecto de los anteriormente mencionados, se dará

<sup>2</sup> Propuesta de Regulaciones Urbanísticas para las Zonas Urbanas de Valor Histórico-Cultural del Municipio Plaza de la Revolución. Departamento de Centros Históricos del Centro Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos (CENCREM), 1991.

respuesta a los objetivos trazados para la futura rehabilitación del eje:

- Realizar un estudio del perfil urbano existente y codificar su futura imagen.
- Preservar el valor urbano, arquitectónico y ambiental del sitio.
- Maximizar el espacio de uso público.
- Proponer funciones que refuercen el carácter de centro lineal de ciudad.

### Lineamientos de Diseño Urbano

Para alcanzar el primer objetivo se analizaron las proporciones espaciales a lo largo del eje, con el fin de comprobar si se ajustan a las recomendadas para lograr una impresión de cerramiento. “Cuando la relación entre la altura de los cierres y las distancias al observador es de 1:1 (45°) se produce una impresión neta de cerramiento, pues excede los 30° del campo visual hacia arriba (1:2); ese ángulo puede bajar hasta 18°, correspondiendo a una relación 1:3, donde se llega al cerramiento mínimo. Una relación de 1:4 ya no produce cerramiento,

to, y los límites funcionan más bien como bordes.”<sup>3</sup>

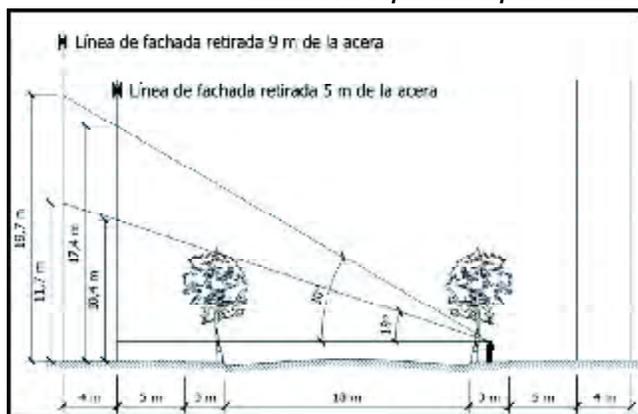
En La Rampa será manejado el concepto de “zócalo urbano”, línea dada por la altura de las edificaciones existentes -menos de cinco pisos- y los basamentos de las torres, dando una continuidad perceptual a nivel del peatón. Los basamentos se ajustan a las proporciones de cierre descritas, por lo que las alturas de las nuevas intervenciones en La Rampa se fijarán por estas proporciones, tanto los edificios bajos como los basamentos de las torres.

<sup>3</sup> Coyula, Mario y Séneca, Julio C. *Diseño Urbano*. La Habana, Editorial Ediciones, 1985.



Gráfico IV. La Rampa desde 23 y Malecón.

Gráfico V. Proporciones para el cierre.



A través de este planteamiento se realizó el gráfico I. Los resultados obtenidos entre los 18° y los 30° serán la causa de las alturas propuestas para los basamentos-zócalos, con el fin de garantizar el cierre visual del espacio urbano (gráfico V).

La tipología torre-basamento-zócalo (dígase zócalo también a los edificios bajos que asemejan en proporciones a los basamentos) será la más adecuada para esta zona. El basamento y el zócalo urbano ofrecen el diálogo con el peatón, y le imprimen la escala de plaza lineal. La torre se asume porque ésta se adapta muy bien al perfil, y es La Rampa una de las pocas zonas de La Habana que asimila morfológicamente la inserción de edificaciones en altura.

No se deben proponer edificaciones que constituyan pantallas en detrimento de las visuales hacia el mar, sino torres esbeltas. Se debe llegar a un balance entre edificios altos y bajos, entre llenos y vacíos. El límite máximo de altura estará dado por el hotel Habana Libre, el cual se mantendrá como hito urbano por su carácter de excepción (gráfico VI y cuadro).

La Rampa se tratará con alta densidad y concentración de funciones de centro urbano, de una manera superpuesta, tratando, a su vez, la zona de influencia con menos densidad y concentración, para que el usuario tenga una clara lectura del espacio, tanto morfológica como funcionalmente (gráfico VII).

El basamento tomará carácter urbano, es decir, asumirá funciones que brinden servicios públicos, que refuercen y consoliden el carácter de centro de ciudad. Es indispensable el uso de estas funciones en todas las plantas bajas, a la vez que se debe reservar el segundo nivel del basamento y/o el primer nivel del sótano para ello (gráfico VIII).

Resulta necesario, en un largo plazo, el cambio de función en las edificaciones actualmente ocupadas por los ministerios y la reubicación de éstos en otras zonas de la ciudad, es-

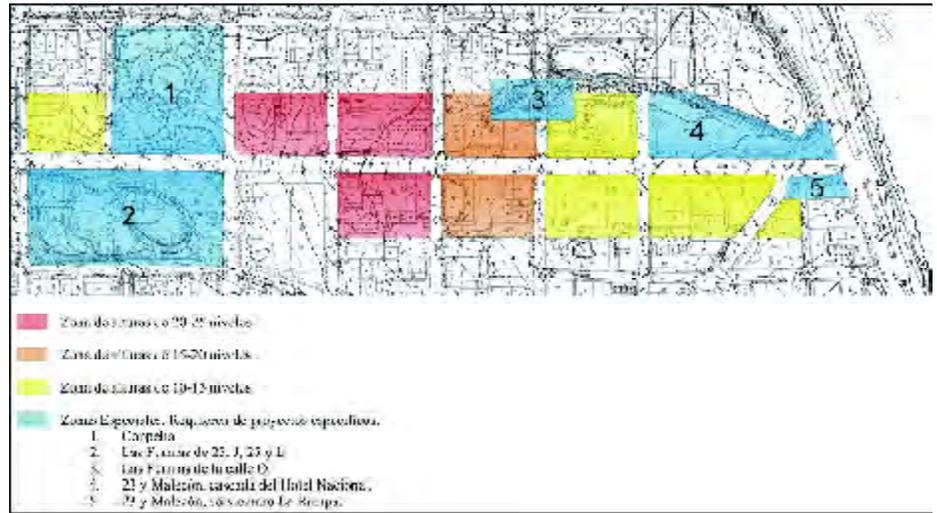


Gráfico VI. Alturas por niveles.

Elemento por Zona	Cantidad de niveles	Altura en metros
Basamento-Zócalo en Zona 1	De 2 a 7	De 12 a 20
Basamento-Zócalo en Zona 2	De 2 a 7	De 12 a 20
Basamento-Zócalo en Zona 3	De 2 a 5	De 12 a 16
Torre en Zona 1	De 20 a 25	De 65 a 80
Torre en Zona 2	De 15 a 20	De 50 a 65
Torre en Zona 3	De 10 a 15	De 35 a 50

Cuadro. Altura de edificaciones por Zonas.

pecialmente en la zona de la Plaza de la Revolución. Ello beneficia tanto a La Rampa, funcionalmente, como a la Plaza, funcional y urbanísticamente. A corto plazo se puede cambiar el uso de las edificaciones en planta baja. El rescate de estas plantas bajas es fundamental para consolidar la función de centro.

El potencial fundamental para el desarrollo en La Rampa se encuentra en el cambio de uso de espacios y edificaciones, el aumento en la altura de algunas de las edificaciones existentes y, en menor grado, espacios libres para nuevas intervenciones.

Es importante la transparencia de los servicios en planta baja, para que el peatón desde la acera pueda definir qué se oferta en el local, a la vez que genera una lectura espacial más agradable a nivel urbano (gráfico IX).

Las funciones deben ser variadas, que cumplan con el gusto del público más diverso en diferentes horarios y que proporcionen una animación constante, tanto diurna como nocturna.

Gráfico VII. Esquema funcional.

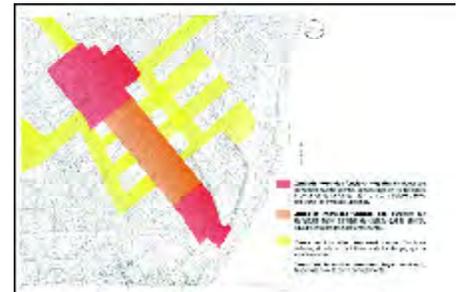
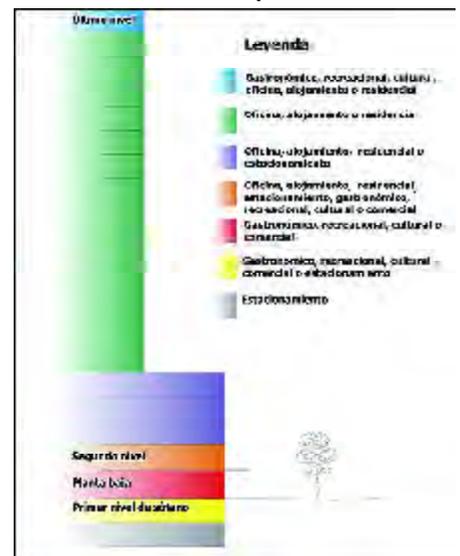


Gráfico VIII. Funciones por niveles.



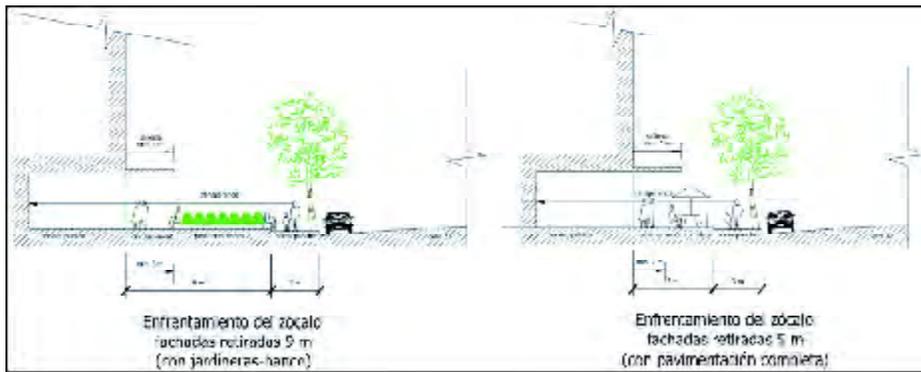


Gráfico IX. Enfrentamientos.

Por la gran vocación cultural que tiene La Rampa, el arte integrado a la vida cotidiana se acopla perfectamente, lo que se debe reforzar en todas las variantes posibles.

Se debe realizar un estudio paisajístico particular para los ponches en las aceras, debido a que los árboles insertados, en su mayoría, no son los adecuados por la agresividad de sus raíces. A esto se suma que la zona desde la calle O hasta Malecón se encuentra despoblada de vegetación. Se necesita repoblar La Rampa completamente con una especie que le dé un carácter de identidad, o, a lo sumo, dos especies. Esta repoblación proporcionaría, además, una mayor unidad al conjunto.

Los efectos de iluminación son otro elemento importante a tomar en cuenta para nuestra propuesta de La Rampa, debido al intenso uso noctur-

no de ésta y para darle un elemento más de identidad al sitio a nivel nacional e internacional.

Se rediseñará el área de parqueo en la vía, así como los puntos de cruce peatonal, para reforzar el carácter de plaza lineal.

El Malecón tiene elementos de ingeniería de tráfico de alta velocidad, lo que lo hace sumamente peligroso y difícil de cruzar para el peatón. Debe rediseñarse para el balance entre el peatón y el automóvil, sobre todo en la intersección de la calle 23.

Con respecto a las áreas que requieren un proyecto específico, se realizaron las propuestas siguientes:

1. Coppelia: Esta manzana debe mantenerse como zona verde de La Rampa. Sus áreas exteriores pueden diseñarse como parque,

dentro del cual el peatón pueda circular, sentarse en un banco y observar esculturas, entre otras actividades (gráfico X).

2. Las furnias de 23, J, 25 y L: Deben ser respetadas, tanto en su geografía como en su vegetación. Se realizarán inserciones que refuercen su carácter de recipientes de áreas verdes, lugares sociales de reunión o recreación en el tejido urbano. Las edificaciones tipo basamento-torre insertadas en esta área conformarán una transición en altura desde el hotel Habana Libre hacia el barrio de El Vedado (gráfico XI).
3. Las furnias de la calle O: Pueden ser utilizadas como espacios de participación social, vinculando a ellas las edificaciones que las colindan, lo cual refuerza el espacio de uso público dentro del eje.
4. 23 y Malecón, cascada del Hotel Nacional de Cuba: Esta área posee características especiales, por la cercanía de este hotel, declarado Monumento Nacional. La intervención en la zona deberá tener en cuenta este factor y adaptarse suavemente al entorno. La intercepción de la cascada con el edificio ocupado por las oficinas del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba puede tratarse con un elemento escultórico de carácter monumental que refuerce el nodo de 23 y Malecón.
5. 23 y Malecón, servicentro La Rampa: La Rampa asume perfectamente un edificio icono, el cual esté completamente separado de las regulaciones -excepto altura y proporciones- y se convierta en un hito a nivel de ciudad, a la vez que jerarquice el acceso a La Rampa desde el Malecón (gráfico XII).

Gráfico X. Perspectiva Coppelia.



## Conclusiones

En los meses posteriores a la culminación del trabajo de diploma, la

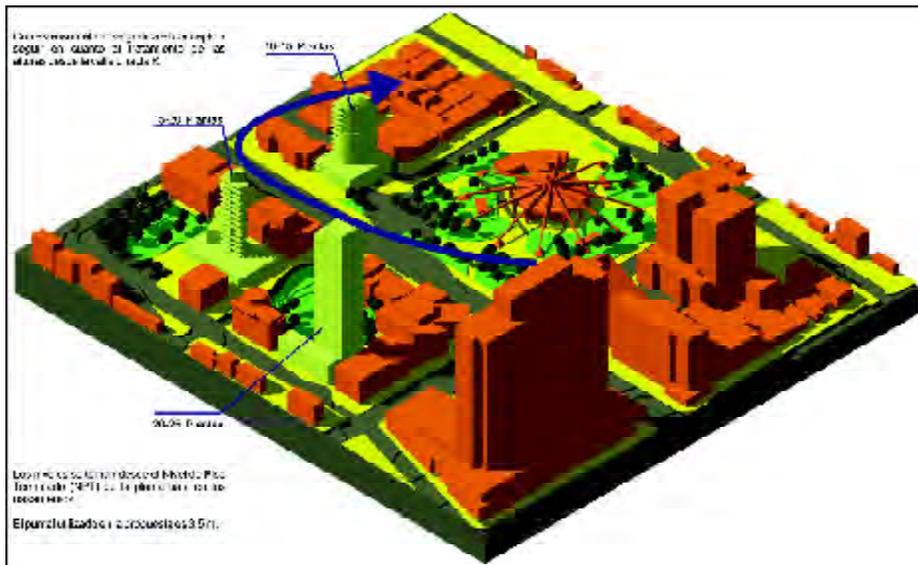


Gráfico XI. Isométrico Habana Libre.

Sociedad de Arquitectura de la Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Cuba (UNAICC) ha mostrado interés en realizar intervenciones en La Rampa. En este sentido, se desarrollaron exposiciones y talleres que abordaron la problemática del sitio. Estos fueron:

- Exposición de trabajos sobre La Rampa con motivo de la celebración del 40 Aniversario del 3<sup>er</sup> Congreso de la UIA, Pabellón Cuba, septiembre del 2003.

- Taller La Rampa 2004, UNAICC, febrero del 2004.

En este último se analizaron todos los estudios y proyectos existentes para la zona de La Rampa y entre las conclusiones se acordó la creación de un Taller de Trabajo Permanente, el cual tendrá a su cargo la preservación de los valores patrimoniales y el incremento de las actividades públicas en el centro urbano.

El Taller Permanente "Proyecto La Rampa" está constituido por un equipo multidisciplinario de especialistas pertenecientes a diferentes

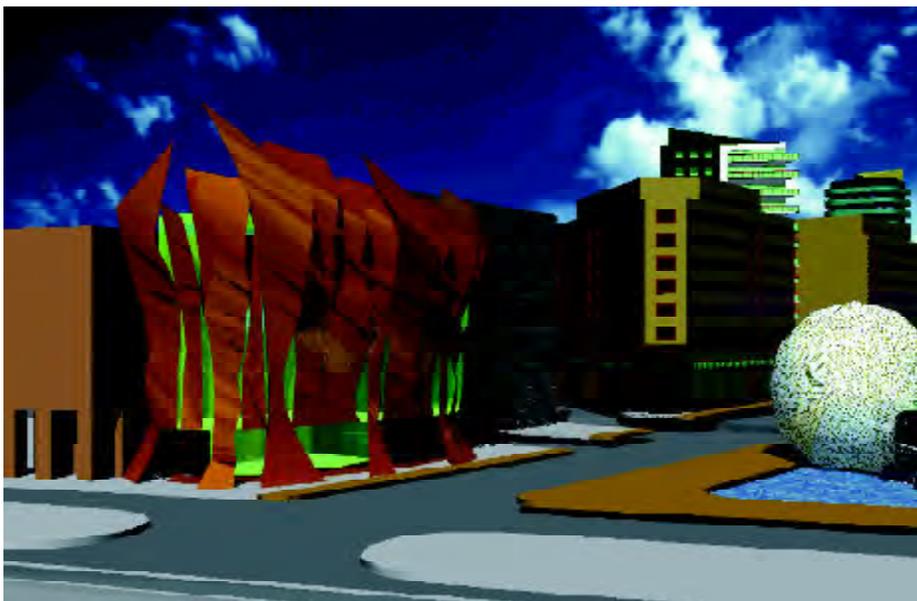
instituciones que, de una forma u otra, tienen incidencia en la propuesta urbana para el sitio. La UNAICC, a través de la Sociedad de Arquitectura, es la encargada de la dirección general del proyecto. Cuenta, además, con la participación ejecutiva de la Dirección Provincial de Planificación Física de Ciudad de la Habana y el Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital.

La tesis "Lineamientos de Diseño Urbano para La Rampa" ha servido, junto al trabajo "La Rampa, nostalgia por un hito", del Arq. Carlos Godals, y "La Rampa: tránsito al futuro", como principal base y punto de partida en el largo, complejo, pero necesario camino de la rehabilitación de esa zona tan querida y añorada no sólo por numerosas generaciones de capitalinos, sino por millones de cubanos. ■

## Bibliografía

- CÁRDENAS, ELIANA. "El DOCOMOMO y la modernidad". En *Arquitectura y Urbanismo*, La Habana, 1998, p. 56-59.
- COYULA, MARIO Y JULIO C. SÉNECA. *Diseño Urbano*. La Habana, Editorial Ediciones, 1985.
- CULLEN, GORDON. *The Concise Townscape*. Van Nostrand Reinhold Company. New York, 1985.
- Departamento de Centros Históricos (1991): Propuesta de Regulaciones Urbanísticas para las Zonas Urbanas de Valor Histórico-Cultural del Municipio Plaza de la Revolución. CENCREM.
- DUANY, PLAZER-ZYBERK & CO. SMARTCODE Article 6. Standards & Tables.
- EIZAGUIRRE, XABIER Y EQUIPO. "El Proyecto de El Vedado-La Habana". Taller.
- GODALS, CARLOS. "La Rampa, nostalgia por un hito". Tesis de Postgrado.
- GONZÁLEZ, OTTO. "La Furnia: sitio codiciado". En *Planificación Física-Cuba*. La Habana, 2001, p. 34-45.
- LA RAMPA STUDIO, Harvard Design School, fall 2002, Professor Lee Cott.
- LEÓN, MAURYN Y EVELYN GONZÁLEZ. "La Rampa: tránsito al futuro". Trabajo de Diploma, 1998.
- LONGO, GIANNI. *A Guide to Great American Public Places*. Elizabeth Doberneck. Tennessee, 1996.
- LYNCH, KEVIN. *La imagen de la ciudad*. La Habana, Instituto Cubano del Libro, 1970.
- NEUFERT, ERNST. *Arte de proyectar en arquitectura*. La Habana, Edición Revolucionaria, 1985.
- Norma Cubana, p. 53-119.
- QUINTANA, NICOLÁS. "Homenaje a Nicolás Quintana". Encuentro. Miami, 2002.
- RODRÍGUEZ, EDUARDO L. *La Habana. Arquitectura del siglo XX*. Barcelona, Editorial Blume, 1998.
- \_\_\_\_\_. *The Havana Guide: Modern Architecture*. Princeton Architectural Press. New York, 2000.

Gráfico XII. 23 y Malecón.



# La Habana del oeste

Al comenzar el siglo XX, la ciudad de La Habana llegaba hasta la Calzada de Infanta, con prolongaciones hacia el sur a lo largo de la Calzada de Jesús del Monte, hacia el sureste a lo largo de la Calzada del Monte y hacia el oeste en la zona de El Vedado.

En el cruce del camino de Vuelta Abajo con el río Almendares se habían ido estableciendo algunas familias en un caserío que se nombró Puentes Grandes, en alusión a los puentes que permitían pasar el río. Era un sitio visitado como zona de veraneo por los habitantes de la ciudad desde finales del siglo XVIII, de carácter pintoresco, entre otras razones, por el “desorden grato”<sup>1</sup> de sus edificaciones. A lo largo del importante recorrido, que se convertiría con el tiempo en la Calzada de Marianao, continuaron produciéndose asentamientos, y un poco más al sur, próximo a las márgenes del río Quibú, se desarrolló el núcleo de expansión de un poblado, que por el notable auge alcanzado a lo largo del siglo XIX llegó a adquirir en 1878 categoría jurídica como municipio independiente, con el nombre de Marianao. Los límites administrativos del municipio sufrieron ajustes al iniciarse el siglo.

La extensa zona comprendida entre la Calzada de Marianao y el litoral permaneció prácticamente inhabitada durante el período colonial. En 1898 era un territorio surcado por pequeños afluentes de los ríos Almendares y Quibú, por el este y el oeste respectivamente, subdividido en numerosas fincas, entre las que se destacan por su extensión La Miranda, Barreto, Encarnación, San Salvador, El Recreo, Curazao, Buena Vista, San José, Pedrozo, Constantina y otras, separadas muchas de ellas por cercas de piedra. Se encontraban varias canteras y tejares, y una fábrica de aceite o refinería de petróleo, según algunos planos, en la zona conocida hoy por La Puntilla,<sup>2</sup> y más al sur, siguiendo el curso del río, una fábrica de ladrillos, un horno de cal y una tenería.

El territorio al oeste del Almendares estaba atravesado por varios caminos carreteros irregulares, y desde 1863 por las líneas del ferrocarril que permitían un enlace rápido con la estación de Concha, pasando por Tulipán, Cerro, Ciénaga, Puentes Grandes, La Ceiba, Buena Vista, Jesús María y Los Quemados.<sup>3</sup> El Ferrocarril Urbano, inaugurado en 1859, no llegaba hasta Marianao, pero la Empresa General de Ómnibus de La Habana sí contemplaba un recorrido que establecía un vínculo directo con la ciudad desde la zona.

En 1901 se hallaba en La Puntilla una fábrica de abonos nombrada Ibáñez, para la que se construyeron unas líneas

<sup>1</sup> Bachiller y Morales, Antonio. *Paseo pintoresco por la Isla de Cuba*. La Habana, 1841, citado en Antonio Núñez Jiménez y Nicasio Viña Vayés, *La cuenca del río Almendares*. La Habana, Edit. Diputación de Sevilla, 1998, p. 59.

<sup>2</sup> Plano de División de Defensa de la Plaza de La Habana, Comandancia de ingenieros. Plano de las obras ejecutadas en los alrededores de La Habana, 1897.

<sup>3</sup> Herrera Soriano, Mercedes. *Los transportes habaneros. Estudios históricos*. La Habana, Instituto de Investigaciones del Transporte, 1990, t. II.

Arq. María Victoria  
Zardoya Loureda

Facultad de Arquitectura  
del Instituto Superior Politécnico  
“José Antonio Echeverría” (ISPJAE)

Fuente de las fotos:

Archivo del Ministerio de la Construcción,  
procesado por el Lic. Juan de las Cuevas Toraya



Plano geométrico-topográfico del Término Municipal de Marianao. Provincia de La Habana. Autor: Agrimensor y maestro de obras José Francisco Rodríguez y Rodríguez, 1897. Archivo Nacional de Cuba.

férreas.<sup>4</sup> Otra importante instalación construida en las márgenes del río fue la fábrica de cemento Portland El Almendares, que comenzó a producir en 1901. Uno de los dueños fue Federico Kholý, propietario de varias fincas en la región. La fábrica estaba ubicada al sur del Paso de La Madama, próxima al punto donde años más tarde fue edificado el Puente Asbert, hoy Puente Almendares. Anexa a ella existía otra fábrica para la producción de mosaicos nombrada también El Almendares.

La urbanización y ocupación del territorio, y la definición de la extensión que prácticamente ha llegado hasta el presente, se produjo en las primeras décadas del siglo XX. Este fenómeno estuvo vinculado estrechamente a un enorme boom

<sup>4</sup> Plano de La Habana, Esteban Pichardo, 1901.

constructivo producido en la capital, que en el ámbito urbano trajo como consecuencia la compactación de la ciudad hasta la calle Infanta, la gradual ocupación del territorio de El Vedado y, sobre todo, la proliferación de urbanizaciones periféricas.

Mientras La Habana heredada del período colonial renovaba su imagen y se extendía hacia el sur y hacia el oeste, el territorio al otro lado del río ofrecía grandes atractivos por su vasta extensión y, sobre todo, por su prolongado litoral con algunos tramos de playa. Comenzó en esa zona una vertiginosa conversión de fincas rústicas en repartos de población.

El desarrollo urbano del oeste de la ciudad de La Habana fue el resultado de un proceso especulativo llevado a cabo a lo largo de varias décadas por diferentes dueños, materializado en una sucesión de parcelaciones que trajo como resultado una yuxtaposición de retículas con diferentes orientaciones y dimensiones.

En tanto que la zona más antigua, ubicada al sur, fue ocupada por los sectores de menos recursos, la franja próxima al mar fue preferida por los más adinerados. Esta polaridad diferenció los tipos de urbanización y las variadas tipologías arquitectónicas que distinguen el territorio.

### Campamento Columbia

Al iniciarse la primera intervención norteamericana en 1898, se decidió construir un campamento militar para las tropas que desembarcarían con el objetivo de emplazarse en la región occidental del país. A tal fin, especialistas del ejército norteamericano seleccionaron una extensa zona al norte de Los Quemados de Marianao, que incluía las fincas San Salvador, Sabana de Magueyes o Barreto, La Gomera, El Recreo de las Tres Rosas, La Soledad, Los Anones y Jesús María.<sup>5</sup> Por Orden Militar emitida en 1902, el Campamento de Columbia<sup>6</sup> y todas las obras anexas a él o las que se incluyeran en un futuro, formarían parte del sistema de defensa del país.<sup>7</sup>

La decisión de construir en Marianao la sede del Campamento Militar Columbia fue un hecho de gran trascendencia en la evolución urbana de esa zona. Las primeras fincas rústicas que se urbanizaron fueron las colindantes a los terrenos del campamento, y muchos de los pioneros en asentarse en ellas fueron, precisamente, militares vinculados a esas instalaciones, que tras la segunda intervención norteamericana pasaron al servicio del ejército del país. La primera de estas fincas que se urbanizó fue Santa Catalina de Buena Vista<sup>8</sup> en 1902 y le siguieron a lo largo de esa década Benítez, Larrazabal y Jesús María, estas tres últimas eran propiedades del señor Dino Pogolotti.<sup>9</sup>

<sup>5</sup> Plano de fincas Sabana de Magueyes o Barreto, San Salvador, El Recreo de las Tres Rosas, La Gomera, Los Anones y Jesús María. (s.f.)

<sup>6</sup> El campamento fue nombrado Columbia porque las primeras tropas que desembarcaron para ocupar la zona eran oriundos, en su mayoría, de ese distrito norteamericano.

<sup>7</sup> Inclán Lavastida, Fernando. *Historia de Marianao*. La Habana, Edit. El Sol, 1952.

<sup>8</sup> No debe confundirse esta finca, que dio origen al barrio Buena Vista, con otra del mismo nombre parcelada desde 1864 al sur de la Calzada de Marianao y próxima a los Puentes Grandes, en donde existía una estación del Ferrocarril.

<sup>9</sup> Plano de la finca Benítez, propiedad de Dino Pogolotti y H. L. Norfleet, abril de 1903.

### Nuevas comunicaciones con la ciudad

Un elemento que propició el auge de la actividad constructiva en el territorio fue el surgimiento de nuevas posibilidades de vínculo con la ciudad. Sin lugar a dudas, el establecimiento del tranvía fue un paso de avance significativo en este sentido y tuvo una enorme repercusión en el desarrollo urbano y arquitectónico del territorio.

La primera línea del tranvía para uso de los marianenses se abrió en noviembre de 1903 y vinculaba a Marianao con El Vedado. El recorrido se hizo a lo largo de la actual Avenida 31, atravesando una zona totalmente despoblada, sin ninguna construcción a los lados de las líneas. Para tender las paralelas de los tranvías fue necesario expropiar algunas parcelas de fincas de los señores Nicanor del Campo y Federico Kholy a favor de la *The Insular Railway Company*. Este hecho, lejos de perjudicar a los propietarios, los benefició en gran medida, pues inmediatamente esos terrenos aumentaron su valor. En 1903 Nicanor del Campo parceló parte de sus propiedades y surgió así el reparto Almendares, que abarcaba 6 caballerías y 268 cordeles, proyectado por el Maestro de Obra Luis Dediót, cuyas calles corrían paralelas a la recién estrenada línea del tranvía,<sup>10</sup> conformando una retícula regular de manzanas cuadradas. Fue aprobado en enero de 1904.

Con la misma orientación fue trazado ese año el reparto Columbia. Así, pues, en la medida en que fueron progresando las posibilidades de conexión entre La Habana y Marianao, se fomentó la creación de nuevos repartos en el trayecto intermedio.

Mientras esto sucedía, el núcleo original de Marianao también se amplió al surgir el reparto San José en 1911, un ensanche del barrio Los Quemados y Pocitos, heredados del siglo XIX. Por otro lado, se prolongó el trayecto de varias calles de importancia local para conectarlas con la Calzada de Marianao, a la que por esa fecha se le construyeron sus aceras.<sup>11</sup> Poco a poco se fue ampliando el recorrido de las líneas del tranvía, lo que mejoró sustancialmente las comunicaciones y propició la aparición de otras nuevas urbanizaciones.

A principios de ese mismo año se terminó el primer bloque de viviendas del barrio obrero Redención en terrenos que también pertenecían a Dino Pogolotti, tesorero de la Compañía Nacional Constructora, entidad a la que se le adjudicó la construcción del barrio, entre otras muchas que optaron por esa posibilidad.<sup>12</sup> El reparto Larrazabal ya estaba urbanizado con calles arboladas y era atravesado por dos líneas del tranvía.<sup>13</sup>

La construcción del puente Asbert sobre el río Almendares en 1910, pionero en el país en el uso del hormigón armado, fue otro factor que favoreció el auge que iba alcanzando el territorio del oeste. A través del puente se estableció un vínculo rápido y seguro con la calle 23 de El Vedado, conexión que hasta ese momento se realizaba por un puente de madera en muy malas condiciones.

<sup>10</sup> Plano del reparto de población Almendares. "La Molina" y "La Meléndez". Nicanor del Campo y Diez, 1903.

<sup>11</sup> Inclán Lavastida, Fernando. *Historia de Marianao*. La Habana, Edit. El Sol, 1952.

<sup>12</sup> Bay Sevilla, Luis. "Por qué la barriada obrera de Pogolotti fue un fracaso". En: *Arquitectura*, La Habana, enero de 1941, p. 30-35.

<sup>13</sup> Plano del reparto Pogolotti, que comprende la urbanización de las fincas Larrazabal, Jesús María y San José, noviembre de 1912.

Por su parte, el Ayuntamiento para autorizar las parcelaciones en muchos casos exigía que los dueños construyeran algunas vías que mejorasen las comunicaciones dentro del territorio. Al aprobarse en 1912 la urbanización de la finca Buen Retiro, al sur de los terrenos del Campamento Columbia, la compañía constructora tuvo que hacer una avenida que uniera la Calzada de Marianao con la Calzada de Columbia. Se concibió así lo que es hoy la calle 100, un paseo arbolado con separador central, primero de ese tipo en el territorio.<sup>14</sup>

En 1911 fue parcelada la finca "La Miranda" para convertirse en el reparto Miramar, barrio que comenzó a ocuparse aproximadamente a partir de 1918 y se convirtió, en cierta medida, en una prolongación de El Vedado como zona de asentamiento de los sectores de mayores recursos económicos de entonces.<sup>15</sup> La retícula del nuevo reparto mantuvo la misma orientación de El Vedado, y la 5ta. Avenida, su eje principal, constituyó una prolongación de la calle Calzada, aunque las manzanas tenían diferentes dimensiones y proporciones. Los proyectistas prefirieron mantener esa continuidad con la retícula de El Vedado, muy apropiada en relación con el litoral, que haber prolongado la trama del colindante reparto Almendares. De ahí la irregularidad del encuentro de estos dos trazados.

A pesar de las similitudes existentes entre El Vedado y Miramar, la calidad de la urbanización de este último se quedó por debajo de la de El Vedado, sobre todo por la ocupación del litoral con balnearios y residencias particulares que obstaculizaron las visuales hacia el mar, lo que impidió la posibilidad de construir un Malecón hacia el oeste.

El trazado de Miramar consistió en una retícula de manzanas rectangulares de 90 por 200 m aproximadamente, delimitadas por una malla de 4 avenidas paralelas al mar: 1ra., 3ra., 5ta. y 7ma., y 19 calles perpendiculares a éste, de la 0 a la 36. Cada manzana se subdividió en 20 lotes regulares, 8 hacia las avenidas y 12 hacia las calles. La 5ta. Avenida constituye la espina dorsal del reparto, diferenciada por su paseo central arbolado, su mobiliario urbano y la majestuosidad de las edificaciones que se construyeron en ella. Como es lógico, el proceso de ocupación del territorio comenzó a partir de esta vía y por la zona más próxima al río.

Miramar fue, inicialmente, un barrio exclusivamente residencial en el que quedó legislado que las edificaciones no debían exceder de tres niveles y, al igual que en El Vedado, se estipuló la obligatoriedad del portal de 5 m y jardín de 4 m al frente y que las construcciones quedaran exentas en los lotes. Se estableció además que debían estar rodeadas, al menos, por un pasillo lateral de 2 m y medio como mínimo. En los solares de esquina se exigieron los 5 m de jardín por ambas calles. Al principio estuvo prohibida la construcción de edificios de apartamentos, así como el establecimiento de comercios en las avenidas paralelas al mar.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Plano de la finca Buen Retiro. Propietario Lucio Betancourt y José A. Cabarga. Proyecto de Reparto, septiembre de 1911.

<sup>15</sup> Plano del reparto Miramar. Vedado Nuevo, William O. Malley, 1918.

<sup>16</sup> "Las condicionales de los repartos Miramar y Alturas de Miramar". En: *Arquitectura*, La Habana, mayo de 1945, p. 162.

Con el paso del tiempo, si bien Miramar mantuvo una imagen de zona selecta dentro de la ciudad, la exclusividad inicial se vio perturbada por la incorporación de diferentes sectores sociales, ocupantes de los numerosos edificios de apartamentos que proliferaron a partir de la década del '40. Asimismo, la prolongación del barrio no contempló los grandes parques, ni fue tan generosa con el área verde como el núcleo inicial. El uso del portal quedó como obligatorio sólo para la 5ta Avenida.

En 1914 se produjo la urbanización del reparto Ampliación de Almendares en terrenos que Mendoza y Compañía le compraron a Nicanor del Campo. Junto con el reparto se construyó la actual calle 13, por la que más tarde pasaría el tranvía.

En contraste con las urbanizaciones reticuladas surgidas hasta entonces, en ese mismo año se diseñó el exclusivo reparto del Country Club al oeste del río Quibú, con anchas y sinuosas calles que determinaban unas manzanas irregulares con dimensiones nunca antes usadas en La Habana, de evidente ascendencia anglosajona.<sup>17</sup>

En 1916 se presentó un proyecto para la construcción de un Gran Parque de residencias y diversiones en la zona de las playas de Marianao. Tras una controvertida subasta fue aprobado ese mismo año. Se propuso un ambicioso plan que contemplaba un área residencial y una extensa zona recreativa, que no se llegó a materializar. En 1917 se estableció la posibilidad de vinculación entre el núcleo viejo de Marianao y el Country Club a través del Gran Boulevard, actual Avenida 147.

## Primera postguerra

Tras concluir la Primera Guerra Mundial se sucedieron con rapidez otras muchas parcelaciones en el territorio, algunas de ellas como ampliaciones de las ya existentes. En 1916 surgió el reparto La Sierra, en 1917 Ampliación de Almendares y un año después Querejeta.

<sup>17</sup> Plano del Country Club Park, marzo de 1919.

*Reparto Miramar en 1955. Aunque el barrio mantuvo una imagen selecta, su exclusividad se vio perturbada con la construcción de numerosos edificios de apartamentos en la década del '40.*



En 1918 surgió el reparto Alturas del río Almendares, promovido por Juan R. Arellano,<sup>18</sup> con un trazado de calles sinuosas de 14 m de ancho que repetían a menor escala la trama irregular utilizada en el Country Club. Este trazado irregular distinguió al nuevo reparto de las urbanizaciones colindantes y permitió además que se adaptase adecuadamente a la accidentada topografía de esa zona, lo que acentuó su ca-



*El reparto Alturas del Río Almendares (Kohly) utilizó un trazado de calles sinuosas e irregulares para adaptarse a la accidentada topografía de la zona próxima al río. Foto tomada en 1937.*

rácter suburbano por el aspecto “rústico” que se derivaba de su concepción como zona de fincas-quintas o de recreo sujeta a restricciones impuestas por la compañía urbanizadora. Los nombres dados a las calles de este reparto: Paz, Victoria, Los Aliados y Bélgica aludían a la Primera Guerra Mundial, conflicto terminado en el mismo año en que fue concebido.

Dos años más tarde, en 1920, se produjo una prolongación de ese trazado irregular hacia el sur llegando hasta el río al urbanizarse el reparto Colinas y Riveras del río Almendares, conocido como reparto Kohly por el apellido de su propietario.<sup>19</sup> Esta ampliación mantuvo las mismas características desde el punto de vista urbano. Por la forma irregular de las manzanas, predominaron los lotes trapezoidales, cuyas dimensiones oscilaban entre los 15 y 20 m de frente por unos 40 m de profundidad aproximadamente.

La ocupación de la zona comenzó por las calles más próximas a la Calzada de Columbia, hoy Avenida 41. Estas parcelaciones tuvieron una gran aceptación dentro de la clase media y media alta. Predominaron las edificaciones tipo chalé, de una o dos plantas, destinadas a la función residencial.

Al comenzar la década del '20, José López Rodríguez, apodado Pote, uno de los principales impulsores del reparto Miramar, promovió la construcción de una vía de acceso directo desde El Vedado. Fue construido entonces, en 1921, el Puente de Miramar, conocido como Puente de Pote, que conectaba la 5ta. Avenida de Miramar con la calle Calzada de El

Vedado. Este puente aumentó las posibilidades de conexión con El Vedado y propició que continuase el proceso de ocupación de los numerosos repartos que ya existían. En 1924 se aprobó la urbanización de Alturas de Miramar y un año más tarde la del reparto Playa de Miramar.

Tras la crisis de 1933, las actividades urbanísticas más notables ocurridas en el territorio estuvieron asociadas a exaltar el ámbito de las instalaciones del Cuartel Columbia. Después del golpe militar, el campamento fue sometido a una reconstrucción capital. Por su significación como base militar más importante del país, se hizo necesaria la jerarquización de las principales vías que conducían hacia sus predios. No es casual que la actual calle 41, una de las principales arterias que surca el territorio, se llamase Calzada de Columbia, así como la calle Buen Retiro, hoy calle 100, en su tramo desde el obelisco hasta la Calzada de Marianao se nombró por un tiempo Avenida de Columbia.

Con tal propósito, el General Batista impulsó la remodelación de esas calles y la construcción de varios edificios monumentales en terrenos que originalmente pertenecían al cuartel, en aras de otorgarle esplendor a la zona. Se destacan, entre ellos, el conjunto de la Plaza Finlay, conformado por cuatro edificaciones similares en torno al obelisco, diseñado por el arquitecto José Pérez Benitoa, el mismo que ejecutara el proyecto del Hospital Militar anexo al Campamento<sup>20</sup> y otras obras vinculadas al Gobierno. El obelisco fue emplazado en una plazoleta que actúa como elemento ordenador de los recorridos vehiculares.<sup>21</sup>

También fueron construidos en terrenos pertenecientes al Campamento Columbia el Instituto de Segunda Enseñanza, el Hospital de Maternidad Obrera, la Jefatura de Policía de Marianao y el Tribunal Superior de Guerra. A lo largo de la Calzada de Columbia se edificaron además varios conjuntos de viviendas para oficiales del ejército, según su rango.<sup>22</sup>



*Campamento Columbia y zonas aledañas en la década del '40. Obsérvese los conjuntos monumentales de la actual Plaza Finlay, el Hospital Militar y la Calzada remodelada a Columbia.*

<sup>18</sup> Inclán Lavastida, Fernando. *Historia de Marianao*. La Habana, Edit. El Sol, 1952.

<sup>19</sup> Plano de Colinas y Riveras del río Almendares, propiedad de Federico Kohly, firmado por Cisneros y Capó, ingeniero y arquitecto, 1920.

<sup>20</sup> Plano del Hospital Militar más terrenos hasta calle Santa Rosa, 1943.

<sup>21</sup> Viego, José Antonio. “Obras de mejoramiento urbanístico en Marianao”. En: *Arquitectura*, La Habana, septiembre de 1943, p. 361.

<sup>22</sup> Plano del reparto “Cabo Justo Machín”, Casas para sargentos, 1938.

La construcción de todas estas obras se produjo a la par de la remodelación de esas calles, en particular de la Calzada de Columbia, a la que en el trayecto desde el punto en que convergía dicha calzada y la calle 9 por donde circulaba el tranvía, conocido como las cuatro curvas, hasta el Hospital Militar, se le construyó un separador central con césped y luminarias y se estableció que en relación con el eje de dicha vía debería dejarse un amplio espacio sin fabricar. A tal fin, fue necesario demoler algunas construcciones existentes.

## Segunda postguerra

Después de concluida la Segunda Guerra Mundial se produjo en la capital otro *boom* de repartos. La vertiginosa propagación del uso del automóvil facilitó la creación de nuevas urbanizaciones suburbanas en las zonas periféricas. Así, pues, en Marianao surgieron a finales de la década del '40 los repartos Alturas de la Salle, Alturas de Belén, Alturas del Bosque, Santa Felicia, Náutico, Alturas de Marianao... Las nuevas urbanizaciones constituyeron enlaces entre otras ya existentes.

Este proceso estuvo asociado a una efervescente actividad constructiva. Se calcula que a finales de los años '40 se construyó un promedio de trescientas casas mensuales.<sup>23</sup> En 1949 se acuñó el lema "Marianao, ciudad que progresa" aludiendo a ese auge constructivo. Pero en muchas de estas nuevas parcelaciones no se cumplió con lo establecido en las regulaciones urbanísticas en cuanto a áreas para espacios y edificios públicos, convirtiéndose muchas de ellas en una sucesión infinita de "casitas con jardín".

En agosto de 1948 fue efectuada una sesión conjunta del Club Rotario de Marianao y La Habana dedicada a "...la necesidad urgente (...) de estudiar la manera rápida de proveer nuevas vías de comunicación entre Marianao y La Habana".<sup>24</sup> El puente de la calle 23, conocido como Puente Almendares, se congestionaba con mucha frecuencia, debido al fuerte flujo de tráfico a través de él. En el Puente de Pote se producían grandes embotellamientos cada vez que debía abrirse para el tránsito fluvial. En esa reunión fue realizado un llamado, que recibió el apoyo del Colegio de Arquitectos, para que el Gobierno reconociera la magnitud del problema y se le brindara una solución al mismo.

En 1950 se proyectó un puente colgante a la entrada del río Almendares que conectaba la vía del Malecón, en su planificada prolongación, con el reparto Miramar, de manera tal que el puente terminaría en un parque concebido en la zona de La Puntilla.<sup>25</sup> En esa misma fecha, al eliminarse los tranvías en La Habana, se decidió adaptar el puente de la calle Línea para el tráfico de vehículos y ómnibus, pero esa medida fue apenas un paliativo a la crítica situación.

El proyecto de puente colgante fue desechado, entre otras razones, porque la conexión por Malecón y la Avenida 1ra. de Miramar sería muy larga, debido al ensanchamiento del río en su desembocadura. Se decidió que la solución más adecuada debía ser un túnel que enlazara la calle Línea de El Vedado con la actual Avenida 31, entonces calle 9 de Marianao, tam-



*La eliminación del servicio de tranvías en los años '50 permitió el ensanche de la antigua Calzada de Columbia. Véase un fragmento de las actuales avenidas 31 y 41.*

bién llamada Línea. El proyecto fue realizado por el ingeniero José Menéndez Menéndez. Según estudios realizados,<sup>26</sup> el 50 % de la población de Marianao se trasladaba a La Habana todos los días en viajes de ida y regreso. En tránsito, en una jornada de veinticuatro horas, era de 9 900 ómnibus, 1 000 tranvías, 63 600 autos, 7 300 camiones y 1 300 en otros medios de transporte. Se estimó que este tráfico se incrementaría al considerar que para 1980 Marianao debía aumentar su población a unos 380 mil habitantes. El túnel construido tiene 4,50 m de altura y 525 m de longitud con entradas por las calles 20 y 22 de El Vedado, y 2 y 4 de Miramar. A lo largo de medio siglo, este enlace ha demostrado su efectividad como vínculo entre los antiguos municipios de La Habana y Marianao.

Con la sustitución de los tranvías quedó como medio fundamental para el transporte público el uso de los ómnibus urbanos. La Avenida 31, antigua calle 9, se convirtió en una ancha arteria de circulación vehicular, lo que propició que se construyeran numerosas edificaciones en toda su extensión. A lo largo de esos años, la Avenida 41, antigua Calzada de Columbia, fue remodelada por tramos<sup>27</sup> y fueron prolongados los trayectos de otras importantes vías como la calle Consulado, hoy 60; la calle Paseo 4 de Septiembre, hoy 124; el Gran Boulevard y Luisa Quijano, hoy 147 y 130, entre otras.

<sup>23</sup> Inclán Lavastida, Fernando. *Historia de Marianao*. La Habana, Edit. El Sol, 1952, p. 275.

<sup>24</sup> "Nuevas vías de comunicación". En: *Arquitectura*, La Habana, agosto-septiembre de 1948, p. 229-231.

<sup>25</sup> "El Malecón de La Habana. Su reconstrucción y terminación". En: *Arquitectura*, La Habana, febrero de 1950, p. 46-50.

<sup>26</sup> "Informe sobre el túnel de La Habana a Marianao presentado por el ingeniero José Menéndez Menéndez". En: *Arquitectura*, La Habana, noviembre de 1951, p. 517-520.

<sup>27</sup> Plano del Proyecto de reconstrucción de la Avenida 4 de Septiembre (Calzada de Columbia) desde Avenida de la Victoria al Puente Asbert. Plano del Proyecto de reconstrucción de la Avenida 4 de Septiembre (Calzada de Columbia) desde calle 14 hasta Avenida de la Victoria.



Proyecto de puente colgante sobre la desembocadura del río Almendares, 1951.

La zona de La Puntilla pertenecía a la *The Insular Railway Company* y servía como paradero de los tranvías. Al ser eliminado este medio de transporte, la zona quedó libre e inmediatamente se realizó un proyecto para su parcelación como zona residencial, a pesar de que existían propuestas de parques para esa área. Este proyecto levantó airadas protestas. El arquitecto Alberto Prieto, profesor de la cátedra de Arquitectura de Ciudades de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de La Habana se dirigió al Ministro de Obras Públicas en una carta en la que le expresó:

...una vez más el interés colectivo está al ceder ante el privado (...) No es solamente que se olvide en ese proyecto armonizar en algo los intereses de la ciudad con los privados, no es que falte algún requisito que pudiera exigirse para la defensa del progreso capitalino; es que en esos terrenos, que es uno de los espacios libres más importantes, providencialmente existentes aún en nuestra capital, y que por su situación, sus posibilidades turísticas y por lo mucho que pueden significar para nuestro frente de agua, son de interés supremo, no se cumple en su parcelación ninguno de los requisitos que hubieran requerido en una urbanización mediocre de mediados del siglo pasado. No es sólo que se desconozcan por completo los postulados de la técnica contemporánea en lo que para el progreso de ciudades se exige hoy en todos los países civilizados a esta clase de parcelaciones; no es solamente que no se cumpla lo dispuesto en el Decreto 613 de marzo 28 de 1946 (...) es que tampoco hay el más breve indicio de cumplimiento de lo dispuesto en nuestras antiguas Ordenanzas de Construcción, que ya en 1961 exigían provisión de terrenos para parques, plazas, iglesias, escuelas y mercados. Es que se insiste en la técnica funesta de cerrar el acceso al frente de agua, vendiéndose éste como propiedad privada, despojando a la ciudad **de un vital elemento de recreo, salud y seguridad.**

La urbanización de La Puntilla se llevó a cabo con una lotificación completa, ajustada a la sinuosidad del lugar, dejando al uso público sólo las calles imprescindibles para el acceso. La forma de ocupación de las manzanas mantenía la condi-

ción del uso de jardín y la construcción de edificaciones exentas en cada lote. Inicialmente se ocupó el perímetro de la zona bordeando el litoral. Hacia el sur fueron construidas residencias, casi siempre biplantas, con su frente hacia la prolongación de la calle 3ra., llamada Avenida del Río. En la calle 1ra. se construyeron las torres del edificio Rosita Hornedo, hoy Sierra Maestra. Al terminar la década del '50, en la zona central, donde también se edificaron residencias individuales, quedaron numerosos lotes vacíos que fueron ocupados en los '70 por edificios multifamiliares de microbrigadas, implantados sin adecuarse a la morfología urbana de la zona.

En 1956 se realizó un cambio de identificación a las calles del municipio. En el núcleo original se había continuado la tradición decimonónica de identificar las calles con nombres, cuyo origen se debía a razones diversas, algunos de los cuales fueron modificados a lo largo del tiempo. Por ejemplo, la actual Avenida 45 se llamó Dolores y después se nombró Steinhard, 114 se llamaba Domínguez y después General Lee, 124 se llamó Paseo de la Reina y después Paseo 4 de Septiembre, 118 se llamó Calle del Príncipe de Asturias y después Adolfo Castillo. En la mayoría de los nuevos repartos se prefirió identificar las calles con letras o números, asumiendo en cada caso una numeración particular para sus calles. De esta forma se podían encontrar calles 1, 3, 5, etcétera en Almendares, Ampliación de Buenavista o Miramar; calles A, B, C, etcétera en Buenavista, Almendares, Buen Retiro, entre otros.

Con la nueva denominación, esta caótica situación fue solucionada al aplicar en todos los casos el uso de números, pares e impares según la orientación, tratando de lograr una continuidad en sentido este-oeste y norte-sur, en la medida en que las características del trazado ya existente así lo permitió. Se asumió, además, denominar calles a las de números pares y avenidas a las de los impares. De la nomenclatura anterior sólo se mantuvo la utilizada en Miramar, ya que se correspondía con los nuevos criterios adoptados para todo el territorio.

La zona al oeste del río Almendares se fue conformando por adiciones sucesivas, sin un plan que regulase y ordenase su crecimiento. Las vías más importantes que la atraviesan adquirieron su protagonismo por razones accidentales y no por una planificación preconcebida de sus recorridos. Estas vías son las Avenidas 31, 41 y 51. La Avenida 51 se corresponde con el primitivo camino que comunicaba la ciudad de La Habana con Vuelta Abajo, convertido en el siglo XIX en la Calzada de Marianao. El trayecto de lo que es hoy la Avenida 31 fue establecido en 1903 por la primera línea del tranvía que comunicó a Marianao con El Vedado. La actual Avenida 41 fue concebida en 1902 como una carretera para conectar El Vedado con el Cuartel Columbia, de ahí su nombre original de Calzada de Columbia. Por la significación que fueron asumiendo a lo largo del tiempo se realizaron en ellas sucesivas modificaciones a tono con esa jerarquía. La 5ta. Avenida de Miramar es otra de las vías más extensas e importantes que atraviesa la zona. Fue definida en 1911 al parcelarse el reparto Miramar y a diferencia de los anteriores, este eje sí fue concebido como calle principal, por lo que desde su nacimiento tuvo un tratamiento acorde con esa significación. Al prolongarse las urbanizaciones a lo largo del litoral se mantuvo su carácter protagonista como espina dorsal de las urbanizaciones y como vía de circulación rápida.

Al finalizar la década del '50 fue sustituido el Puente de Pote. La congestión del tráfico que ocasionaba el paso de las

<sup>28</sup> Prieto, Alberto. "Los grandes errores urbanísticos de Marianao". En: *Arquitectura*, La Habana, noviembre de 1951, p. 473.

embarcaciones por el río resultaba cada vez más conflictiva. Se decidió edificar otro túnel atendiendo a la eficacia que había tenido el de Línea y, además, a la presencia en La Habana en esos momentos de la empresa francesa que había construido el **túnel de Labanía**.<sup>29</sup> En los estudios previos realizados fue analizada la variante de unir el Malecón con el punto de convergencia entre la Avenida 1ra. y 3ra. en La Puntilla o construirlo en el mismo lugar del Puente de Pote. Esta última requería demoler el puente y extraer los pilotes hincados en las dos orillas; pero a pesar de eso, resultaba más económica que la primera variante, pues sólo necesitaba dos cajones prefabricados, mientras la otra requería de cuatro. Se concibió un paso para los peatones por cada lado, cruces sobre el túnel y, además, vías menores de acceso al Torreón de La Chorrera y a las calles 16, 18 y 20 de El Vedado. La construcción de este túnel no sólo permitió la conexión entre la 5ta. Avenida de Miramar con la calle Calzada de El Vedado, sino también su vinculación directa con la avenida del Malecón prolongada ya hasta el río.

## Después de 1959

Al triunfar la Revolución en 1959, se contuvo el proceso de creación de nuevas urbanizaciones en el territorio. La actividad constructiva estuvo encaminada a la refuncionalización de numerosas edificaciones, entre las que se destaca la conversión del Campamento Columbia en el centro Ciudad Escolar Libertad. Asimismo fueron transformadas en escuelas y albergues para becados un gran número de residencias de antiguos repartos exclusivos. De la misma forma, los antiguos clubes privados de la playa se convirtieron en círculos sociales obreros.

La actividad constructiva inicial se dirigió fundamentalmente a la creación de centros educacionales, hospitalarios, deportivos y recreativos, y a la satisfacción de las necesidades de viviendas, inicialmente con los conjuntos realizados por el Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda (INAV), los llamados “edificios de Pastorita”, y más tarde a través de las microbrigadas sociales.

Entre los centros educacionales construidos en el territorio del oeste se encuentran dos obras paradigmáticas de la arquitectura cubana de la segunda mitad del siglo XX: las Escuelas de Arte de Cubanacán, emplazadas en los antiguos campos de golf del Country Club, cercanas al litoral, y la Ciudad Universitaria “José Antonio Echeverría” (CUJAE), ubicada hacia el sur, próxima al antiguo Central Toledo, único central azucarero de la capital.

En la medida en que se fueron construyendo centros educacionales con las condiciones adecuadas a tal fin, muchas de las antiguas residencias fueron refuncionalizadas de nuevo y pasaron a ser sedes diplomáticas o embajadas, oficinas estatales o centros de investigación, muchos de los cuales constituyeron el embrión del llamado Polo Científico que se desarrolló hacia el oeste del territorio a partir de los años '80, cuyo antecedente fundamental fue la construcción del Centro Nacional de Investigaciones Científicas (CENIC) a mediados de los '60.

Los cambios económicos introducidos en el país en la década del '90 han repercutido sustancialmente en el área que se analiza, en particular en la zona que se corresponde hoy

con el municipio Playa. De nuevo las antiguas residencias cambiaron de usos y se convirtieron en oficinas de firmas extranjeras radicadas en el país o en tiendas en divisas, entre otras muchas funciones surgidas a partir de las medidas económicas tomadas.

Por la misma razón, en la zona próxima al litoral se ha fomentado la construcción de hoteles e inmobiliarias con el propósito de incrementar el turismo internacional en la capital. Al otrora solitario hotel Tritón, construido a finales de los '70, lo acompañan en estos momentos varias instalaciones de diferentes tipologías y nivel de diseño, unas terminadas y otras en proceso de ejecución.

## El futuro

Son muchas las oportunidades y amenazas a las que se enfrentará el territorio en el siglo que recién ha comenzado. El futuro no puede ser predecido, pero sí controlado. Sobre los intereses individuales de los diversos involucrados debe prevalecer un respeto por la ciudad y sus valores, y, sobre todo, la clara conciencia de que al preservar éstos se está cumpliendo un compromiso con aquellos que los crearon, con nosotros mismos y con las futuras generaciones. ■

## Bibliografía

- ALFONSO GALLOT, BERTA. *Los transportes habaneros*. La Habana, Instituto de Investigaciones del Transporte, 1991, t. III.
- BAY SEVILLA, LUIS. “Por qué la barriada obrera de Pogolotti fue un fracaso”. En: *Arquitectura*, La Habana, enero de 1941, p. 30-35.
- COYULA, MARIO. “Playa frente al espejo: desafíos del siglo XXI”. En: *Revolución y Cultura*, La Habana, 2001, p. 4-11.
- “El Malecón de La Habana. Su reconstrucción y terminación”. En: *Arquitectura*, La Habana, febrero de 1950, p. 46-50.
- HERRERA SORIANO, MERCEDES. *Los transportes habaneros. Estudios históricos*. La Habana, Instituto de Investigaciones del Transporte, 1990, t. II.
- INCLÁN LAVASTIDA, FERNANDO. *Historia de Marianao*. La Habana, Edit. El Sol, 1952.
- “Informe sobre el túnel de La Habana a Marianao presentado por el ingeniero José Menéndez Menéndez”. En: *Arquitectura*, La Habana, noviembre de 1951, p. 517-520.
- “Las condicionales de los repartos Miramar y Alturas de Miramar”. En: *Arquitectura*, La Habana, mayo de 1945, p. 162.
- MARTÍN ZEQUEIRA, MARÍA ELENA y EDUARDO LUIS RODRÍGUEZ. *La Habana, Guía de Arquitectura*. La Habana-Sevilla, Junta de Andalucía, 1998.
- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, JOSÉ. “El túnel de La Habana”. *Sociedad Cubana de Ingenieros*, La Habana, no. 10, 1957.
- “Nuevas de vías de comunicación”. En: *Arquitectura*, La Habana, agosto-septiembre de 1948, p. 229-231.
- NÚÑEZ JIMÉNEZ, ANTONIO y NICASIO VIÑA VAYÉS. *La cuenca del río Almendares*. La Habana, Edit. Diputación de Sevilla, 1998.
- PRIETO, ALBERTO. “Los grandes errores urbanísticos de Marianao”. En: *Arquitectura*, La Habana, noviembre de 1951, p. 473.
- RODRÍGUEZ, EDUARDO LUIS. *La Habana, Arquitectura del siglo XX*. Barcelona, Edit. Blume, 1998.
- VIEGO, JOSÉ ANTONIO. “Obras de mejoramiento urbanístico en Marianao”. En: *Arquitectura*, La Habana, septiembre de 1943, p. 361.

<sup>29</sup> Cuevas, Juan de las. *500 años de construcciones en Cuba*. La Habana, Edit. Chavín, 2001.

# Vulnerabilidad alimentaria en Cuba: análisis y cartografía cinco años después

Arq. Manuel de Jesús Mendoza Castellanos  
Instituto de Planificación Física

## 1 Introducción.

Los últimos años transcurridos, particularmente el espacio que media entre el año 1998 con el inicio y desarrollo del primer ejercicio del VAM<sup>1</sup> en Cuba y la última versión finalizada el pasado año 2003,<sup>2</sup> con el financiamiento del Programa Mundial de Alimentos (PMA) de las Naciones Unidas, han sido portadores de nuevas experiencias en varios de los países en que estos estudios se realizan, como resultado de la atención de que los mismos son objeto, tanto por los especialistas que propiamente los ejecutan como por aquellos consultores y expertos que les brindan asesoría y seguimiento desde oficinas nacionales y regionales o desde la propia Unidad VAM radicada en la sede del PMA en Roma. Lo anterior ha permitido precisar conceptos, actualizar definiciones y refinar métodos analíticos en su aplicación, con la consiguiente ganancia en el mejoramiento del alcance y contenido de los enfoques, así como respecto a la calidad de los propios productos en sí.

Es en este contexto, y como parte del particular proceso de aplicación durante cinco años consecutivos de esta herramienta de trabajo en Cuba, por parte de la Oficina Nacional del VAM en el Instituto de Planificación Física (IPF) y en las Direcciones de Planificación Física de las cinco provincias orientales, con la participación de un número importante de organismos e instituciones del país, que se han ejecutado tres investigaciones y consecuentemente producido tres salidas del VAM, portadoras de interesantes análisis y reveladores resultados para el país.

El presente artículo describe de manera sinóptica lo acontecido en el período acotado.

## 2 Comentario sobre el nuevo marco de trabajo analítico aplicado.

Con el objetivo de identificar, localizar, estimar la severidad y comprender mejor las condiciones de la inseguridad y la vulnerabilidad alimentaria en los países, territorios y hogares, así como de proveer una visión derivada del análisis sistemático y real de todas las informaciones disponibles, que posibilite elevar la calidad del proceso de diseño y focalización de acciones de asistencia o habilitación para el desarrollo, tanto de las Oficinas del PMA como de las instituciones oficiales involucradas, fue es-

tructurado un nuevo marco de trabajo analítico durante el año 2001 tratando de uniformar, bajo un enfoque más amplio y profundo, el proceso de análisis de la vulnerabilidad a la inseguridad alimentaria para el conjunto de regiones y países.

Reconociendo la complejidad fundamental que caracteriza un análisis de esta naturaleza, así como las deficiencias y vacíos inevitables implícitos muchas veces en los conocimientos, informaciones, datos y estadísticas disponibles, este proceso amplio trata de acercar la realidad a través de múltiples pasos analíticos complementarios. Transitando de un análisis de expertos sobre las cuestiones principales a escala nacional de la inseguridad alimentaria, a un análisis de datos secundarios desagregados territorialmente, a un proceso interactivo de caracterización y zonificación de la inseguridad subnacional, y a un levantamiento de datos primarios, el proceso trata de reunir y comparar informaciones y datos de varias fuentes y tipos, a fin de disminuir las deficiencias mencionadas y establecer un consenso bien informado y práctico sobre los lugares y poblaciones que tienen los problemas más acuciantes de inseguridad alimentaria.

Su atención, sin caer en aplicaciones esquemáticas, aporta productos mucho más seguros y confiables para la toma de decisiones en los países. En Cuba, dadas las condiciones diferentes al resto de los países de la región, la trayectoria de los estudios VAM obedece a dichas particularidades, según el cuadro 1.

Estudios VAM desarrollados en Cuba			
Ejecución	Objetivos	Métodos	Resultados
1ra. Fase	1. Focalización geográfica	-ADS 97/98	-Desigualdades territoriales y municipios vulnerables
2da. Fase	2. Actualización de focalización geográfica	-ADS 00/01	-Ídem anterior
	3. Perfil de la vulnerabilidad	-Participativo	-Identificación de grupos vulnerables -Mapa de persistencia de la vulnerabilidad

(ADS= Análisis de Datos Secundarios)

Cuadro 1. Trayectoria de los estudios VAM.

<sup>1</sup> Vulnerability Analysis and Mapping.

<sup>2</sup> En los números 2 del 2001 y 1 del 2002 de la revista *Planificación Física-Cuba* hicimos referencia en los artículos al enfoque metodológico aplicado y avances logrados hasta aquel momento.

### 3 Principales resultados técnicos obtenidos.

En el transcurso de las dos fases de trabajo ejecutadas y de la comparación de los tres momentos de valoración de la vulnerabilidad alimentaria realizados, dos de ellos efectuados por métodos de análisis de datos secundarios y un tercero a partir de criterios consensuados de más de 70 expertos consultados en las propias provincias evaluadas, se arribó a un resultado interpretado convencionalmente como “Persistencia de la Vulnerabilidad”, dado que un conjunto de 26 municipios reiteraron su clasificación como Muy Vulnerables.

Este resultado y su representación cartográfica se muestra en la figura 1.

Tal deducción, a partir de resultados cuantitativos y cualitativos combinados, infiere un nivel de confianza superior a un resultado de particular trascendencia en la evaluación de la vulnerabilidad de la región, el que ha conjugado elementos a través de informaciones y sucesos durante el transcurso de más cinco años. Por otra parte, tres municipios mostraron discrepancias en sus resultados: Moa, Santiago de Cuba y Yateras, por lo que a fin de aclarar el entendimiento de sus condiciones particulares se sugirió un seguimiento de trabajo de campo en ellos.

Un análisis territorial de los resultados mostró una alta participación de municipios, cuyos territorios se extienden total o parcialmente sobre zonas de montaña. De los 26 municipios con categoría de Muy Vulnerables resultado de esta actualización, un 57 % se corresponden con dichas zonas y además se evidenció que un 75 % de los municipios de montaña que clasificaron como de Muy Vulnerables en la primera versión adquirieron esa misma categoría en esta actualización del VAM, lo cual indica que estos lugares mantienen condiciones estables de vulnerabilidad, aun cuando han sido analizados a través de variables que no son en su totalidad las mismas que las utilizadas en el análisis de la primera versión, y además infiere el peso importante que parecen representar estos territorios en el resultado final de la vulnerabilidad.

Otro rasgo relevante que distingue un número de municipios que clasificaron como Muy Vulnerables, resultado del análisis de riesgo realizado, está relacionado con los efectos de la sequía agrícola, fundamentalmente en territorios de las provincias de Las Tunas y Guantánamo.

Por otra parte, factores y elementos trazadores de la inseguridad alimentaria y la vulnerabilidad valorados por especialistas y expertos participantes en los distintos eventos realizados en la base, tratando de establecer otras distinciones territoriales, han coincidido en situar con menores ventajas relativas territorios y poblaciones del ámbito rural cuando se comparan con el medio urbano, en las condiciones cubanas y en particular en esta región oriental estudiada. En efecto, de los 26 municipios que tuvieron una alta coincidencia de vulnerabilidad en los tres momentos de valoraciones realizadas, el 73 % son territorios en que predominan las condiciones rurales de la población que en ellos reside.

Como resultado del proceso participativo ejecutado se identificó un conjunto de grupos vulnerables, entre los cuales tuvieron una particular relevancia: los ancianos solos, los menores en desventaja social, las madres solas, las personas discapacitadas por limitaciones sensitivas, mentales o físico-motoras, así como las mujeres embarazadas y que lactan, los enfermos de ataxia y otros grupos de personas caracterizados como vulnerables.

Entre algunos rasgos característicos de los resultados que se obtuvieron se puede resaltar, por un lado, la estrecha rela-

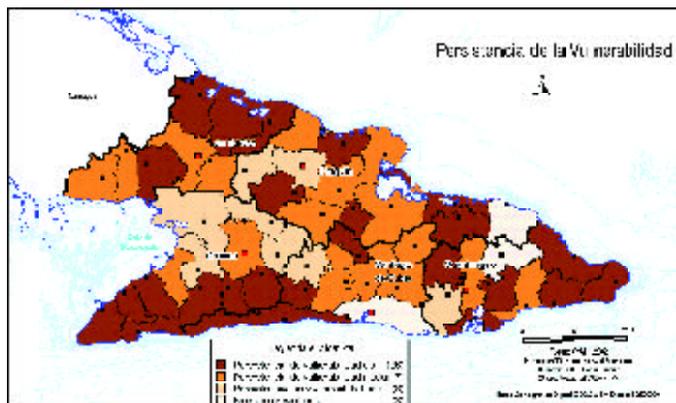


Figura 1. Mapa de persistencia de la vulnerabilidad.

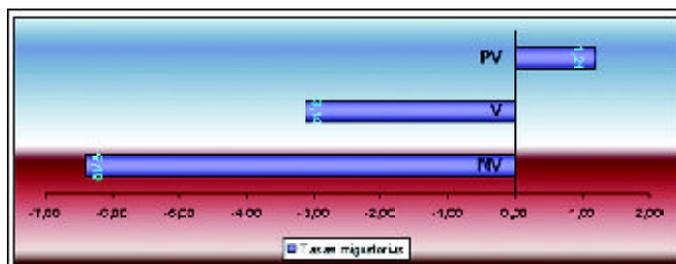


Gráfico 1. Relación vulnerabilidad y tasas migratorias.

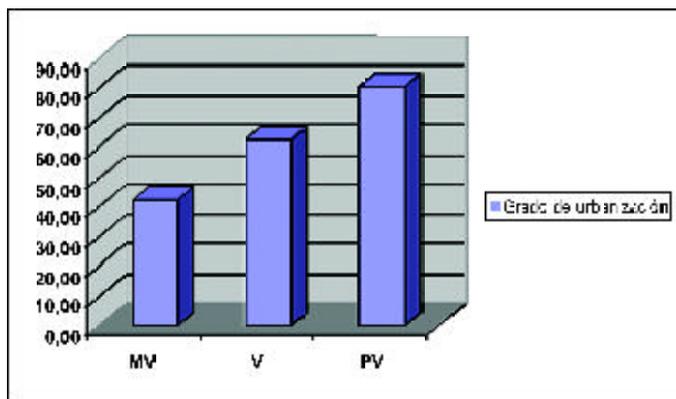


Gráfico 2. Relación vulnerabilidad y grado de urbanización.

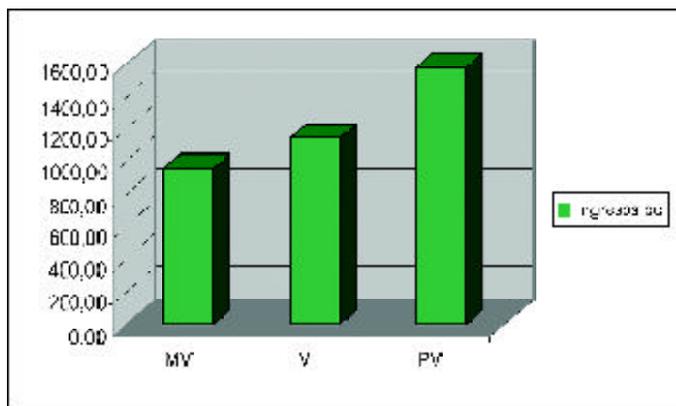


Gráfico 3. Relación vulnerabilidad e ingresos per cápita.

ción mostrada entre las categorías de vulnerabilidad que adquirieron los municipios de estas provincias con el comportamiento de las tasas migratorias de la población en el período 1998- 2000, según el gráfico 1.

Por otra parte, también las categorías de vulnerabilidad obtenidas se correspondieron en forma proporcional con factores como el grado de urbanización alcanzado por los municipios en el año 2000 (gráfico 2).

Respecto al ingreso per cápita, gráfico 3, se puede apreciar que los municipios Muy Vulnerables adquieren un nivel promedio de este indicador inferior a los 1 000 pesos por año, mientras que los Poco Vulnerables alcanzan un promedio de 1 500 pesos por año.

#### **4 Vínculos con el ordenamiento territorial.**

En el caso de Cuba se lleva a cabo un sistema de planeamiento físico que, a través de instrumentos adecuados a cada escala territorial y según su alcance temporal, elabora e implementa las políticas y estrategias de ordenamiento físico-espacial a partir de la identificación de problemas y potencialidades.

Los resultados que sobre la vulnerabilidad a la inseguridad alimentaria se obtienen y los mapas a que se arriban no pueden ni deben escapar al ámbito de acción de estos instrumentos, y al integrarse al sistema de escalas territoriales del planeamiento aportan múltiples elementos que conciliados con los intereses de los sectores en el territorio permitirían identificar y precisar objetivos de importancia en la formulación de políticas de ordenamiento territorial para la región.

En estos términos, cinco años después es posible afirmar que:

- VAM ha podido desarrollar en Cuba, con el auspicio del PMA, una iniciativa de trabajo que ha resultado particularmente interesante, tanto por haber sido conceptualmente adaptada a condiciones y características específicas como por su carácter eminentemente práctico y especialmente útil al país, en lo que ha influido su inserción en la actividad de la Planificación Física, sistema instituido estatalmente y portador de herramientas de ordenamiento territorial puestas en práctica por más de cuarenta años en el país.

Por otra parte:

- VAM ha brindado un resultado y un método de trabajo que pueden ser de utilidad en todas las escalas de trabajo de la Planificación Física, el asunto está en descubrirlos y extraer de ellos los mejores productos para darle aplicación adecuada en las distintas actividades del planeamiento. Hay que interpretarlo, no es de consumo directo.

- VAM ha enfocado una escala regional de trabajo en el ámbito nacional, primero, y posteriormente a nivel del conjunto de cinco provincias y los 54 municipios componentes, que en el transcurso de los últimos quince años no se había podido enfrentar con regularidad por parte del sistema.

- VAM ha creado fuera del sistema, en el concierto de un gran número de instituciones nacionales y agencias internacionales con quienes ha compartido el producto, un escenario propicio y oportuno para que la Planificación Física interactúe.

#### **5 Algunos logros.**

- Se han desarrollado capacidades humanas y se han creado capacidades técnicas y tecnológicas en el IPF y en las Direcciones de Planificación Física de las cinco provincias orientales que han trascendido en el tiempo.

- Se ha conseguido caracterizar territorialmente, con bastante amplitud y actualidad, la región oriental del país y comparativamente respecto a las restantes, debido a un trabajo sistemático y sostenido durante cinco años, a través no sólo de los resultados finales de cada investigación, sino también de los productos analíticos intermedios obtenidos. Con ello se ha podido obtener una visión de algunas de las principales diferencias y desigualdades territoriales que relativamente sitúan en desventaja al grupo de las cinco provincias orientales del país, y que en la segunda fase de la investigación también identificó en similar situación a las provincias de Camagüey y Pinar del Río, en las regiones central y occidental respectivamente.

- VAM ha ocupado un significativo espacio, según fue concebido, como herramienta soporte para la implementación de proyectos por parte del PMA en el país, y también como insumo nada despreciable en el proceso de la toma de decisiones de la Agencia.

- Lo expresado arriba se ha sustentado en una política de alianza desplegada por parte de la Oficina del PMA en Cuba en relación con el IPF, a través de la aplicación de una modalidad excepcional en el contexto regional o más allá, implementada sobre la base de relaciones transparentes, pacientes y respetuosas, intereses mutuos y desarrollo de un trabajo presidido por las exigencias del rigor técnico y la calidad, que cinco años después exhibe todavía signos alentadores de salud.

- Con la primera investigación del VAM realizada se obtuvo el Premio Nacional de la Academia de Ciencias de Cuba (ACC), así como el Premio del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente (CITMA), ambos para el año 2001. Con la última investigación ejecutada sobre el Perfil de la Vulnerabilidad y su presentación en el XV Foro Municipal de Ciencia y Técnica 2003, se obtuvo la categoría de Resultado Relevante.

- Proyección internacional: Con la promoción y apoyo del PMA se ha prestado colaboración internacional a través de consultorías en varios países de la región; por este concepto se han obtenido montos en divisas de importancia para la institución, así como para la sostenibilidad de la Oficina Nacional del VAM propiamente, a la vez que se han establecido amplias relaciones de trabajo y se ha tenido la oportunidad de exponer internacionalmente los resultados técnicos y las mejores lecciones aprendidas. ■

#### **Bibliografía**

CENTRO DE INVESTIGACIONES DE LA ECONOMÍA MUNDIAL (CIEM). Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Investigación sobre desarrollo humano y equidad en Cuba, 1999.

MENDOZA, MANUEL DE JESÚS, LUCÍA FAVIER ET. AL. Análisis y cartografía de la vulnerabilidad a la inseguridad alimentaria en Cuba. Proyecto VAM Cuba, 2001.

..... Análisis y cartografía de la vulnerabilidad a la inseguridad alimentaria en Cuba: actualización. Proyecto VAM Cuba.

# Relatoría de la Comisión No. 3: Competencias municipales en materia de urbanismo y ordenamiento territorial

Arq. Fausto Martínez García  
Instituto de Planificación Física

Arq. Aracelis García Padrón  
Dirección Provincial de Planificación Física de Ciudad de la Habana

En el número anterior de nuestra revista fue publicada la reseña del evento internacional Urbanismo 2003; en esta ocasión ofrecemos la relatoría de una de las comisiones que sesionaron durante el evento. En próximas ediciones daremos a conocer otros trabajos presentados.

Esta Comisión sesionó los días 18, 19 y 20 de noviembre del pasado año en la sala Taganana del Hotel Nacional de Cuba.

La asistencia promedio diaria fue de 60 personas provenientes de Alemania, Brasil, Chile, Ecuador, España, México, Perú, Uruguay y Cuba.

Se expusieron un total de 25 ponencias, de ellas: 13 de Cuba, 4 de España, 4 de México, así como de Alemania, Brasil, Chile y Perú, que presentaron una ponencia respectivamente. Estas abarcaron temas relacionados con el desarrollo de áreas metropolitanas, su monitoreo, planeamiento y gestión, planes de ordenamiento y gestión de ciudades de tamaño mediano y de asentamientos pequeños, el planeamiento y diseño de áreas verdes y espacios públicos urbanos, así como la accesibilidad de personas discapacitadas, las regulaciones urbanísticas y ordenanzas de la construcción, la utilización de sistemas de información geográfica en el ordenamiento del territorio municipal y urbano, y la problemática de la movilidad de la población.

Todos los ponentes tuvieron la posibilidad de utilizar medios audiovisuales en su exposición y contaron con un tiempo asignado de 20 minutos para desarrollar su ponencia y 10 minutos para aclaraciones y respuestas a preguntas de los asistentes.

el desarrollo del capitalismo en el subcontinente, aspecto que ha sido estudiado ampliamente en medios académicos.

En el caso de este país, los cambios económicos y sociales unido al desarrollo tecnológico, científico, ambiental y cultural, y la concentración industrial promovieron un acelerado proceso de urbanización en la capital, dando lugar a la consolidación de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), considerada una de las más grandes del mundo con cerca de 18 millones de habitantes cubriendo el territorio del Distrito Federal y alrededor de 36 municipios conurbados.

Su crecimiento está siendo monitoreado permanentemente para comparar los ritmos y tendencias de la geofagia metropolitana y permitir su regulación a través de políticas y medidas gubernamentales, lo cual ha sido posible gracias a la utilización de imágenes satélites y su procesamiento en escalas de análisis a nivel supra e infraurbano desarrollados por el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

## Desarrollo de las sesiones de trabajo

### MARTES 18

Dos trabajos abordaron el tema de la formación y desarrollo de áreas metropolitanas y expusieron ampliamente sus causas y consecuencias ejemplificadas en el caso

concreto de la ciudad de México, como resultado, al igual que otras ciudades importantes latinoamericanas, de grandes movimientos migratorios campo-ciudad en el pasado siglo asociados a la política de industrialización promovida por

Por su parte, el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, que también desarrolla la UNAM, ha venido realizando importantes investigaciones relacionadas con los cambios que está sufriendo esta zona metropolitana, entre ellos: una tendencia hacia el decrecimiento y saldos migratorios de signo negativo, así como de la estructura etárea de su población dado por un predominio de adultos jóvenes e incremento de personas en la tercera edad, lo cual induce cambios en la demanda de los servicios y las características de la vivienda.

Otros aspectos que caracterizan a la actual zona son:

- Tendencia a consolidarse la periferia con carácter de producción manufacturera y un centro cada vez más especializado en los servicios.
- Agudización de la pobreza, aumentando el riesgo social.
- Incremento de la vulnerabilidad ante desastres y deterioro del patrimonio cultural.
- Déficit de gobernabilidad por ineficiencia de las instituciones públicas.
- Inversión privada orientada hacia el desarrollo de los servicios de carácter comercial en detrimento de otros servicios esenciales, como salud y educación.

Todo lo cual evidencia la necesidad de formular un Plan Estratégico de Crecimiento Económico y Social de gran visión, que permita la formulación de políticas orientadas a la reevaluación del valor patrimonial de la ciudad y su valle, y sus condiciones naturales.

Otra ponencia trató el tema de las posibilidades que tienen las ciu-

dades de tamaño medio de desempeñar el rol de equilibrar el desarrollo de grandes aglomeraciones. Tal es el caso de la ciudad del Pisco en Perú (250 000 habitantes), ubicada a 250 km al sur de la zona metropolitana de Lima y dotada de importantes recursos naturales y culturales, así como de limitaciones de carácter sísmico, donde a pesar de vacíos legales y carencia de procedimientos normativos que permitan precisar los pasos metodológicos a seguir en cada nivel de gobierno para orientar las inversiones y esclarecer los mecanismos de participación ciudadana, se ha logrado realizar planes de desarrollo para la provincia y la propia ciudad con especial esfuerzo técnico y económico del gobierno local en alianza con la Universidad Nacional de Ingeniería, manteniendo una permanente convocatoria a la concertación con las municipalidades distritales y ampliando los mecanismos participativos de la sociedad civil.

El planeamiento y diseño de los espacios públicos, y las áreas verdes en función de los usos fue el tema presentado por la Asociación Española de Parques y Jardines Públicos, donde se detallan los contenidos de carácter lúdico, cultural y educativo que deben ser tenidos en cuenta en el diseño de las áreas verdes y en función de los diferentes grupos de edades de la población. Se deben concebir estos espacios y su equipamiento para cada actividad, según sus particularidades y exigencias, estableciendo cuidadosamente las relaciones entre ellos para evitar interferencias indeseadas, potenciando los usos polivalentes para aumentar la rentabilidad social.

Las ciudades con valores patrimoniales identificados requieren particular atención en el proceso de planeamiento y su gestión. Un

ejemplo de ello fue expuesto en una ponencia relacionada con la ciudad cubana de Remedios, octava villa fundada por los colonizadores españoles enclavada en la rica región central de Cuba y vinculada a un circuito turístico de los cayos del norte de la provincia de Villa Clara. Esta pequeña ciudad detenida en el tiempo posee valores de un patrimonio tangible e intangible, que ha logrado permanecer gracias a un fuerte sentido de pertenencia de sus habitantes que la implementación de su Plan General de Ordenamiento debe aprovechar a través de la puesta en valor de su estructura urbana heredada, mediante la apropiación de las funciones compatibles con su sentido histórico.

## MIÉRCOLES 19

Se ratifica la importancia de los planes de ordenamiento municipal y urbano para conducir los procesos de crecimiento y transformación de las ciudades con independencia de su tamaño poblacional, a través de tres ejemplos que son: la ciudad de Granada en España, la ciudad de Temuco en Chile y el asentamiento cubano Ciudad Caracas.

En el caso de Granada se trata de una ciudad interior en la provincia de Andalucía, que tuvo un alto ritmo de crecimiento en las décadas del '70 y el '80. Su Plan de Ordenamiento elaborado en esta última década, sustentado en políticas desarrollistas, ha sido ya rebasado y dejó pendientes aspectos que el nuevo Plan recientemente realizado se propone enfrentar sobre la base de lograr un mayor equilibrio entre el norte y el sur de la ciudad en términos de equipamiento y dotación infraestructural, protección de los suelos agrícolas y de valores

paisajísticos en el ámbito supraburbano, peatonalización de sus áreas centrales históricas, racionalidad en las inversiones de infraestructura del transporte, priorizando el transporte público sobre el privado, y cambios de uso de instalaciones industriales y terminales de transporte en la trama urbana para su uso como actividad residencial, servicios y espacios públicos.

Por su parte, la ciudad de Temuco, ubicada a 600 km al sur de la capital de Chile con una población superior al cuarto de millón de habitantes, está enclavada en una región de fuerte cultura aborígen de origen mapuche y presenta grandes desigualdades con su región de influencia en términos de ingresos, lo cual ha provocado altos movimientos migratorios campo-ciudad que se traducen en un incremento anual de suelo urbano promedio de 100 ha. El nuevo Plan Regulador se propone reducir este ritmo de crecimiento de la ciudad creando centros de servicios en la profundidad del territorio rural, vinculándolos con corredores viales con el propósito de consolidar la permanencia de la población rural en sus comunas y al mismo tiempo equipar la zona periurbana concibiéndola como un anillo de amortiguamiento y transición entre el medio rural y el urbano.

El asentamiento llamado Ciudad Caracas, batey en la provincia de Cienfuegos, Cuba, con menos de 1 000 habitantes fundado en el siglo XIX y núcleo tradicional de la industria azucarera de la provincia, es un ejemplo de aplicación de un plan de ordenamiento aplicado a un pequeño asentamiento con un enfoque estratégico que se proyecta como un instrumento del gobierno local para conducir su transformación a través de un pro-

grama de actuación elaborado con la participación de actores locales y sistemáticamente chequeado por las autoridades municipales y del Consejo Popular, lográndose efectos positivos en la gestión del planeamiento.

Una ponencia abordó el complejo tema impositivo fiscal como medio de utilizar plusvalías urbanas en la reanimación y creación de servicios a la población, ejemplificado en el Distrito Federal de México. El impuesto predial en el caso de esta gran metrópoli es un instrumento que, al margen de manipulaciones políticas, puede ser utilizado para desestimular crecimientos periféricos y estimular la densificación urbana hacia el interior de la ciudad consolidada aprovechando la infraestructura existente. No obstante, se evidencia la necesidad de lograr un ordenamiento al actual mecanismo impositivo por lo variable que es su aplicación en cada Estado mexicano.

Para completar la amplia visión aportada por los ponentes mexicanos, fue abordada la experiencia de la participación ciudadana en la región centro-occidental del país, en particular en Tepic, municipio y ciudad del Estado de Nayarit. A través de un pormenorizado recorrido histórico fueron expuestas las experiencias de las relaciones entre las autoridades municipales y la ciudadanía, partiendo desde los Comités de Acción Ciudadana y los Comités del Pueblo hasta los actuales Consejos de Desarrollo Municipal, los que además de su carácter político-partidista han contado en los últimos tiempos con una mayor influencia en la toma de decisiones y en la distribución de recursos de cobertura urbana de beneficio social.

Las regulaciones urbanísticas, conjunto de disposiciones jurídico-

administrativas de carácter territorial, urbano y arquitectónico, constituyen el instrumento que posibilita la implementación de los Planes Generales de Ordenamiento y los procesos de transformación físico-espaciales del territorio. Una ponencia abordó la larga experiencia de la Ciudad de la Habana desde su fundación en la formulación y aplicación de instrumentos de control urbano; sin embargo, con demasiada frecuencia se violan sus contenidos, lo que en ocasiones implica demoliciones totales o parciales de obras realizadas por su procedencia ilegal o simplemente por su improcedencia funcional o formal y ello implica un costo económico que debe evitarse. Se hace necesario redoblar esfuerzos en terminar las regulaciones urbanísticas de los municipios que aún no las poseen, publicarlas y divulgarlas a través de los medios masivos.

En los últimos años se ha venido produciendo un movimiento a nivel mundial de atención a las personas que por múltiples causas presentan alguna discapacidad. Una ponencia expone el caso de la Ciudad de la Habana, donde las Asociaciones de Discapacitados han venido promoviendo la creación de un Grupo Provincial de Atención a Personas Discapacitadas, que se ha caracterizado por una activa labor en concienciar a todos los organismos inversionistas en la necesidad de erradicar las barreras físicas, tanto arquitectónicas como urbanísticas. La entrada en vigor en 1990 de la Norma Cubana NC 53-199 estableció las especificaciones de proyecto a tener en cuenta en el diseño de las edificaciones sociales y de viviendas, así como los espacios públicos a escala urbana. La ponencia plantea los logros alcanzados en la accesibilidad de

personas minusválidas a edificaciones y espacios públicos urbanos, así como deficiencias aún presentes, y brinda recomendaciones para lograr resultados superiores.

El debate internacional actual sobre los temas del transporte se mueve alrededor de la reducción del uso de la transportación individual y la promoción de un mayor uso del transporte público y los movimientos no motorizados. En los países subdesarrollados, la problemática del transporte enfrenta diversos conflictos relacionados con las cuestiones sociales, una demanda insatisfecha, la extensión de la pobreza urbana y las limitaciones de la accesibilidad en general. El caso cubano, que difiere en algunos aspectos por sus peculiaridades, se inserta en un contexto cada vez más complejo. La etapa de crisis económica de la última década ha visto reducir los flujos de vehículos a niveles no esperados y han aparecido nuevas alternativas de transportación como el uso de ciclos, vehículos de tracción animal, transportes de mayor capacidad y un apoyo del transporte empresarial para aliviar la demanda sobre el servicio público. Una ponencia expone los resultados de una investigación sobre la movilidad en el sector Pinar del Río-La Coloma, en el extremo occidental del país, que ha permitido demostrar que se puede mejorar la movilidad de la población en este territorio en las actuales condiciones introduciendo medidas que potencien la gestión local del transporte.

Los Sistemas de Información Geográfica (SIG) ganan cada vez más espacio como instrumentos de planeamiento y manejo ambiental. Su empleo adecuado permite alcanzar mayor eficiencia y competitividad en el manejo de la información. Un trabajo expone las

experiencias por la Dirección de Planificación Física en la ciudad de Cienfuegos, donde se ha venido aplicando el uso de los SIG para monitorear zonas de alto riesgo por inundaciones.

Otra experiencia de la implementación de planes generales en Cuba fue expuesta en una ponencia sobre la ciudad de Bayamo, cabecera de la provincia Granma, en el oriente del país, donde la aparición de situaciones socioeconómicas distintas de las conocidas en la década del '90 ha llevado a desarrollar nuevos enfoques en el planeamiento y gestión urbanos más acordes con la realidad actual. Se expusieron los logros alcanzados en la gestión urbanística del planeamiento, a partir de un aumento de la capacidad inversionista que ha logrado mejoras en la calidad de vida de la población y en la imagen urbana de la ciudad.

Se expone el Plan de Rehabilitación Urbana del Municipio Centro Habana (PRUMCH), resultado de un proyecto de colaboración entre la Junta de Andalucía y el Instituto de Planificación Física de Cuba, que se viene desarrollando con la participación de la Dirección de Planificación Física de la Ciudad de la Habana y la Dirección Municipal de Planificación Física de Centro Habana.

El Plan, en el que se viene trabajando desde hace dos años, persigue elaborar una estrategia que permita conducir un proceso de transformaciones a través de un plan de acciones de alcance municipal con principios de sostenibilidad.

Su etapa de avance de plan fue presentada para su debate en varios talleres con la asistencia de diversos expertos y la participación de organismos. Asimismo, fue presentado a los Consejos de la

Administración Provincial y Municipal, y aprobado por ambas instancias. Actualmente se encuentra en fase de conclusión.

Una ponencia expone la política que se viene llevando a cabo con éxito por la Junta de Galicia, España, en las 7 ciudades que la integran, dotadas de altos valores patrimoniales. La política llevada a efecto por el Instituto Gallego de Vivienda y Suelo, conjuntamente con los Ayuntamientos, persigue rehabilitar edificaciones de las áreas centrales de las ciudades mediante el principio de vivienda protegida para su asignación a personas jóvenes de bajos ingresos, recuperando la ciudad y creando actividad económica y empleos.

La evolución histórica del crecimiento urbano de Ciudad de la Habana fue el contenido de un trabajo donde se recogen las condicionantes en el orden social, político y económico que acompañaron el desarrollo urbano y la morfología de la ciudad en los períodos colonial, republicano y revolucionario.

Los planes estratégicos para intervenciones urbanas han devenido un instrumento operativo que a través de programas de acción en el ámbito de la microescala y con la participación de actores locales desarrollan sinergias entre instancias, tanto públicas como privadas, para enfrentar problemas de las ciudades. Una ponencia cubana presenta las experiencias en la realización de un plan estratégico para el centro urbano de la ciudad de Santa Clara, en la región central del país, con importantes problemas medioambientales acumulados.

El plan realizado con participación institucional y ciudadana definió políticas, programas y planes de acciones a implementar para la

*(Continúa en la página 69)*

# Primer Taller Nacional sobre el impacto de la surgencia en el archipiélago cubano

Lic. Isidro Salas García  
Instituto de Meteorología

Durante los días 25 y 26 de mayo del 2004 sesionó en la provincia de Ciego de Ávila el Primer Taller de exposición de los resultados alcanzados en los diecisiete meses de desarrollo del Proyecto de Investigación “Impacto de la surgencia<sup>1</sup> provocada por los ciclones tropicales en el archipiélago cubano, considerando los cambios climáticos” perteneciente al Programa Científico-Técnico Nacional “Los cambios globales y la evolución del medio ambiente cubano”, que llevan a efecto -con una duración de cuatro años- especialistas del Instituto de Planificación Física y del Instituto de Meteorología; este último responsable principal.

Este Proyecto cubre los cayos con desarrollo turístico actual y propuesto, y los pedraplenes de los archipiélagos Los Canarreos y Sabana-Camagüey, donde se realizan estudios sobre la surgencia provocada por los ciclones tropicales, con el fin de confeccionar los Mapas de Peligro, Vulnerabilidad y Riesgo de tan dañino fenómeno natural para el escenario actual y el prospectivo ante un posible cambio global del nivel medio del mar. Este Proyecto incluye también las labores de Ordenamiento Territorial, Estrategia de Respuesta y Medidas de Adaptación al Cambio Global.

<sup>1</sup> Ola gigante que acompaña al huracán y ocasiona daños por inundaciones en las zonas costeras.



Al taller asistieron 47 especialistas de cuatro provincias pertenecientes a 14 instituciones del Estado y se impartieron seis conferencias que incluyeron una amplia gama de temas afines con el Proyecto.

Los objetivos fueron:

- Exponer los resultados de tres Proyectos de Investigación concluidos sobre la surgencia en las costas de la Isla de Cuba, que fueron ejecutados por el mismo Equipo de Investigadores.
  - Mostrar ejemplos de los daños ocasionados por la surgencia en Cuba y otros países de la región.
- Reflejar los resultados del Proyecto obtenidos hasta la fecha.
  - Adiestrar a los especialistas de las provincias participantes en las temáticas que aborda el Proyecto.
  - Brindar las herramientas que permitan, paulatinamente, la aplicación de los resultados que se van obteniendo en los territorios afectados.
  - Sustener un amplio intercambio de experiencias con los especialistas de las provincias involucradas.
  - Realizar trabajo de campo en Cayo Coco conjuntamente con los especialistas de las provincias.
- Recoger toda sugerencia que contribuya a una exitosa culminación del Proyecto.



Durante el taller quedó demostrado la importancia de la surgencia como un fenómeno que ha causado el mayor desastre en el país, así como la utilidad que tienen las variables estudiadas en los nuevos proyectos constructivos de la cayería insular cubana.

A criterio de los participantes y del Ing. Celso Pasos Alberdi, Delegado del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente (CITMA) de la provincia de Ciego de Ávila, que tuvo a su cargo la clausura del evento, el taller fue de gran interés y los resultados del Proyecto son aplicables a la cayería insular de la provincia. ■

# Evento teórico Taller Habana

Arq. Eneide Ponce de León  
Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital

## LA CIUDAD DONDE VIVIMOS...

Del 18 al 21 del pasado mes de mayo se celebró en nuestra ciudad la II Bienal Internacional de Arquitectura de La Habana, con una nutrida e importante presencia de especialistas, *ejecutores*, editores e interesados de la arquitectura y el urbanismo. El lema central fue **La arquitectura y la ingeniería en la ciudad tradicional**.



Como actividad previa a la Bienal se realizó el Taller Habana, el día 17 de mayo, en la sede del Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital (GDIC). Su objetivo explícito fue el de discutir problemas acuciantes de la capital, que, próxima a cumplir sus 485 años de fundada, atesora un valioso patrimonio cultural y edificado, pero también un visible deterioro y disfunciones generadas por diversas causas.

El Taller sesionó alrededor de las temáticas abordadas por tres paneles:

**Panel No. 1:** La imagen urbana y los espacios públicos. Los vacíos urbanos y el reciclaje de suelo.

Moderadora: Dra. Ángela Rojas

Panelistas: Dr. Mario González, Arq. Felicia Chateloin y Lic. Ricardo Núñez

**Panel No. 2:** La técnica de “le charrettes”. Las regulaciones urbanísticas de El Vedado y Malecón. Resultados.

Moderador: Arq. José Antonio Choy

Panelistas: Arq. Enrique Lanza, Arq. Roberto Moro, Arq. Sonia Chao y Arq. Patricia Rodríguez

**Panel No. 3:** La Habana del siglo XXI.

Moderadora: Arq. Gina Rey

Panelistas: Dr. Carlos García Pleyán y Arq. Miguel Coyula

La idea general fue la de analizar desde el presente lo valioso y representativo de los siglos pasados y su rol en la conformación de la imagen urbana; los conceptos, necesidades, conflictos... reflejados, en gran medida, en formas de interpretar el espacio, y la utilidad de expresarlos en regulaciones urbanísticas que respondan a las aspiraciones de hoy. Se concluyó con un excelente panel con presentaciones prospectivas que examinaron los posibles escenarios y variables que admitirían diseñar el futuro urbano.

Vale destacar el énfasis dado en revertir la situación de los espacios públicos como lugares inacabados, desarticulados, sin referencias significativas en una ciudad que se ha caracterizado por la singularidad y coherencia de su imagen urbana. A ello se relacionó el manejo de los vacíos urbanos como medio de producir una nueva imagen, rescatando lo importante de una adecuada localización, que además permita reorientar el desarrollo o funciones obsoletas, generar animación y adicionar valor económico-social.

Otros aspectos ampliamente discutidos fueron los referentes a la disciplina urbana y las regulaciones urbanísticas. Se reconocieron los resultados beneficiosos del nuevo enfoque conceptual-metodológico utilizado en la elaboración de las regula-

ciones de El Vedado, Malecón y el Centro Histórico, en un esfuerzo cooperado con varias instituciones, incluido el Seaside Institute, al que se le agradeció debidamente su apoyo e inteligente participación.

Finalmente, las discusiones se polarizaron entre la necesidad de divulgar los valores de la ciudad, lograr una efectiva participación espacial acorde con los recursos-beneficios-oportunidades que apuntan hacia un nuevo modelo de gestión, y el ineludible reto que presupone enfrentar el futuro inmediato de la ciudad en concordancia con las tendencias y características de ella misma, de sus pobladores y visitantes, recalcando que La Habana debe continuar siendo una ciudad única, mezcla de paisaje urbano, natural y humano de inconmensurable valor.

## INTERVENCIÓN DE LA ARQ. FELICIA CHATELOIN EN EL PANEL NO. 1 DEL TALLER HABANA

### La imagen urbana y los espacios públicos. Los vacíos urbanos y el reciclaje de suelo

Primero, dar las gracias al GDIC y a Eneide Ponce de León, organizadora del Taller Habana en su II Bienal, por invitarme como panelista.

El tema al que me voy a referir es “la imagen urbana”, me han pedido que lo haga en cinco minutos y trataré de compartir con ustedes algunas ideas que propicien el debate.

Voy a enunciar primero tres ideas básicas:

Primera: Sólo las imágenes muy vigorosas pueden identificar lugares, tal es el caso de las Pirámides de Egipto, la Torre Eiffel en París, la Estatua de la Libertad en New York o el Malecón en La Habana.

Segunda: La Habana es una ciudad maravillosa para todo el que la conoce. Hay una Habana de cada uno y una Habana con todos; su imagen urbana no se borra de la memoria, por eso éste es su valor histórico-cultural máspreciado.

Tercera: No es posible conservar la imagen urbana histórica de la ciudad. Queremos la más actual de las ciudades históricas.

Me explico: El espacio urbano no es un simple recurso físico para el establecimiento de actividades humanas, sino el resultado mismo de esas actividades. Espacio y cultura son conceptos inescindibles en la ciudad, el espacio es un objeto material que entra en combinación con procesos sociales y a través de esa relación toma una función, define su forma y adquiere un significado. El espacio urbano, además de enclave, ejerce influencia en la sociedad no sólo como entidad material, sino como actividades sociales que se expresan en forma espacial. Estas



*Localización actual de la estatua de Neptuno en la Avenida del Puerto, muy cercana a la que fue original frente a la Fuerza.*

*Detalle del grabado original de la fuente de Neptuno a finales del siglo XIX, situada en el Muelle de Neptuno o del Comercio, frente al Castillo de la Fuerza.*



actividades se realizan a través de procesos continuos de adecuación y transformación; de este modo, los cambios producidos en la forma espacial por la actividad de la sociedad afectan el devenir de la propia sociedad, que a su vez sigue transformando el espacio y así sucesivamente; por otro lado, las formas urbanas tienden a institucionalizarse, a definir sus límites, a establecer reglas. Así se está en presencia del par transformación-conservación de rigor en todo proceso urbano.

Esta interacción entre ciudadanos, instituciones y espacio, en un tiempo dado, define el paisaje urbano de la ciudad y éste condiciona la **imagen urbana**.

La imagen urbana es el resultado en el intelecto del hombre de la impresión momentánea y de la experiencia vivida, y constituye el elemento orientador por excelencia de la **ciudad**; de esta forma, la ciudad puede ser identificada, estructurada y dotada de significados.

El deterioro material y/o la depresión de las formas de uso tradicionales afectan los contextos urbanos y traen por consecuencia el deterioro también de los significados y de la identidad misma, creando confusiones y rechazos, o cuando menos desorientación. Los tiempos en que esto ocurría en La Habana Vieja cada vez son más lejanos, no así en otras importantes zonas de la capital, donde muchas veces el deterioro es alto y lo que más incide en la conservación del carácter tradicional de la imagen son los valores de significado; un ejemplo pudiera ser la Calzada del Cerro.

El intercambio del hombre con la ciudad se da a través del contacto físico y las actividades, de las leyes y regulaciones, de la comunicación y la divulgación, entre otros aspectos, en un marco de relaciones entre personas, colectivos, instituciones con sus requerimientos de contemporaneidad, que portan la información de la ciudad y crean su imagen. La superposición de mu-

chas imágenes individuales y la correspondencia entre ellas da por resultado la imagen pública.

Mediante la comparación entre la imagen urbana pública y la realidad visual del paisaje urbano pueden determinarse qué elementos producen imágenes más vigorosas.

Como la imagen urbana constituye un proceso bilateral entre lo observado y el observador, es posible actuar sobre la imagen incidiendo en ambos: en la ciudad rehabilitando, revitalizando, restaurando el mundo físico; y en el hombre, educándolo. Es éste otro de los procesos en que La Habana Vieja puede servir de ejemplo.

El que interviene en el espacio público de la ciudad debe centrar su atención en el conocimiento de la imagen pública, de ella provienen las claves sensoriales precisas que pueden ser usadas en cuanto a la intervención de las partes de la ciudad.

Este proceso bilateral entre observador y medio ambiente constituye un vínculo estratégico entre ambos, la imagen urbana incide en la salud del hombre y en la del medio físico-social, en la salud de la ciudad, y su calidad determina el buen funcionamiento del ecosistema ciudad.

La imagen urbana necesariamente tiene que ser evolutiva, la ciudad es un elemento vivo que nace,

crece y se transforma, de ahí que no sea posible conservar la **imagen urbana histórica**, sino los elementos históricos que han constituido el paisaje urbano en su devenir, sean éstos morfológicos y/o funcionales.

Ahí radica la sin igual posibilidad que nos da La Habana, ciudad fundada en 1519, que nos entrega hoy un paisaje urbano constituido por la conservación de elementos esenciales que van desde entonces a la actualidad, convirtiendo su imagen en memoria histórica tangible, donde estos elementos pueden mantener su identidad y el carácter de su estructura, mientras que su significado evoluciona al paso de generaciones.

La imagen urbana actual puede ser memoria histórica tangible, pero nunca aspirar a la recuperación de la imagen urbana histórica de una época pasada; muchos elementos pueden mantener su condición de identidad, pero el significado debe cambiar con el tiempo y enriquecerse. De hecho será imprescindible la incorporación de elementos contemporáneos.

Por los valores histórico-culturales de su imagen urbana, La Habana es una ciudad única; imaginemos que podrá ser mañana, por el respeto a los valores culturales de su paisaje urbano, la más moderna de las ciudades históricas.

*Vista de la Plaza Vieja en la actualidad.*

*Fotografía de finales del siglo XIX del edificio del mercado de Tacón ocupando la conocida Plaza Vieja.*





*Izquierda: Interior del mercado de Tacón, según grabado original del siglo XIX. Derecha: Localización de la fuente de Neptuno a finales del siglo XIX en el Parque Central, apreciándose detrás el teatro Tacón y la esquina del Louvre, uno de los cafés más populares de aquel momento, ambos desaparecidos, y el hotel Inglaterra.*



*Vista actual del Parque Central con el hotel Inglaterra al fondo.*

## INTERVENCIÓN DEL MSC. RICARDO NÚÑEZ EN EL PANEL NO. 1 DEL TALLER HABANA

### La transformación de la imagen de las ciudades a través del reciclaje de suelo y la incorporación de los vacíos urbanos: una oportunidad a favor de La Habana

Las ciudades han incorporado -durante los últimos veinte años- los beneficios derivados del alto valor económico y otros potenciales que en materia de calidad funcional, ambiental y arquitectónica se gestan en ellas, en particular en las zonas de mayor centralidad. La asimilación de procesos, a partir del **reciclaje de suelo** y de significativas intervenciones urbanas y arquitectónicas en los **vacíos urbanos** que muchas de nuestras ciudades poseen, constituye una oportunidad en el marco del desarrollo urbano.

Antes de avanzar en la presentación de cómo se articulan estas oportunidades en las ciudades, resulta imprescindible enunciar de forma resumida ambos temas. El **reciclaje de suelo** se entiende como un proceso que parte de la modificación de los usos del suelo, abarcando la reconversión de grandes instalaciones y la introducción de nuevas funciones respaldadas a menudo

por un cambio de la normativa urbana, favoreciendo que corredores y zonas de excelente ubicación y extensión puedan asimilar nuevos roles funcionales dentro y a favor de la ciudad.

El segundo aspecto, la incorporación de los **vacíos urbanos** promueve el desarrollo de inversiones en aquellos suelos no edificados dentro de la ciudad que por diversas razones - procesos especulativos, concepción patrimonial, complejidad topográfica o antiguas reservas de suelo- fueron quedando abandonados y desconectados con el proceso de crecimiento de la ciudad.

En diversas ocasiones, estas oportunidades se han debido a la obsolescencia de determinadas funciones en antiguos nodos industriales y de servicio, zonas de producción (canteras, granjas, etcétera) dentro de las áreas urbanas o muy cercanas a ellas; en algunas circunstancias, el agotamiento natural de algún recurso o la creación

de conflictos con la ciudad hacen poco eficiente estas funciones y por ello se cancelan. De igual manera, los nuevos estilos de vida, la toma de conciencia con respecto a los problemas medioambientales, así como los sucesivos adelantos tecnológicos logrados por la humanidad han favorecido la gestación de estos procesos.

Adicionalmente, en muchas ciudades del sur o de los llamados países periféricos, la obsolescencia de grandes instalaciones industriales se ha acrecentado con los negativos cambios en las estructuras macroeconómicas generados por el proceso de la globalización neoliberal que han dejado a estas ciudades en franca crisis, con serios problemas económicos y sociales, causando la desaparición de empleos tradicionales, la desarticulación de actores económicos en el ámbito local, la reducción de la capacidad de diseñar políticas por el Estado o los gobiernos, el incremento de la marginalidad urbana, etcétera .

Sin embargo, no deja de ser una oportunidad real el permitirle a la ciudad existente volver a ganar la capacidad de asimilar nuevas funciones y salvar el déficit de diversos servicios transformando zonas que hasta el momento de la intervención se consideraban saturadas (en el caso de reciclaje de suelo) o aparentemente canceladas (en el caso de vacíos urbanos), logrando entonces que locaciones de alta accesibilidad para toda la sociedad puedan constituir áreas de cambio, evitando así la expansión urbana innecesaria, el desarrollo de costosas inversiones en infraestructura y el incremento de costos financieros y no financieros para la ciudad y los individuos por gastos de viaje, tiempo de traslado, entre otros aspectos.



*Proyecto de desarrollo recreativo en vacío urbano en Barcelona.*



*Ciudad de Rotterdam,  
Proyecto Kop Van Zuid asociado  
a la reconversión de una zona  
portuaria industrial.*

Ambos procesos permiten reducir el alto costo que representa para toda la sociedad tener suelos baldíos o funciones inadecuadas dentro del tejido urbano de la ciudad. Se logran, por esta vía, opciones de desarrollo antes canceladas.

Muchos expertos plantean que las motivaciones reales detrás de estas intervenciones son la especulación urbana y los intereses financieros y que las principales ventajas se refieren a las variables económicas, destacándose la valorización de las propiedades, el incremento de la actividad constructiva, la generación de nuevas rentas del suelo -expresadas en lo fundamental en nuevos tipos de ingresos-, es decir, aspectos que generan riqueza para los actores privados y públicos. Sin embargo, sin negar que estos elementos están presentes -sobre todo en el contexto de la sociedad capitalista-, un análisis más profundo demuestra que es necesario considerar también otros propósitos, condicionantes del éxito que se espera de esos proyectos como, por ejemplo, la importancia de elevar la calidad de la imagen urbana o la creación de otra imagen que pretendería destacarse entre las múltiples imágenes que convergen en una gran ciudad.

Al inicio de la intervención se expresaba cómo se registran diversas experiencias internacionales que son muestras exitosas de la aplicación de los dos procesos mencionados, con el objetivo de dar un vuelco -económico, funcional y estético- a las ciudades. Las más conocidas a nivel mundial, generalmente localizadas en los países desarrollados, como Boston, Barcelona, Génova, Rotterdam, entre otras, se han concentrado fundamentalmente en la modificación de usos

de suelo de zonas centrales para grandes proyectos inmobiliarios o de espacios públicos, para reconversiones portuarias, aeroportuarias y de antiguas zonas industriales, y para la refuncionalización de corredores urbanos. Sin embargo, aunque a menor escala, también viene sucediendo en ciudades de los países en desarrollo como Buenos Aires, São Paulo y la propia Habana Vieja.

En el caso específico de la ciudad de La Habana es evidente el potencial de desarrollo que la ciudad ofrece para intervenciones en los dos temas mencionados. En La Habana Vieja, mediante la modificación de ciertos usos de suelo y con la gestación de progresivos flujos de inversiones, se ha logrado un coherente y acertado esfuerzo de rehabilitación que está transformando económica, funcional y estéticamente el Centro Histórico, realzando y valorizando aún más los ya mundialmente reconocidos valores patrimoniales que la misma ostenta. La Plaza de San Francisco y el corredor de la calle Mercaderes desde la Plaza de la Catedral hasta la Plaza Vieja constituye una contundente muestra de este accionar.

Otros sitios de la Ciudad de la Habana, tan valiosos y singulares como la Habana Vieja, presentan condiciones para propiciar cambios en el ámbito urbano, tanto en la dimensión económica, como en la funcional, favoreciendo a la vez el realce o la producción de una imagen para la ciudad. Se destacan ejemplos como las instalaciones y terrenos del anillo del Puerto en torno a la bahía, cuya primera fase se refleja en el proyecto conocido como Puerto Viejo; la zona conocida como La Puntilla, en Miramar; el Parque Metro-

*Estadio Olímpico Das Antas, Oporto, Portugal.*



*Puente Erasmus, Rotterdam, Holanda.*



### Modificación usos de suelo en corredor Mercaderes

Usos del suelo	Anterior	Actual
Hospedaje	2,79	14,12
Comercio-gastronomía	3,49	10,68
Vivienda social	19,53	26,03
Vivienda precaria	25,39	0,00
Vivienda inmobiliaria	0,00	3,93
Administrativo	20,86	11,42
Socio-cultural	9,54	21,65
Talleres y almacenes	8,23	0,00
Servicios sociales	3,46	8,13
Deporte	0,00	0,00
Yermo o cerrado	4,33	0,00
Uso exclusivo	0,00	0,00
Áreas verdes	0,00	1,96
Estacionamiento	2,37	2,09
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

politano de La Habana; el triángulo urbano entre Malecón, la calle Infanta y la Calzada de San Lázaro, donde se encuentra la Fragua Martiana; las furnias de calle L y 23, y 23 entre 22 y 24, ambas en el Vedado; el antiguo aeropuerto de Ciudad Libertad; el corredor de la Avenida de Rancho Boyeros entre la Ciudad Deportiva y la Plaza de la Revolución, por sólo mencionar algunos, entre tantos otros ya identificados por las entidades de planeamiento y las instituciones estatales que operan y desarrollan las funciones comerciales y turísticas.

La Habana, con una imagen propia formada a su vez por múltiples imágenes y con amplio reconocimiento internacional de sus valores sociales, históricos y culturales, no debe soslayar las potencialidades que se pueden derivar de los reciclajes de suelo y de la articulación de proyectos en los vacíos urbanos.

Nuestra ciudad, esa mezcla de estilos sin estilo -como dijera Alejo Carpentier-, deberá escoger muy bien la estrategia para asimilar este nuevo desarrollo, para que, sin renunciar a que este la haga más eficiente, más bella y más universal, no se trate sólo de intervenciones llamativas, siguiendo modas de forma y autor, que ahora tanto proliferan en el mundo, sino que se logre acrecentar su magia con proyectos a la altura de su excepcionalidad, pero que no rompan su alma. ■



*Imagen de la  
Plaza Vieja.  
Proyecto de  
rehabilitación  
urbana.*



# Taller de Evaluación del Proyecto Agenda 21 Local de Bayamo



Entre los días 18 y 20 de febrero del 2004 se celebró el Taller de Evaluación del Proyecto Agenda 21 Local de Bayamo como parte del proceso que se desarrolla en esta ciudad desde el año 2002. Para ello, en días previos, se realizó una preparación de su estructuración, contenido y alcance que tuviera como base una organización por temas y en cada uno de ellos hubiese una presentación con las consideraciones de los miembros del equipo y las opiniones de los asesores, que servirían de base para propiciar un amplio debate y permitir una síntesis adecuada como resultado del mismo.

Para este evento se acreditaron 40 personas en representación de autoridades locales, provinciales y nacionales, invitados extranjeros, miembros de los Grupos Temáticos del Proyecto, periodistas de varios medios de comunicación y otros. Especial significación tuvo la participación y aportes de Jean-Christophe Adrián, Coordinador del Programa de Apoyo a las Agendas 21 Locales de UN-HÁBITAT; Fernando Patiño, de UN-HÁBITAT/ROLAC; William Díaz, Funcionario del Ministerio para la Inversión Extranjera y la Colaboración Económica (MINVEC); Fausto Martínez, Director de Urbanismo del Instituto de Planificación Física (IPF); Cristino Pedraza, de PNUD/PDHL de Guantánamo; y José Alberto Zayas, Vicedirector de la Dirección Provincial de Planificación Física (DPPF) de Granma.

La inauguración estuvo a cargo de Fernando Rosabal, Director Municipal de Planificación Física de Bayamo, a continuación se hizo la introducción por parte de Concepción Álvarez, Coordinadora nacional del Proyecto, pasándose posteriormente a la explicación de la estructura y la presentación de los participantes por parte de Armando Muñiz, que fungió como Facilitador.

El objetivo trazado fue evaluar en qué medida el Proyecto ha permitido a las autoridades loca-

Lic. Blanca Lemes Paneque  
Equipo Agenda 21 Local de Bayamo

les, al equipo de trabajo y a otros actores desarrollar su capacidad para el planeamiento y gestión sostenible de la ciudad. El evento, que se efectúa por primera vez en un Proyecto de colaboración en nuestro país, permitió llevar a cabo, en un lenguaje sencillo y en un ámbito franco y abierto, la discusión y análisis de las principales dificultades que se presentaron durante sus dos años de existencia, así como constatar sus logros y éxitos.

El taller contó con una adecuada organización y la calidad de las intervenciones permitió un óptimo aprovechamiento del tiempo destinado a los aspectos propuestos a debate, que fueron:

- Creación de la Oficina A21L.
- Diagnóstico Urbano-Ambiental.
- Consulta Urbana.
- Grupos Temáticos.
- Movilización de los Recursos.
- Participación en Misiones y Eventos.
- Diplomado de Santa Clara.

También, en la primera sesión de trabajo, Pedro Rosell, Coordinador del equipo de la Agenda 21 Local de Bayamo, explicó el tema de la Creación de la Oficina A21L, refiriéndose en particular a las dificultades evidenciadas y sus causas externas e internas. A continuación, los asesores expusieron sus criterios e intervinieron algunos de los presentes con válidas opiniones, sugerencias y experiencias.

En la tarde del primer día, Blanca Lemes Paneque, miembro del equipo, habló sobre el Diagnóstico Urbano-Ambiental, tema muy debatido por su importancia. Se apreció que, a pesar de las deficiencias presentadas en su elaboración, este documento se ha consultado ampliamente por la cantidad de información que contiene, así como su lenguaje y estilo accesible a todos. La amplia discusión sobre este aspecto sirvió de experiencia a los participantes de las ciudades seleccionadas para replicar, los que también expusieron sus criterios al respecto. Igualmente, los asesores opinaron que el Diagnóstico de Bayamo superó sus expectativas, tuvo buena socialización y ha sido de utilidad para los técnicos, autoridades locales, medios de comunicación, estudiantes de enseñanza media y superior, además de motivar tesis de grado y maestrías.

El tema de la Consulta Urbana fue presentado por Pedro Rosell. Aunque también se analizaron diversas dificultades, prevaleció el criterio de que cumplió sus objetivos, resultando un evento bien estructurado, donde el enfoque participativo fue muy relevante, y lográndose, por primera vez, reunir a los actores que se relacionan con los problemas urbano-ambientales prioritarios de la ciudad en busca de consenso y compromiso para continuar trabajando de forma integrada para dar soluciones eficientes y sostenibles. El Coordinador del Programa evaluó que la Consulta de Bayamo ha sido una de las mejores que se han celebrado entre las diferentes ciudades asociadas al Proyecto.

En la tercera sesión se abordó el trabajo de los Grupos Temáticos, que es de mucha actualidad al ser la etapa

en la que se trabaja en estos momentos. Fue explicado por Saúl Peña, también integrante del equipo de Proyecto. El amplio análisis realizado acerca de la situación de los grupos y los proyectos demostrativos evidenció aspectos tales como la poca participación de los actores clave, la débil divulgación y motivación por parte de los participantes, así como la insuficiente atención de las autoridades locales hacia esta nueva forma de trabajo. No obstante, se mostró la experiencia en la creación de los grupos y lo logrado en esta etapa. Los asesores insistieron en continuar el trabajo y realizar los cambios que permitan una mayor participación de los dirigentes administrativos para obtener la materialización de los proyectos con calidad y prontitud.

En la sesión de la tarde del segundo día se trató la Movilización de los Recursos por Pedro Rosell, que puso de manifiesto el poco conocimiento acumulado en este tema, por lo que Cristino Pedraza planteó la posibilidad de aprovechar la experiencia en este sentido del Programa para el Desarrollo Humano Local (PDHL) y lograr un acercamiento entre ambos programas en esta importante temática.

También se examinó la novedosa gestión para optar por un financiamiento de la Embajada de Japón para proyectos relacionados con la recuperación del río Bayamo. Igualmente se analizó la propuesta de colaboración con ciudades belgas que, aunque no se materializó, constituyó una experiencia en la cooperación descentralizada.

En su intervención, Concepción Álvarez consideró que no se han aprovechado las potencialidades de colaboración con otras ciudades. Hay 8 ciudades hermanadas con Bayamo, por lo que sugiere un acercamiento con ellas mediante la elaboración de fichas de proyectos sobre temas de interés común.

El intercambio con los estudiantes de la Universidad de Lovaina, Bélgica, y de Amsterdam, Holanda, en el tema de planeamiento urbano ha permitido contrastar métodos y enfoques de trabajo que han dejado resultados de utilidad, expresó el asesor Frederic Saliez.

La Participación en Misiones y Eventos fue presentada por Blanca Lemes, reconociéndose el aporte recibido y la posibilidad de compartir las experiencias en eventos, talleres y jornadas científicas, tanto nacionales como internacionales. Varios de los participantes opinaron que las misiones al extranjero llegan con mucha premura, sin tiempo suficiente para la necesaria preparación del personal seleccionado, así como su preocupación acerca de que las experiencias adquiridas no siempre han sido socializadas al equipo, los grupos de trabajo y a otros profesionales y técnicos.

Al finalizar la tarde, Leonardo Martínez, del IPF abordó el Diplomado de Santa Clara, experiencia novedosa dentro del Proyecto Agenda 21 Local, que por primera vez se propone una capacitación íntegra de los métodos y herramientas utilizados poniéndolos a disposición de representantes de las principales ciudades del país. Como deficiencias se mencionaron las dificultades en cuanto a la asistencia de los diplomantes, la insuficiente comunicación entre los profesores que imparten la técnica y los de la práctica, la no incorporación hasta el momento de los profesores de

las Universidades de Santa Clara y de Lovaina, así como la débil socialización de los conocimientos adquiridos por los diplomantes en sus respectivas ciudades. Por otra parte, se resaltó la calidad de los profesores, los vínculos con otros centros de estudio, la creación de un centro con condiciones y tecnología adecuadas, el vínculo de los manuales con la experiencia de Bayamo, así como la participación de los representantes de algunos gobiernos locales.

En la sesión final se hizo una síntesis de lo acontecido por Armando Muñiz, que propuso realizar un plan de acción partiendo de las recomendaciones realizadas.

Fernando Patiño expresó que no se concibió el Proyecto sólo como la elaboración de documentos, sino como la construcción de capacidades locales para el planeamiento y la gestión urbano-ambiental. Transmitió su opinión de que la idea de celebrar este taller fue muy acertada, ya que no es común que se hagan evaluaciones parciales a los proyectos; sin embargo, éstas permiten una reflexión sobre el camino andado y emprender aquellas modificaciones que permitan mejorar el trabajo. Expresó también su criterio de que Bayamo puede convertirse en referencia para otras ciudades latinoamericanas que se propongan trabajar en apoyo a la Agenda 21 de sus localidades.

Por su parte, Concepción Álvarez consideró que este encuentro fue oportuno para perfeccionar el trabajo. Se tiene confianza en Cuba, y en especial en Bayamo, por la realización de esta experiencia, lo que compromete mucho a esta ciudad, y en particular a todos aquellos que se relacionan directamente con el proyecto.

William Díaz manifestó que este evento ha servido de experiencia para las ciudades que replican; igualmente afirmó que se necesita mayor agilidad en la propuesta e implementación de los proyectos demostrativos para mantener la credibilidad.

El Coordinador del Programa, Jean-Christophe Adrián, explicó que esta reunión ha sido una experiencia positiva y que las medidas planteadas van a servir para mejorar las relaciones de trabajo entre el Proyecto y el planeamiento físico, añadiendo que el Diagnóstico y la Consulta Urbana de Bayamo los considera de referencia a nivel internacional. Consideró que el Proyecto debe seguir experimentando nuevos instrumentos mediante un proceso de aprendizaje, lo que va encaminado a fortalecer la participación ciudadana y la coordinación intersectorial en el municipio, aspectos necesarios para lograr un desarrollo local verdaderamente sostenible.

Los integrantes del equipo señalaron que para ellos fue un reto, ya que debieron enfrentar la organización del evento con el apoyo valioso del Gobierno Local, y en paralelo preparar un informe veraz y crítico que fuera la base de las discusiones. Consideraron un logro examinar, en un lenguaje claro y en un

ambiente de respeto, los aciertos y limitaciones en el trabajo. Por último, valoraron de muy positivo los resultados obtenidos para el trabajo inmediato, así como para las ciudades que van a replicar, pues han tenido la oportunidad de ver diversos análisis sobre la primera experiencia en nuestro país.

Las conclusiones estuvieron a cargo de Adrián Gorgoso Suárez, Presidente del Gobierno Municipal, quien corroboró lo antes expuesto y planteó como objetivo alcanzar que el Proyecto Agenda 21 Local de Bayamo se convierta en un instrumento de trabajo y de asesoramiento para las autoridades y directivos locales, apoyando en la toma de decisiones con estudios y sugerencias. Afirmó que el equipo debe salir del entorno de la oficina para lograr que los resultados sean de conocimiento y dominio de la población de la ciudad, obteniendo una amplia participación en la realización exitosa de los Proyectos Demostrativos. Finalmente, felicitó a los organizadores del taller y agradeció la participación de todos los que colaboraron para hacerlo exitoso, en especial los medios masivos de comunicación por la amplia divulgación que dieron al evento en el ámbito provincial y nacional. ■



# Convención de Ordenamiento Territorial y Urbanismo

El Instituto de Planificación Física y la Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Cuba (UNAICC) convocan a participar en la Convención de Ordenamiento Territorial y Urbanismo, que con el tema central “**Territorio, Asentamientos Humanos y Sostenibilidad**” se celebrará en la Ciudad de la Habana del 22 al 25 de noviembre del 2005.

## Objetivos:

- Construir una visión actualizada de la teoría y la práctica del ordenamiento territorial y el urbanismo de cara a los problemas vinculados a los procesos de globalización en sus dimensiones económicas, sociales, ambientales y culturales.
- Evaluar la experiencia acumulada en la aplicación de los instrumentos técnicos, administrativos y jurídicos asociados al ordenamiento territorial y el urbanismo, y los requerimientos generales para el perfeccionamiento de éstos.
- Evaluar prioridades vinculantes con el desarrollo de los asentamientos humanos, tales como: situación de la pobreza en el hábitat; buena gobernabilidad urbana y procesos participativos; equidad territorial y justicia social; preservación y desarrollo de los centros históricos, los espacios públicos y el patrimonio arquitectónico construido; disminución de riesgos a catástrofes naturales.

## Perfil de los participantes:

Representantes de organismos e instituciones gubernamentales y no gubernamentales, alcaldes o responsables de gobiernos locales, representantes de organizaciones profesionales e instituciones académicas, profesionales de diversos perfiles, investigadores y demás interesados en el ordenamiento territorial y el urbanismo.

**Idioma: Español.**

**Sede:**  
**Hotel Nacional de Cuba, situado en un lugar privilegiado de la ciudad.**



# Evento internacional Urbanismo 2005

El evento se estructurará en dos Mesas de Trabajo, en las que se abordarán las temáticas siguientes:

- **Metrópoli, ciudades intermedias y pueblos**

Estructura urbana, uso del suelo, morfologías y su imagen; espacios públicos, diseño y equipamiento; calidad ambiental de las ciudades; problema de la vivienda; dimensión cultural de la ciudad; participación institucional y ciudadana; financiamiento de las acciones urbanísticas; equidad, sostenibilidad y productividad urbana; mutaciones entre centralidad y periferia; turismo y ciudad; conservación del patrimonio natural y edificado; rehabilitación y nuevo desarrollo; gestión de los centros históricos.

- **Competencias municipales en materia de ordenamiento territorial y urbanismo**

Gobernabilidad y ciudad, papel del Estado; gestión, control y diseño urbano; desarrollo local; ciudad y territorio; planeamiento, gestión, ejecución y control del territorio, aprobación y disciplina; aspectos jurídicos, económicos, ambientales, culturales y otros asociados al ordenamiento territorial y el urbanismo en el municipio; gestión del turismo y su impacto sobre los asentamientos poblacionales del municipio.

## Simposio sobre ordenamiento territorial

El taller sesionará en plenaria y abordará las temáticas siguientes:

Globalización y su impacto en los procesos de urbanización y estructuración del territorio; papel del Estado y ordenamiento territorial; vínculo urbano-rural; Sistema de Asentamientos Poblacionales; polarización y equilibrios; desequilibrios regionales; desarrollo social y calidad de vida; desarrollo económico y ordenamiento territorial; impactos territoriales del turismo.

### Actividades comunes

**Mesas Redondas:** Sistemas de Información Geográfica y otros instrumentos de informática aplicados al ordenamiento territorial y el urbanismo; el ordenamiento territorial y su rol en la mitigación de desastres; formación del urbanista.

**Recorridos técnicos** por importantes zonas de interés de Ciudad de la Habana y zonas de transformación de la provincia Habana.

**Exposición** sobre principales realizaciones y publicaciones en el ordenamiento territorial y el urbanismo.

**Conferencias magistrales** asociadas a aspectos referidos al ordenamiento territorial y el urbanismo.

**Coctel de Bienvenida.**

**Actividad de Despedida.**

Asociadas a la Convención se ofertarán visitas pre y postopcionales, que incluirán: Varadero, principal polo turístico del país; Cienfuegos-Trinidad-Valle de los Ingenios (Patrimonio de la Humanidad) y otros que pudieran resultar de interés.

**Para cualquier información, favor dirigirse a:**

Arq. Mirta Hernández González  
Secretaría Ejecutiva de la Convención  
Teléfonos: 862-8525 y 862-7840 extensión 133, Fax: 866-5581  
E-mail: ipfvices@ceniai.inf.cu / mirta@ipf.co.cu

# Premio de la Planificación Física Año 2003

Arq. Mirta Hernández González

Presidenta del Jurado  
Instituto de Planificación Física

El Premio de la Planificación Física persigue, entre otros objetivos, reconocer los resultados relevantes alcanzados en la realización de trabajos representativos de nuestra misión como sistema, así como contribuir al desarrollo del ordenamiento territorial y el urbanismo.

Para esta séptima edición fueron presentados un total de 39 trabajos, 6 menos que el año anterior; sin embargo, hubo la particularidad de que participaran todas las provincias, el Municipio Especial Isla de la Juventud y el Instituto, lo que mucho nos satisface y demuestra el interés que esta premiación ha despertado entre nuestros profesionales y técnicos.

De los 39 trabajos recepcionados y después de la revisión realizada por las correspondientes Direcciones y/o Departamentos Técnicos del Instituto, se consideró nominar 12 trabajos a Premio, los que fueron evaluados por el Jurado constituido al efecto; de ellos: 7 en la categoría de Planes Parciales, Especiales, Estudios de Detalle y de Localización; 4 en Investigaciones y 1 en la categoría de Metodologías y Técnicas. Estos resultados evidencian una mayor calidad en los trabajos presentados, a la vez que un mayor rigor en estas revisiones de acuerdo con la política adoptada de ir incrementando el nivel de exigencia, lo que indiscutiblemente le otorga una mayor relevancia al hecho de ser nominado como aspirante a Premio.

## RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DEL JURADO

Este año, al igual que en los anteriores, la labor del Jurado no ha sido fácil, pues los 12 trabajos que llegaron a la etapa final y que fueron nominados a Premio abordan todos temas de incuestionable interés y actualidad, y han sido elaborados con un buen nivel científico y técnico. Por consiguiente, por veredicto del Jurado, 4 obtienen Premio e igual cantidad Menciones.

### Categoría de Planeamiento

Esta categoría admite dos escalas a premiar:

- Planes Generales, en la que no se presentaron trabajos.
- Planes Parciales, Especiales, Estudios de Detalle y de

Localización, en la que fueron nominados 7, de los que reciben **Premio**:

#### • Plan de Rehabilitación Urbana del Municipio Centro Habana (PRUMCH).

Autoras principales: Arq. Ana María Chau Díaz y Arq. María Teresa Lleras Pérez.

Junto a un equipo de especialistas de la Dirección Provincial de Planificación Física (DPPF) de Ciudad de la Habana y la Dirección Municipal de Planificación Física (DMPF) de Centro Habana.

Este trabajo tiene tres significaciones estratégicas para la Planificación Física en todo el país: abordar el problema de la rehabilitación urbana integral en una zona compacta, deteriorada y con altos valores patrimoniales; concretar un plan de urbanismo para un municipio completo de la Ciudad de la Habana; y dotar al trabajo de un sistema de información geográfica, como poderoso instrumento para su actualización y gestión desde el propio municipio.

Como resultados específicos de alto interés, aporta un manejo detallado de la forma urbana hasta la manzana, la parcela y el edificio para llegar a precisiones en la calificación del suelo; el enfoque del papel estructurador de los servicios a diferentes niveles; una concepción del espacio público como sistema; una visión urbanística del problema de la vivienda; el inventario detallado del patrimonio; la estrategia de ejecución del plan con una clara orientación urbanística, y el enfoque de los procesos de gestión que lo deben viabilizar.

El resultado obtenido está respaldado por un diagnóstico a nivel de cada uno de los Consejos Populares, dos sesiones plenarias con expertos de alto nivel, varios talleres y sesiones con instituciones municipales, provinciales e inversionistas, así como la presentación al Consejo de la Administración Municipal (CAM) y a varios organismos nacionales. Posee una excelente calidad expresada en su amplia y bien organizada documentación.

Por último, fue elaborado en el contexto del Programa de Colaboración entre la Dirección General de Ordenación



del Territorio y Urbanismo de la Junta de Andalucía, España, y el Instituto de Planificación Física.

- **Estudio territorial de apoyo al Programa Estratégico de la Agroindustria Azucarera.**

Autor: Arq. Jorge Ernesto Cobos Batista, DPPF de Santiago de Cuba.

Como lo indica su título, se elabora como tarea de apoyo al programa de reordenamiento agroindustrial azucarero en la provincia de Santiago de Cuba. Aborda un tema de incuestionable interés para la provincia y el país.

De excelente factura y rigor técnico, está escrito con un lenguaje claro que facilita la comprensión de las ideas que expone. Logra recopilar y desarrollar una valiosa información, y aporta elementos que permiten perfeccionar la metodología orientada nacionalmente. Identifica los puntos de conflicto o impactos que la reestructuración implica para el territorio. Incorpora un conjunto significativo de mapas en formato digital que expresan, de manera precisa, los temas más importantes de la agroindustria azucarera en la provincia y desarrolla un caso de estudio a escala detallada, mediante el cual examina los impactos e incongruencias que presenta la propuesta institucional, proponiendo variantes para eliminarlos de manera que se alcance un adecuado ordenamiento del territorio en cuestión.

Es de significativa importancia en la recuperación, por el Sistema de la Planificación Física, de trabajos de ordenamiento territorial de la agroindustria azucarera como una actividad productiva de gran incidencia en la estructuración de los territorios del país.

Son merecedores de **Mención** en esta categoría:

- **Ordenamiento turístico integral de un asentamiento de montaña. El caso de Santo Domingo.**

Autor: Arq. Rubiel R. Fonseca Armas, DPPF de Granma.

- **Reestructuración de la agroindustria azucarera. Diagnóstico al medio socioeconómico.**

Autora: Lic. Abdala Saap Pérez, DPPF de Guantánamo.

### Categoría de Investigaciones

De las cuatro investigaciones nominadas se le otorgó **Premio a:**

- **La integración de los valores patrimoniales al sistema turístico. Un enfoque desde el modelo del ordenamiento urbano.**

Autora: Libys Martha Zúñiga Igarza, DPPF de Holguín.

Este resultado de investigación, como tesis de maestría, constituye una valiosa y actualizada contribución a un desempeño más activo y fundamentado del planeamiento y la

gestión urbana en relación con la potenciación de los valores patrimoniales culturales en un contexto de desarrollo turístico que la sustente, a partir del estudio de caso de la ciudad de Gibara.

La investigación se apoya en una amplia bibliografía y experiencia que la dota de una clara orientación conceptual y práctica. Su desarrollo avanza desde los aspectos más globales y el estado del arte, pasando por la formulación del modelo de ordenamiento urbano de la ciudad, las interrelaciones de los sistemas patrimonial y turístico, el enfoque de un ejemplo de diseño urbano, la formulación de premisas para el manejo integrado de ambos sistemas, y un catálogo de valores patrimoniales expresado en las fichas correspondientes.

Posee muy buena calidad de presentación y concreta contribuciones de alto interés para un planeamiento más activo y eficaz de las ciudades cubanas, en particular la ciudad de Gibara, dotándola de nuevos y detallados elementos para desplegar una gestión urbana más fundamentada, sensible a los valores patrimoniales y crecientemente capacitada para potenciar un desarrollo urbano sostenible.

Reciben **Mención** en esta categoría:

- **La dinámica poblacional de la provincia de La Habana.**

Autor: Arq. Oscar Rente de Armas, DPPF de La Habana.

- **Evaluación paisajística y ambiental como alternativa para el diseño territorial de la llanura costera del municipio Pilón.**

Autor: MSc. Lic. Jesús Zayas Alba, DPPF de Granma.

### Categoría de Metodologías y Técnicas

Se evaluó sólo uno al que se consideró otorgar **Premio:**

- **Propuesta de las bases de integración para el ordenamiento turístico. Aplicación sector laguna Baconao.**

Autor: MSc. Ing. Dixan Serret Hernández, DPPF de Santiago de Cuba.

Objeto de tesis al grado de Master en Ciencias, constituye un resultado de incuestionable interés. Facilita la lectura y comprensión de las proposiciones básicas contenidas en él. En su elaboración se constata un adecuado rigor técnico y creatividad en su concepción.

Representa, sin lugar a dudas, una propuesta de nuevas maneras de incorporar en el planeamiento un enfoque de sostenibilidad, en tanto que permite ampliar el instrumental metodológico del ordenamiento territorial del turismo, en particular por el protagonismo que otorga a la participación de la comunidad. La utilización de la técnica de la entrevista directa, y sobre todo la manera en que logra su incorporación en la propuesta, resulta positiva para el enfoque participativo que requiere nuestra actividad. ■

# Perfil institucional



## PRINCIPALES FUNCIONES

El Instituto de Planificación Física es la entidad estatal adscrita al Ministerio de Economía y Planificación que dirige, elabora y controla el ordenamiento territorial y el urbanismo, y los aspectos del diseño y la arquitectura relacionados con este último, en cumplimiento de la política del Estado y el Gobierno.

Plan Director de Cayo Largo (sector Paraiso).



Estado de las inversiones de Cayo Largo.



Región turística Archipiélago de los Canarreos.

Mapa del potencial turístico, año 2004.



Tiene las funciones siguientes:

- Formula, propone, dirige y controla la aplicación de políticas territoriales referidas a:
  - a) destino del suelo;
  - b) localización de las actividades productivas y no productivas;
  - c) organización territorial del Sistema de Asentamientos Poblacionales;
  - d) estructura físico-espacial de los asentamientos y sus vínculos con su área de influencia; y
  - e) elementos morfológicos asociados a la imagen de las zonas rurales y urbanas.
- Elabora y propone el esquema nacional de ordenamiento territorial, ofreciendo propuestas integrales de ordenamiento de las estructuras territoriales de carácter socioeconómico, político-administrativo, ambiental, compatibilizando con los intereses de la defensa y el medio ambiente, del Sistema de Asentamientos Poblacionales y de las infraestructuras técnicas de carácter nacional, en coordinación con los Organismos de la Administración Central del Estado.
- Elabora y propone esquemas especiales de ordenamiento territorial de actividades productivas y no productivas e infraestructuras técnicas que rebasen el marco provincial, compatibilizando con los intereses de la defensa y el medio ambiente, en coordinación con los Organismos de la Administración Central del Estado.
- Elabora y propone los esquemas de ordenamiento territorial de cuencas hidrográficas, macizos montañosos, territorios costeros, regiones turísticas, zonas francas y otras que rebasen el marco provincial, compatibilizando con los intereses de la defensa y el medio ambiente, en coordinación con los Organismos de la Administración Central del Estado.
- Aprueba técnicamente los esquemas y planes de ordenamiento territorial de las provincias y los planes generales, parciales y especiales de ordenamiento territorial y urbanismo de las zonas de alta significación para el turismo, centros históricos, zonas francas, municipios y ciudades de importancia nacional.
- Aprueba técnicamente la propuesta de regulaciones fundamentadas en el régimen urbanístico del suelo que establecen la legislación del ordenamiento territorial y el urbanismo, en los territorios de interés nacional.
- Elabora y aprueba los certificados de macrolocalización de inversiones y aprueba los certificados de microlocalización de interés nacional, previa consulta obligatoria con los Organismos pertinentes de la Administración Central del Estado.
- Organiza y supervisa la inspección estatal que se realiza a las Direcciones Municipales y Provinciales de Planificación Física, con vistas a evitar las violaciones en materia de ordenamiento territorial y urbanismo.
- Aplica y controla la utilización de los instrumentos metodológicos, técnicos y normativos que rigen el planeamiento, gestión y control del ordenamiento territorial y el urbanismo, así como los que regulan los procedimientos para el otorgamiento de certificados de macro y microlocalización, licencias de obra, certificados de habitable-utilizable, excepto las viviendas por esfuerzo propio de la población, y otros que sean necesarios.
- Realiza investigaciones científicas sobre problemáticas asociadas al ordenamiento territorial y el urbanismo.
- Establece las políticas para el Sistema de la Planificación Física en materia de desarrollo científico-técnico, investigaciones, capacitación de recursos humanos, relaciones y colaboración internacional, y perfeccionamiento institucional.
- Propone para su aprobación, al Ministerio de Economía y Planificación, la legislación en materia de ordenamiento territorial y urbanismo que debe aprobar definitivamente el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros. ■



# El Ordenamiento Territorial del Turismo como objetivo municipal

Arq. Amalia Blanco Lemus  
Dirección Provincial de  
Planificación Física de Matanzas



En Cuba, y una vez más en el polo turístico de Varadero, se celebró el 3er. Seminario Internacional bajo el título El Ordenamiento Territorial del Turismo como objetivo municipal, que en esta ocasión abordó el tema Turismo y municipio (el municipio y las ciudades como escenario fundamental para el desarrollo del turismo y como premisa el patrimonio, vinculado a la actividad turística sobre la base de la conservación de sus valores).

Esta edición tuvo por sede el Centro de Convenciones Plaza América, sesionó del 19 al 21 de mayo y fue organizada por la Dirección Provincial de Planificación Física (DPPF) de Matanzas, con el auspicio del Instituto de Planificación Física (IPF), el Ministerio de Turismo (MINTUR) y la Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Cuba (UNAICC).

La inauguración estuvo a cargo de la Arq. Amalia Blanco Lemus, Jefa del Departamento de Desarrollo Científico de la DPPF de Matanzas, quien dio la bienvenida a los asistentes y agradeció su llamado a esta convocatoria. También contó con la presencia del Arq. Héctor Cuervo Masoné y la Arq. Mirta Hernández, Presidente y Vicepresidenta del IPF respectivamente, el Ing. Mi-

guel Consuegra, Presidente de la UNAICC en Matanzas, y la Arq. Ana María Lamas Lozano, Directora Provincial de Planificación Física de Matanzas.

La actividad técnica sesionó en dos comisiones:

Comisión No. 1: Se presentaron 17 trabajos y abarcó los temas "Las regiones turísticas, planeamiento participativo de los municipios. Gestión y control" y "El ordenamiento territorial como apoyo a la búsqueda de los destinos turísticos y su relación con las modalidades de explotación".

Comisión No. 2: Se presentaron 15 trabajos y los temas fueron "Estudio de las ciudades y asentamientos menores como producto turístico significativo" y "Los espacios públicos como valores potenciales para el turismo y el diseño urbanístico de los mismos".

El encuentro contó con la participación de 9 delegados extranjeros, procedentes de México, y 51 cubanos.

Se impartieron, además, cuatro conferencias ofrecidas por personalidades y especialistas vinculados con el desarrollo de la actividad:

1. "El ordenamiento territorial del turismo y su impacto". Arq. Héctor Cuervo Masoné.



2. "Desarrollo del sector turístico en Varadero". Ing. Lester Felipe Oliva, Delegado del MINTUR en Matanzas.
3. "Instructivo para localizar y evaluar proyectos de inversión". Arq. Miguel Luna Parra, Universidad Iberoamericana de México.
4. "Experiencias del diseño de construcción en las obras construidas. Boygues Batiment y el Ministerio de la Construcción (MICONS) en Varadero". Arq. Jane Fransua Bertrand, Especialista de la Boygues Batiment.

El programa contempló un recorrido técnico por Varadero, y en especial se observó el desarrollo del

sector Punta Hicacos, con la ejecución de diferentes obras en función del desarrollo turístico del territorio.

Tal vez fue el propio balneario de Varadero, enclavado en el municipio del mismo nombre, el ejemplo que mejor ilustró lo importante y decisivo que resulta para la industria sin humo en cada una de nuestras áreas, un correcto y estratégico planeamiento de su desarrollo perspectiva.

En los finales del encuentro se convocó la celebración del 4to. Seminario para el mes de mayo del 2006, donde una vez más el intercambio de experiencias permitirá lograr un planeamiento acorde con los intereses de cada país. ■

**Planificación Física - Cuba**



## Formulario de suscripción

Entrego/envío la cantidad de \_\_\_\_\_ para la revista *Planificación Física-Cuba* por el periodo de un año a partir del número \_\_\_\_\_.

Formas de pago:

- Efectivo       Transferencia Bancaria a través del Banco Internacional de Comercio (BICSA), a favor de Ediciones Cubanas, Cuenta No. USD 32101003400
- Giro Postal

Nombre: \_\_\_\_\_  
 Dirección: \_\_\_\_\_  
 Ciudad: \_\_\_\_\_ Código Postal: \_\_\_\_\_ Municipio: \_\_\_\_\_  
 Provincia: \_\_\_\_\_ Estado: \_\_\_\_\_  
 Fax: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_  
 Fecha: \_\_\_\_\_ Firma del solicitante: \_\_\_\_\_

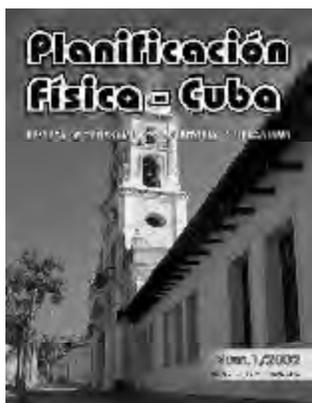
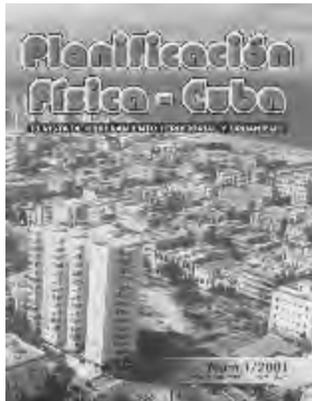
SUSCRIPCIÓN ANUAL (Incluye gastos de envío)

- Cuba:  
 En moneda nacional \$30.00 pesos  
 En moneda libremente convertible \$30.00 USD  
 Norte, Sur, Centroamérica y Caribe \$40.00 USD  
 Europa \$44.00 USD

Nota: Sólo se aceptarán giros en moneda nacional a ciudadanos cubanos. El resto de las suscripciones se hará en USD.

# Planificación Física - Cuba

REVISTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y URBANISMO



Publicación semestral que edita el Instituto de Planificación Física de la República de Cuba.

Abierta a todas las disciplinas relacionadas con el quehacer del ordenamiento territorial y el urbanismo, con el ánimo de propiciar el intercambio de ideas y enfoques, e incorporar colaboraciones de interesados tanto nacionales como de otros países. Entre otras, incluye las temáticas del uso racional del suelo rural y urbano; las estrategias que mejoran las condiciones de vida de los asentamientos poblacionales; la protección y la rehabilitación del patrimonio cultural y ambiental; la adecuada localización de las actividades económicas y sociales, y sus implicaciones ambientales; la mitigación de desastres naturales y tecnológicos.

## SECCIONES QUE COMPRENDE:

- Artículos científico-técnicos.
- Resultados de investigaciones.
- Reseñas.
- Entrevistas e informaciones sobre congresos, eventos y cursos relacionados con el ordenamiento territorial y el urbanismo.

**¡SUSCRÍBASE HOY,  
NO LO DEJE PARA MAÑANA!**

Para mayor información, favor dirigirse a:  
Ediciones Cubanas, Empresa de Comercio Exterior de Publicaciones,  
Obispo No. 527 (altos) esquina a Bernaza, Apartado Postal 43, Habana Vieja, La Habana, Cuba. Teléfono: (53.7) 863-1942 / Fax: (53.7) 33-8943  
E-mail: [export@edicuba.cult.cu](mailto:export@edicuba.cult.cu) / [pub-periodicas@edicuba.cu](mailto:pub-periodicas@edicuba.cu)



rehabilitación de este importante sector de la ciudad.

En la línea de los planes y proyectos participativos se expuso una ponencia que recoge ampliamente la problemática de los asentamientos informales conocidos como favelas en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, y las distintas vías de solución que se les ha venido dando. El Proyecto Mutirão, que comenzó en 1981, a cargo de la Secretaría Municipal de Desarrollo Social, ha venido promoviendo, con resultados visibles, la transformación de las zonas de favelas en áreas residenciales con mejores condiciones de vida, mediante una política orientada a promover la participación activa en ello de los propios habitantes.

Un proyecto ganador de un concurso internacional para la expansión urbana de la ciudad de Córdoba, España, se presentó en una de las ponencias. Su principio es que se puede producir ciudad y territorio no urbanizado simultáneamente coexistiendo y complementándose mutuamente, entendido en un modelo sostenible tomando en cuenta tanto los factores naturales como antrópicos del territorio.

La calle es el principal espacio público en el que transcurre la vida de las ciudades, en ellas coexiste el pasado con el presente en un difícil equilibrio formal. Por la imagen de las calles se puede inferir el grado de cultura urbana y la organización pública de una comunidad. Es por ello que con frecuencia las autoridades municipales le conceden un interés especial a su tratamiento. Una ponencia expone la experiencia en la ciudad cubana de Cárdenas de

estratégica importancia turística por su proximidad con el polo de desarrollo turístico de Varadero, en la que el gobierno local priorizó la atención a los estudios de sus principales accesos y la implementación de acciones que contribuyan a mejorar la imagen urbana.

Las ciudades son un fenómeno histórico en constante evolución y relación con el medio ambiente, y su imagen es el reflejo de la naturaleza de estas relaciones. La preocupación por la preservación de su patrimonio edificado y sus tradiciones ha ido creciendo en los últimos años frente a la globalización. Un ejemplo de interés en la preservación del patrimonio edificado por parte de las autoridades e instituciones locales es la ciudad cubana de Baracoa (1511), en la provincia de Guantánamo, en el extremo oriental del país, y la primera de las villas fundadas por los colonizadores españoles en la Isla, que ha logrado elaborar un catálogo de edificaciones y espacios de interés patrimonial, en el ámbito urbano y territorial, realizado como parte de su Plan General de Ordenamiento.

La desertificación y la sequía afectan vastas regiones del mundo. Un adecuado planeamiento y manejo de las fuentes acuíferas contribuye al uso racional del preciado líquido para bien del desarrollo económico y social de las zonas afectadas. Se expone la experiencia en el oriental municipio cubano de Maisí, el más afectado por la sequía en el país, donde se elaboró un plan para el uso racional de sus fuentes de abasto de agua para los próximos diez años que contempla la construcción de embalses, conductoras y canales en las cubiertas para el

aprovechamiento de las aguas pluviales, así como la construcción de acueductos rurales con recursos locales que funcionan por gravedad, teniendo en cuenta principios de sostenibilidad. La ponencia también aborda la problemática vial y de transporte con una propuesta de solución y regulaciones para su implementación.

Finalmente, se expone un Plan Parcial en la ciudad cubana de Camagüey que se propone la rehabilitación del más importante espacio público recreativo de la ciudad, el Casino Campestre, conjuntamente con la vecina Plaza "Ignacio Agramante", el centro cívico administrativo de la ciudad, con el propósito de lograr una acertada continuidad espacial entre ambos espacios públicos que permita una visión coherente y no fraccionada del conjunto.

No queremos concluir sin reconocer la alta calidad de las ponencias presentadas en nuestra comisión técnica, las que han brindado valiosas experiencias en el ámbito de las competencias municipales, el ordenamiento territorial y el urbanismo.

En la jornada final fue aportada una definición conceptual en la que:

*...Se reconoce como urbanismo la tarea técnico-estética de revalorizar, crear o promover el espacio interactivo del ser humano, interpretando con el diseño y su equipamiento, los deseos, anhelos y valores de quienes lo habitan. El espacio urbanizado es la caja de resonancia del sentimiento colectivo, desde lo más hondo de su memoria, proyectado en el tiempo, con las características que marca el sitio, pero sobre el pentagrama inalterable de aquellos valores permanentes en la cultura de los pueblos. ■*

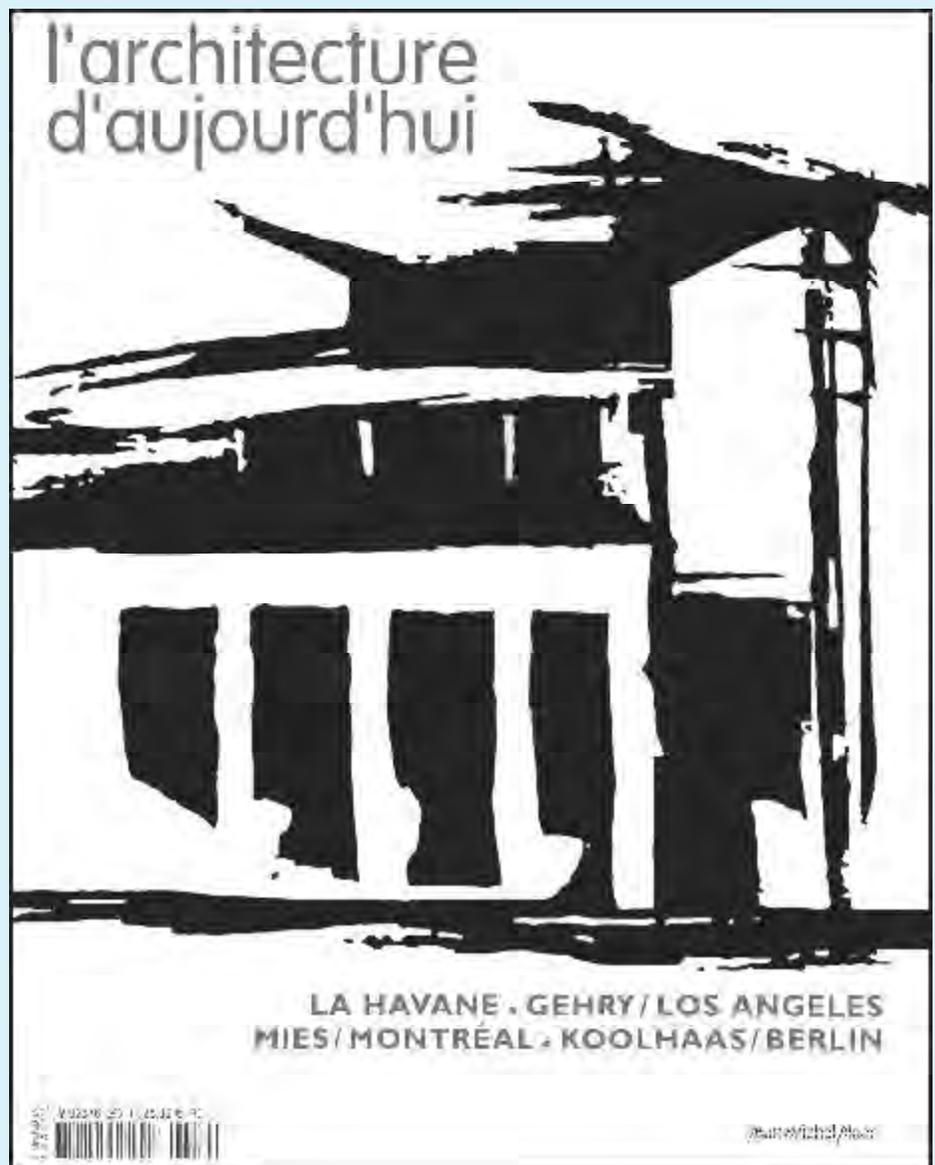
# Número de *l'architecture d'aujourd'hui* dedicado a La Habana

Arq. Fausto Martínez García  
Instituto de Planificación Física

Con un dibujo a tinta negra sobre fondo blanco de José Antonio Choy López en su portada, la prestigiosa revista bimestral *l'architecture d'aujourd'hui* dedicó 46 de sus 140 páginas del número 350 y primero del 2004 a la ciudad de La Habana.

Un comentario editorial de Axel Sowa, su Redactor en Jefe, sirve de introducción a diferentes textos de autores cubanos acompañados de excelentes fotos, relacionados con esta ciudad, para muchos considerada la Perla de Latinoamérica.

Artículos de Eduardo Luis Rodríguez ("La Habana, retorno a la modernidad") y Juan Luis Morales ("La Habana, 1900-1950, medio siglo de modernización") expresan las opiniones de sus autores en torno al importante desarrollo urbanístico que tuvo esta ciudad a lo largo del siglo XX, en particular, su primera mitad, así como su extraordinario y variado patrimonio arquitectónico, ruinoso y descuidado, pero aún tangible, que abarca desde el eclecticismo de las primeras décadas hasta el advenimiento del tardío Movimiento Moderno.



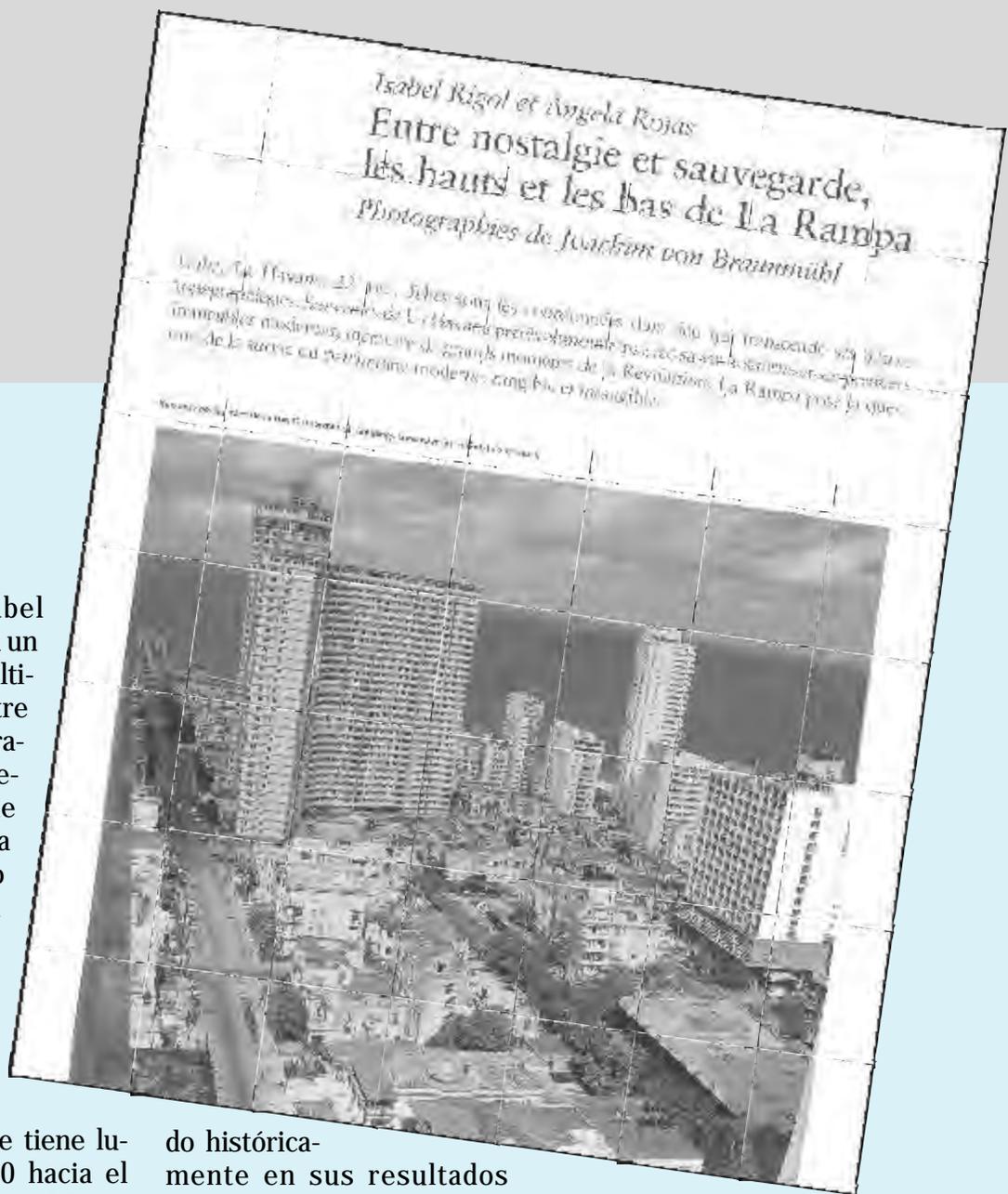
Por su parte, Isabel Rigol y Ángela Rojas en un artículo titulado “Los altibajos de La Rampa, entre la nostalgia y la recuperación” describen la riqueza tangible e intangible de esta moderna arteria comercial, su sostenido rol de liderazgo en la centralidad durante las décadas del '50 y el '60 del pasado siglo y su actual declinar como consecuencia del discutido desplazamiento de la centralidad que tiene lugar desde los años '90 hacia el oeste en zonas aledañas a Monte Barreto. El artículo recoge imágenes de estudios identificando las debilidades y fortalezas de la Rampa y su entorno inmediato, realizadas por estudiantes de arquitectura de la Universidad de Harvard en un taller que tuvo lugar en el otoño del 2002 conducido por Mario Coyula y Lee Cott.

Ricardo Porro, en su artículo “Cuba! Cuba!”, explica las particularidades de la arquitectura cubana y las condiciones sociales, climáticas y étnicas que han influi-

do históricamente en sus resultados formales y espaciales, desde el lánguido barroco que caracteriza a edificios emblemáticos como La Catedral y los Palacios de los Capitanes Generales y de Aldama hasta la modernidad ejemplificada en la obra de Eugenio Batista (casa Falla, 1939), Emilio del Junco (cine Radiocentro, 1947 y la residencia de su familia, 1957) y en su propia obra, contentivas, a su juicio, de lo que Leo Frobenius define con el nombre de *paideuma*, concepto de la antigua Grecia

que se aplica a toda obra *que trascendiendo lo individual, alcanza a capturar el espíritu de un pueblo.*

Finalmente, la revista dedica espacio a José Antonio Choy López y sus colaboradores con dos de sus más representativas obras: el Banco Financiero Internacional, remodelación y ampliación del edificio construido para iguales fines por Eugenio Batista en 1957, y el Centro comercial La Puntilla, su más reciente proyecto realizado. ■



# Encuentro de revistas de arquitectura, urbanismo y ordenamiento territorial y urbano

Arq. Fausto Martínez García  
Instituto de Planificación Física

El pasado 18 de mayo tuvo lugar en la Sala de Conciertos del Convento de San Francisco y dentro del programa de la Segunda Bienal de Arquitectura de la ciudad de La Habana, un encuentro de revistas nacionales de arquitectura, urbanismo y ordenamiento territorial y urbano.

Un panel integrado por Argel Calcines representando *Opus Habana*, de la Oficina del Historiador de la Ciudad, y los arquitectos Eduardo Luis Rodríguez, Eliana Cárdenas Acuña, Mario González Cedeño y Fausto Martínez García representando *Arquitectura Cuba*, de la Sociedad de Arquitectura de la Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Cuba (UNAICC), *Arquitectura y Urbanismo*, de la Facultad de Arquitectura del Instituto Superior Po-

litécnico “José Antonio Echeverría” (ISPJAE), *Cartas de La Habana*, del Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital y *Planificación Física-Cuba*, del Instituto de Planificación Física, respectivamente, explicaron al público asistente las características de cada publicación en términos de perfil editorial, costo, precio de venta, forma de distribución, número de ejemplares, periodicidad de salida y diseño.

Los panelistas expusieron los logros alcanzados en estas publicaciones, así como las dificultades por las que atraviesan en términos de financiamiento para mantener su regularidad con el nivel de rigor científico y técnico requerido en estas revistas, que van destinadas mayormente a un público especializado en sus temas. ■

REVISTA

**Planificación  
Física - Cuba**

*Manténgase al tanto de todo lo relacionado con el ordenamiento territorial y el urbanismo. Conozca, entre otras, las estrategias que mejoran las condiciones de vida de los asentamientos poblacionales, la mitigación de desastres naturales y tecnológicos, etcétera, suscribiéndose a nuestra publicación especializada utilizando el formulario que aparece en la página 67.*