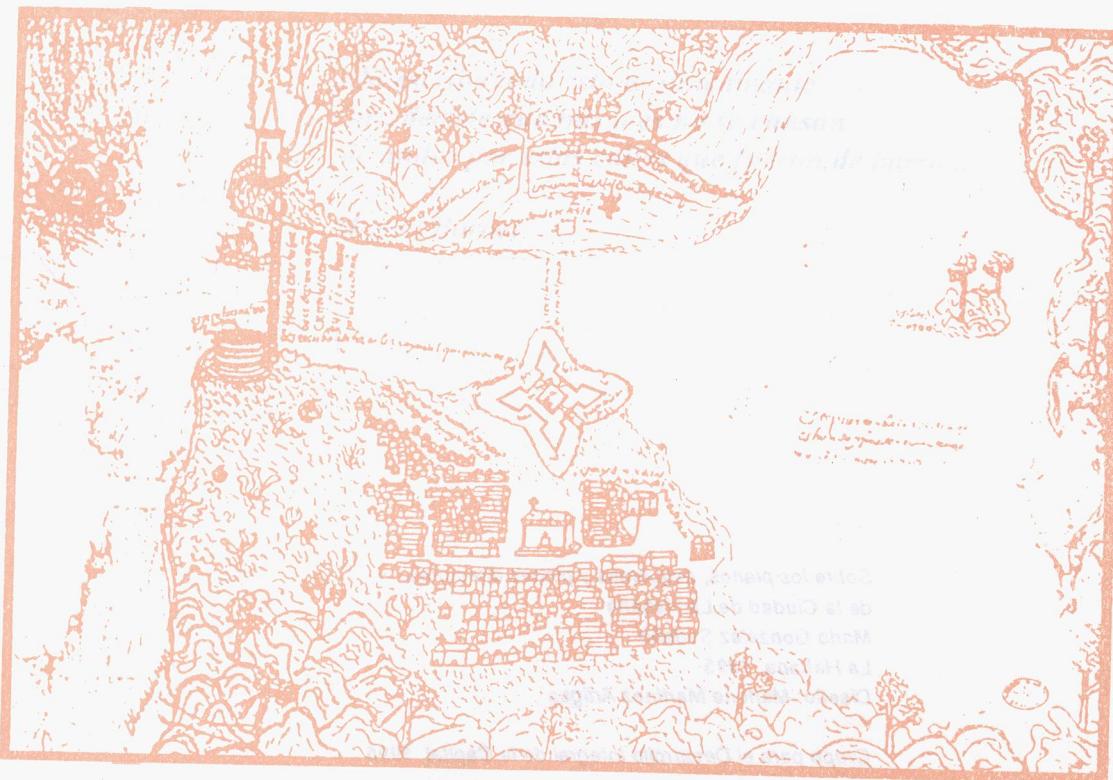




URBANISMO Y  
ARQUITECTURA

# SOBRE LOS PLANOS, ESQUEMAS Y PLANES DIRECTORES DE LA CIUDAD DE LA HABANA

MARIO GONZALEZ



Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital

Plano Director Ciudad de La Habana, Etapas Bases Técnicas-Económicas, 1982  
Programa Provincial de Planificación Física, La Habana, 1982

Esquema del Plan Director al año 2010, Ciudad de La Habana, Resumen, 1990  
Practo del de Planeación Física y Arquitectura, La Habana, 1990

СХЕМА ПЛАНЫ ПОЛЯРИЗАЦИИ  
ПЛАНЫ ПОЛЯРИЗАЦИИ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

СХЕМА ПЛАНЫ ПОЛЯРИЗАЦИИ

*Sobre los planos, esquemas y planes directores  
de la Ciudad de La Habana  
Mario González Sedeño  
La Habana, 1995  
Diseño: Marlene Martínez Artigas*

*Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, 1995*

...Si escribo todo esto es únicamente  
para decirte que mis pies no se cansan  
de andar por estas calles que fueron de barro...

Miguel Barnet

## Índice

|   |    |
|---|----|
| A modo de justificación   | 1  |
| Los bájicos   | 2  |
| Plan de Cristóbal de Roda   | 3  |
| Plano de Silvestre Aburza   | 4  |
| Plano de Carrillo de Albornoz   | 5  |
| Plano de Francisco Albares y Fernández de Linares   | 6  |
| Plan de Enrique de Mendoza  | 7  |
| Plan de Pedro Martínez Inclán   | 8  |
| Plano de M. Gutiérrez Ponce de León   | 9  |
| Plan de Eduardo Cañizares   | 10 |
| <i>A Cristóbal de Roda, el primero, porque escribió en su plano en colores de La Habana de 1603:</i>        | 11 |
| Plan de P. J. Wiener, J. L. Ser "Lo que hay que hacer es en hamarillo".                                     | 12 |
| Plan de M. González, J. E. A Pedro Martínez Inclán, el primero de la etapa moderna porque enseñó el camino. | 13 |
| Plan de M. Basurto, V. Garmendia, R. Acuña, y otros   | 14 |
| BTE de F. Alcalá, M. González, M. Lorenzo, y otros  | 15 |
| España en 2010 de A. García, R. Olivares, J. C. Diaz, y otros   | 16 |
| Estudios para la primera etapa del Esquema Director   | 17 |
| Epílogo   | 18 |
| Bibliografía  | 19 |

nos diremos suponiendo la noche se hiciese hoy  
que el sol se mandase a los esquemas no cumplir su  
trabajo mandando esas cosas que quieren?

o, si en la noche se mandase a los esquemas no cumplir su  
trabajo lo diríamos suponiendo que se

**A modo de justificación****Índice**

|  |    |
|--|----|
| <b>A modo de justificación</b> .....                                 | 7  |
| <b>Índice</b> .....  | 8  |
| <b>Los inicios</b> .....   | 8  |
| Plan de Cristóbal de Roda .....                                      | 8  |
| Plano de Silvestre Abarca .....                                      | 9  |
| Plano de Carrillo de Albornoz .....                                  | 10 |
| Plano de Francisco Albear y Fernández de Lara .....                  | 11 |
| Plan de Enrique Montoulieu .....                                     | 13 |
| Plan de Pedro Martínez Inclán .....                                  | 14 |
| Plan de J.C.N. Forestier .....                                       | 15 |
| Plan de Eduardo Cañas .....  | 16 |
| Plan de P.L. Wiener, J.L. Sert, P. Schulz, M. Romañach y otros ..... | 17 |
| Plan de M. González, L. Espinosa, y otros .....                      | 20 |
| Plan de M. Baquero, V. Garatti, E. Azcue, y otros .....              | 22 |
| BTE de J. Ballesté, M. González, M. Lorenzo, y otros .....           | 23 |
| Esquema al 2010 de A. García, R. Oliveras, J.C. Díez, y otros .....  | 25 |
| Estudios para la primera etapa del Esquema Director .....            | 26 |
| Epílogo .....  | 28 |
| Bibliografía .....   | 29 |



## A modo de justificación

Todo comenzó por la solicitud urgente que me hicieron los organizadores del Día Mundial del Urbanismo en La Habana en 1992, para que impartiera una conferencia sobre algún tema relativo a la efemérides. Decidí entonces hacer un breve recuento histórico de esta Ciudad sobre la base de una crónica de los estudios a escala urbana conocidos, que sobre ella se han hecho, acompañados por un breve análisis crítico de cada uno. Análisis que son más amplios y detallados a partir de los planes realizados a partir de 1958, porque hay mayor información y porque presentan logros urbanísticos que no han sido superados en el escenario panamericano.

Como a esas alturas yo había rebasado los 30 años consecutivos trabajando en los problemas urbanos de la capital —*si no siempre entendidos, siempre abiertos*, como dijo Quevedo— me pareció equivocadamente que este tema podría exponerlo con relativa facilidad.

Varios colegas que escucharon la conferencia me sugirieron que pusiera esas ideas en blanco y negro, y así se produjo una primera versión que ha tenido aceptación sobre todo, creo yo, por lo poco explorado del tema. Ha sido de interés también para estudiosos de otros países, y así se produce la traducción al idioma inglés.

En el estudio existen vacíos, algunos de bastante consideración, producto generalmente de que los planos generados en esa etapa podrán ser muy interesantes, pero se limitan a reflejar una realidad a veces parcial. Así entre Cristóbal de Roda y Silvestre Abarca los planos conocidos son los de Juan Siscara (1691) con la demarcación parroquial; Dionisio Martínez de la Vega y don Bruno Caballero (1730) con la situación de iglesias y conventos; don Antonio Arredondo (1739 y 1746) mostrando la conducción de aguas y el proyecto de amurallamiento en tierra; y finalmente el de Viol, Varmi sc. Guisep. Pazzi scripse (1763) que abarca el plano de la Ciudad y el puerto.

Esta versión de 1998 contiene algunas mejoras y ampliaciones logradas por haber obtenido materiales al respecto.

Espero que los entendidos en estas materias analicen críticamente el trabajo y me hagan saber sus opiniones sobre cómo puede mejorarse, así como recomienden materiales no incluidos que puedan enriquecerlo, y por tanto mejorar la comprensión de la saga habanera para beneficio de ella, que es al fin y al cabo el único fin que persigue el autor.

M.G.S.

## Los Inicios

Como ya es generalmente aceptado, la villa de San Cristóbal de La Habana se fundó el 16 de noviembre de 1519, precisamente el día de ese santo patrón. Lo poco que pudieron construir sus pobladores fue destruido en 1537, 1538 y 1555 por piratas y corsarios franceses, que en las tres ocasiones la redujeron a cenizas. En 1561 comienza la concentración en su puerto de las naves españolas que provenientes de Centro y Suramérica partían juntas atravesando el Atlántico rumbo a España: el sistema de Flotas. De esta manera protegían del asedio de los bucaneros de distintas nacionalidades que asolaban el mar de las Antillas, los valiosos cargamentos de oro, plata, piedras preciosas, tejidos, maderas desconocidas, plumas de aves, pieles y también alimentos novedosos, según apunta Eusebio Leal. Esto tiene una importancia económica decisiva para la villa, ya que en ocasiones y durante meses, se aglomeraban en su recinto ocho o diez mil marinos, con la consiguiente demanda de servicios de todo tipo. La relación vital de La Habana con su puerto y el carácter terciario de su economía se han conservado hasta nuestros días.

En 1589 llega a la villa el ingeniero militar Juan Bautista Antonelli, enviado por la Corte para proyectar y ejecutar los castillos de los Tres Reyes del Morro y de La Punta y posteriormente planificar las murallas. Un aspecto de la mayor importancia es que ya desde 1553 el gobernador de la Isla se traslada definitivamente de Santiago de Cuba para La Habana, si bien su condición de capital no sería oficialmente reconocida por real Decreto hasta 1607. El año de 1592 --primer centenario del Descubrimiento-- es el marco donde Felipe II confiere a la villa de La Habana el título de *Ciudad*, y se construyen la presa del Husillo y la Zanja Real, cuyo sistema constituyó la primera presa y el primer acueducto realizado por la Colonia en tierras americanas. En 1634 mediante Real Cédula recibe el título de *Llave del Nuevo Mundo antemural de las Indias Occidentales*.

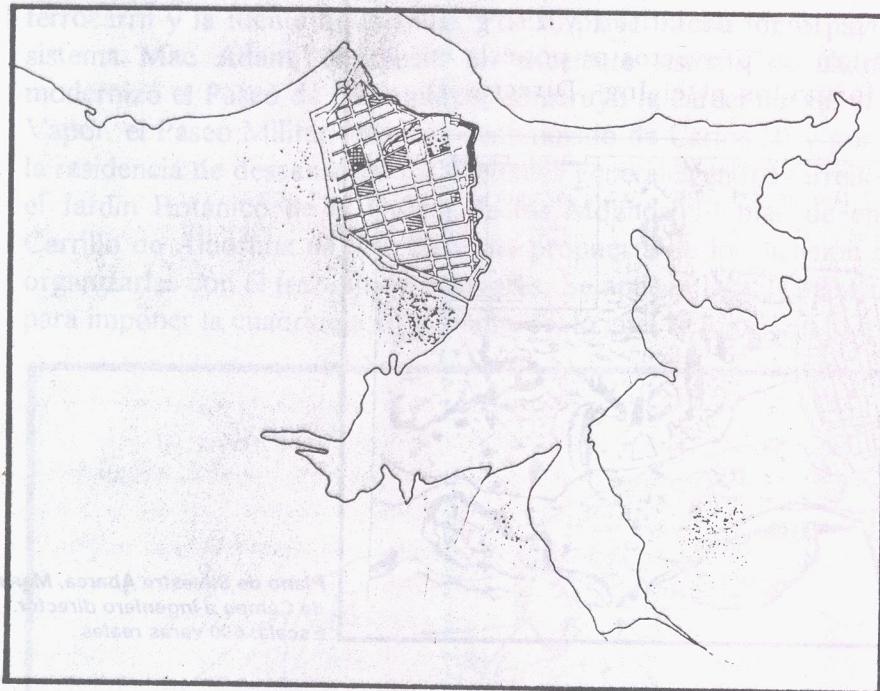
## Plan de Cristóbal de Roda, 1603

**Población existente 4 000 habitantes**

**Propuesta 12 000 habitantes**

Es en este contexto que se produce el plano de Roda. Según Emilio Roig de Leuchsenring por esta época la ciudad tenía unos cuatro mil habitantes y su zona urbanizada ocupaba algo más de un tercio de kilómetro cuadrado --unas 35 hectáreas o 50 manzanas-- área mucho menor que la mostrada en el plano de Cristóbal de Roda. El área que aparece limitada por murallas, es de unas 150 hectáreas, y conociendo que la construcción de las murallas no se inició hasta 1674--y se extendió hasta 1797-- se deduce que el plano incluye propuestas de amurallamiento, continuación y ampliación de la red vial y formulaciones sobre terrenos aún yermos. Se inicia la relación economía-desarrollo urbano, que se repetirá en otras etapas de la vida de la ciudad.

Muestra un centro paralelo al puerto y las plazas diferenciadas para uso militar, religioso y civil, proponiendo una cuadrícula donde se reservaban áreas libres para nuevas plazas. Como signo de los tiempos, predominan las funciones militares y se incluye la aplicación de las leyes de Indias. Este es el primer plan director de La Habana, y quizás el primero realizado en América española.



Plan de Cristóbal de Roda.  
Escala: 1000 pies de vara los  
158 mm. En colores

## Plano de Silvestre Abarca. 1763

### Población existente 50 000 habitantes

Como un antecedente importante a la ejecución de este plano, es conveniente conocer que desde comienzos del siglo 18 el recinto amurallado ya estaba densamente poblado y abigarrado de funciones diversas, lo que conllevó la necesidad de localizar funciones extramuros. Dentro de las más importantes estuvo el traslado del Astillero a la zona sur, conjuntamente con muelles y dependencias comerciales y de almacenaje. Como es sabido este Astillero, que era el más grande de América, alcanzó fama universal por la calidad de los barcos que construyó. Se denominó Real Arsenal de La Habana, y entre 1724 y 1796 se construyeron en él 114 buques con 4902 cañones.

Por primera vez se utiliza el área inmediata a las murallas como lugar de recreo y expansión para la población, y según el historiador de la época, Félix de Arrate, mencionado por Carlos Venegas, los habitantes usaban con ese fin la calzada que partía hacia los nuevos

barrios de extramuros, donde se plantaron árboles frondosos. Otras actividades de tipo residencial o industrial se sumaron a esto.

Los planos de Abarca, tanto el de 1763 como el de 1771 son proyectos para poner la ciudad en estado de defensa.

Plano de la Ciudad y Puerto de Sn. Xtoval de la Habana situada en 23° 10' m° de latitud y 291° 10' m° en q° se manifiestan los proyectos p° ponerla en estado de Defensa formados p° el Ing° Director D. Silvestre Abarca.



Plano de Silvestre Abarca, Mariscal de Campo e Ingeniero director.  
Escala: 600 varas reales

## Plano de Carrillo de Albornoz. 1830-1850

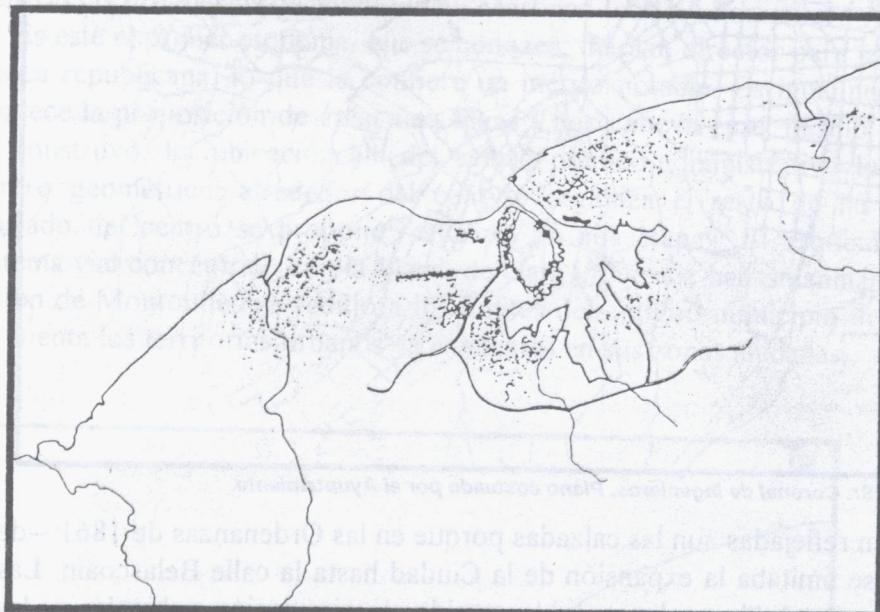
Población existente 100 000 habitantes

Importantes acontecimientos tuvieron lugar antes de que este plano cobrara vida. La libertad de comercio que ya se gozaba en la Isla, el incremento de las relaciones portuarias con los Estados Unidos y el desarrollo de la intelectualidad a partir de las figuras de Félix Varela y del Obispo Espada, son algunos de los más importantes. Ya toda América está liberada, con excepción de Puerto Rico y Cuba, lo que conllevó que los gobiernos en la Isla fueran aún más represivos y absolutistas. En 1833 se produjo una fuerte epidemia de cólera por la que murieron 8 000 personas en dos meses.

En este período llega al poder como Capitán General, Miguel Tacón, que impulsa una fuerte acción constructiva, superando todas las anteriores, a pesar de haber gobernado sólo cuatro años. El urbanista de moda era L'Enfant, que diseñó la ciudad de Washington y que sería malamente copiado en algunas de las decisiones arquitectónico-urbanísticas tomadas por Tacón. Terminó con la delincuencia y el juego imperantes, lo que favoreció que viniera por primera vez turismo masivamente de los Estados Unidos. Incrementó la importación esclavos africanos, pero también obstaculizó el naciente capitalismo criollo. Pero quizás lo que más

contribuyó al auge constructivo --además de la prosperidad económica imperante por el alza de los precios del azúcar-- fue la pugna de intereses económicos y políticos entre Tacón y Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, un criollo muy inteligente, que era Intendente de Hacienda.

De esta emulación, nos cuenta Felicia Chateloin, salieron obras del Conde de Villanueva, tales como el dragado y limpieza de la bahía, el Acueducto de Fernando VII, el primer ferrocarril y la fuente de la India. Por su parte Tacón logró pavimentar varias calles con el sistema Mac Adam, estableció un excelente sistema de alumbrado urbano con aceite, modernizó el Paseo de Extramuros, construyó la cárcel nueva, el Teatro Tacón, la Plaza del Vapor, el Paseo Militar (después denominado de Carlos III y por último Salvador Allende), la residencia de descanso de los capitanes generales en los terrenos de los Molinos del Rey y el Jardín Botánico de la Quinta de los Molinos. El plan de embellecimiento de Mariano Carrillo de Albornoz es más bien una propuesta de localización de inversiones, tratando de organizarlas con el trazado de bulevares. Se aplican las ordenanzas de construcción de 1817, para imponer la cuadrícula en extramuros, lo cual se logró, en lo que hoy es Centro Habana.



Plano de Carrillo de Albornoz

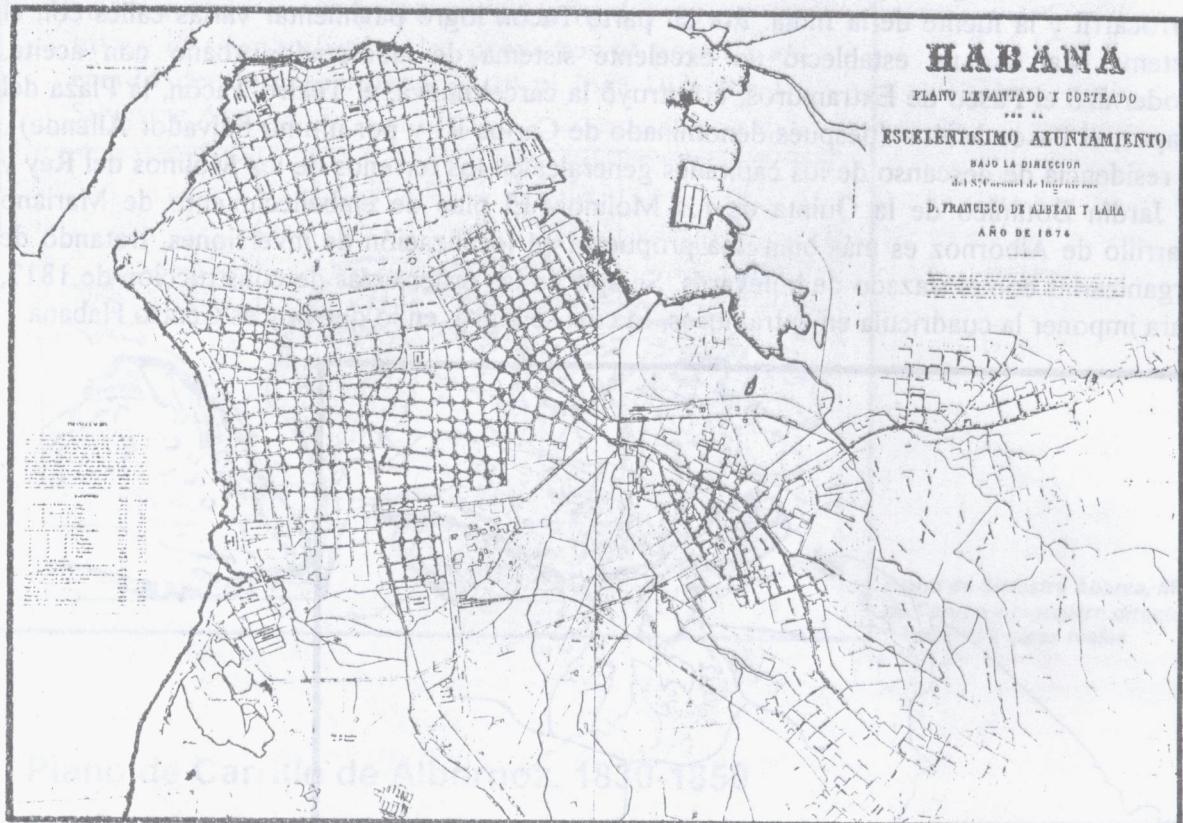
## Plano de Francisco José Albear y Fernández de Lara. 1874

**Población existente: 170 000 habitantes**

Este plano fue solicitado por el municipio de La Habana en 1861, a la sección de Arquitectura. Es el primero que estudia y refleja con exactitud el territorio de la capital de Cuba.

Es de una calidad y precisión tales que a partir de 1875 se empleó como base de todos los repartos y urbanizaciones que se realizaron hasta el siglo 20. El plano constituyó un documento oficial tanto civil como militar de la ciudad.

En él se expresa la interrelación entre la ciudad vieja y la nueva, como consecuencia del derribo de las murallas. En la Habana Vieja se exigía ochavamiento en las esquinas de las manzanas, pero no era así en La Habana nueva. No obstante, el plano de Albear dibuja las ochavas en esta última zona, porque él consideraba que así se mejora la circulación vehicular y se favorece el entorno de las personas que viven en las esquinas, por la mejor ventilación y el enriquecimiento del paisaje urbano.



Albear y Lara, Sr. Coronel de Ingenieros. Plano costeado por el Ayuntamiento.

En el plano no aparecen reflejadas aun las calzadas porque en las Ordenanzas de 1861 --de las cuales él fue asesor-- se limitaba la expansión de la Ciudad hasta la calle Belascoáin. Las calles extensas las plantea de doble ancho y doble sentido de circulación vehicular, y las interiores más estrechas e íntimas.

En el plano se aprecian partes de propuesta, que van más allá de la red vial existente, donde Albear sugiere áreas de expansión urbana.

Entre 1840 y 1860 se había creado una nueva política urbana en el gobierno de La Habana y aparecen tres Secciones Urbanísticas: dos que eran las Zonas de Arquitectos de la ciudad y una tercera relativa a la arborización de caminos y espacios públicos que la dirigía Albear.

Albear vivió en Barcelona un tiempo, donde realizó un proyecto para esa ciudad en 1845, precisamente cuando Ildefons Cerdá desarrollaba su Proyecto de Ensanche de Barcelona. La investigadora cubana Lohana Aruca sostiene la teoría de que siendo ambos personalidades tan conocidas en el medio español, tienen necesariamente que haberse conocido e intercambiado criterios sobre las concepciones urbanísticas modernas.

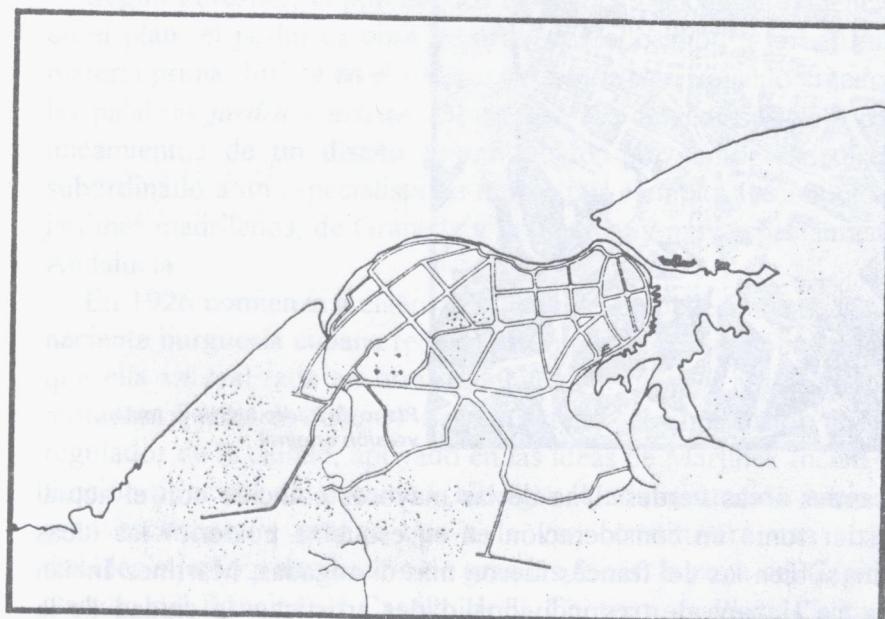
Esta singular personalidad además de su extraordinario proyecto de conducción a La Habana de las aguas de los manantiales de Vento en 1855, fue Profesor de la Academia de Ingenieros de Cuba, Director de Obras Públicas del país, construyó el Jardín Botánico de la Escuela de Agronomía, y realizó, entre otras cosas, otro plano más completo que el de 1874 que incluye un magnífico levantamiento topográfico de la ciudad, y un interesante proyecto: "Paseo Marítimo del Malecón de La Habana".

## Plan de Enrique Montoulieu. 1922

### Población existente: 650 000 habitantes

En la década de los años veinte se produce una nueva alza económica en el país, dada al igual que cien años antes, por el incremento de los precios del azúcar en el mercado internacional; esta vez como consecuencia del fin de la Primera Guerra Mundial, y va a generar las propuestas de Montoulieu, Martínez Inclán y Forestier.

Es este el primer esquema, que se conozca, de plan director para la Habana realizado en la época republicana, lo que le confiere un mérito notable. Es igualmente la primera vez que aparece la proposición de crear una Plaza Cívica nueva en el mismo lugar donde finalmente se construyó. La ubicación allí del centro político-administrativo lo hace coincidir con el centro geométrico, alrededor del cual se organiza el resto de las zonas funcionales. El traslado del centro se propone realizarlo en dos etapas. El esquema se completa con un sistema vial concéntrico con la Plaza, de clara influencia haussmanniana. Lamentablemente la visión de Montoulieu se redujo a los límites del antiguo municipio de La Habana, sin tomar en cuenta los territorios urbanos ya existentes en sus zonas aledañas.



Plan de Enrique Montoulieu

## Plan de Pedro Martínez Inclán. 1925

Población existente: 700 000 habitantes

El profesor Martínez Inclán fue maestro de varias generaciones de urbanistas y precursor de concepciones más integrales en los enfoques sobre la ciudad, aunque posteriores a su libro *La Habana actual*, ya que en ese momento sólo toma en consideración los territorios urbanos dentro de los límites del municipio habanero. Esta publicación vió la luz en 1925, pero él la redactó desde 1919. No obstante, reconoció la influencia recibida de Montoulieu -- que a su vez publicó en 1922, pero que ya había elaborado muchas de sus ideas desde 1914-- y de Walfredo de Fuentes.

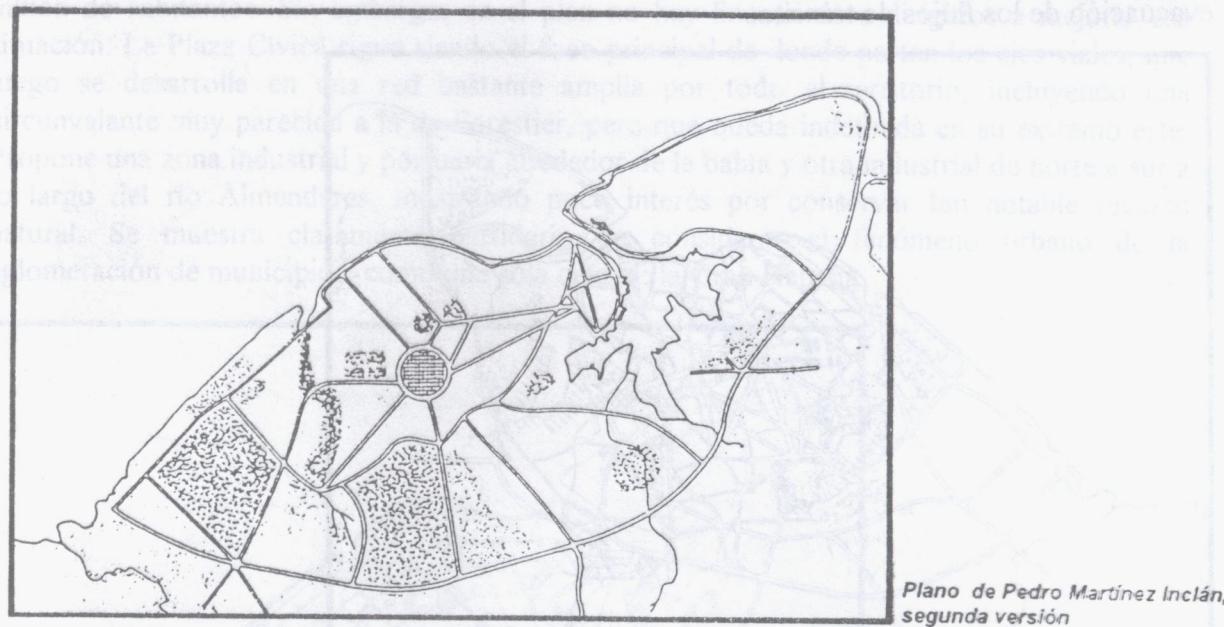
Martínez Inclán propone el Gran Centro Cívico como ampliación del existente en la zona alrededor del Parque Central-Fraternidad, a diferencia de Montoulieu que lo propone nuevo en la zona de la Ermita de los Catalanes. En este lugar Inclán proyecta una Gran Plaza, "de las mismas dimensiones que L'Etoile de París". En el esquema vial ambas propuestas se parecen. Proyecta también un sistema de Avenidas tipo bulevares, ocho plazas, y los llamados Ensanches en algunas calles estratégicas de La Habana Vieja y menciona la conveniencia de construir nuevas vías que comuniquen con Managua, Marianao, Arroyo Naranjo y otros territorios. La influencia de los bulevares parisinos, y en general de la Ecole de Beaux Arts, es evidente en las propuestas de los ejes viales y en la implantación de fuentes y grupos escultóricos, si bien luego llega a la conclusión que sería mejor un decorado en estilo propio, cubano, con elementos exclusivos también de nuestra flora.



Plano de Pedro Martínez Inclán,  
versión original

Elabora un sistema de grandes áreas verdes. Una de las mayores coincide con el actual Parque Metropolitano. Forestier tomó en consideración en su esquema posterior las ideas principales de Martínez Inclán, si bien las del francés fueron más divulgadas. Martínez Inclán dijo que sus ideas dotarían a La Habana de tres individualidades artísticas: la ciudad de la arquitectura hispanoamericana, la ciudad de los jardines y de las flores, y la ciudad mejor

trazada de la América española, que podían convertirse en una sola: la más bella ciudad de la América Latina. Fue profesor de varias generaciones de arquitectos y urbanistas cubanos.



Plano de Pedro Martínez Inclán, segunda versión

### Plan de Embellecimiento y Ampliación de La Habana Jean-Claude Nicolas Forestier. 1926

**Población existente: 700 000 habitantes**

Según Forestier, el polifacético diseñador francés, la exigencia de la belleza implica orden en el plan: el jardín es obra de arte, por oposición a la naturaleza libre considerada como materia prima. Insiste en el trabajo del *jardinista*, vocablo creado por él con la contracción de las palabras *jardín* y *artista*. Piensa que los detalles son sólo para acentuar el marco de los lineamientos de un diseño preconcebido, por tanto, ese diseño general no puede estar subordinado a un especialista en flores, por ejemplo. Reconoció haberse influenciado por los jardines madrileños, de Granada y de Sevilla, y muy especialmente por los jardines árabes de Andalucía.

En 1926 comienza a elaborar el Plan de Embellecimiento y Ampliación de La Habana. La naciente burguesía cubana requería la importación simbólica de los modelos haussmannianos, que ella ve realizada en otras capitales europeas y hasta latinoamericanas. A partir de ese momento Forestier trabaja --fiel a su credo-- en una visión general directriz, en un esquema regulador de la ciudad, apoyado en las ideas de Martínez Inclán. La concepción basaba como función principal de la ciudad, albergar la administración nacional en ese marco, como una gran escenografía urbana que a la vez constituyera una atracción turística. Propone el establecimiento y ampliación de grandes focos: la zona del Capitolio, los muelles, la Punta, el Castillo del Príncipe, el Castillo de la Chorrera, la Plaza Cívica, el sur de Cayo Cruz y una gran área verde en la zona del Parque Forestal, como los más importantes. Todos estos focos

estarían unidos por una red de amplios y rectos bulevares, aspirando a reproducir algo del *saveur* parisino, tan elegante, pero también tan práctico, desde el punto de vista de la evacuación de los flujos de tránsito.



Plan de J.C.N. Forestier

De este proyecto las obras más importantes llevadas a cabo fueron las áreas exteriores del Capitolio, la modernización del Paseo del Prado y su continuación hasta la calle Monte, y la magnífica avenida del Puerto. Lamentablemente, las *vacas gordas* habían llegado a su fin, y no se realizó el resto de las ideas contenidas en el plan. Por el contrario, el país se sumió en la peor crisis económica sufrida hasta ese momento. De los planes reguladores, esquemas, ideas y lineamientos realizados para La Habana en toda su historia pre-revolucionaria, no hay dudas de que el de Forestier alcanzó importantes logros:

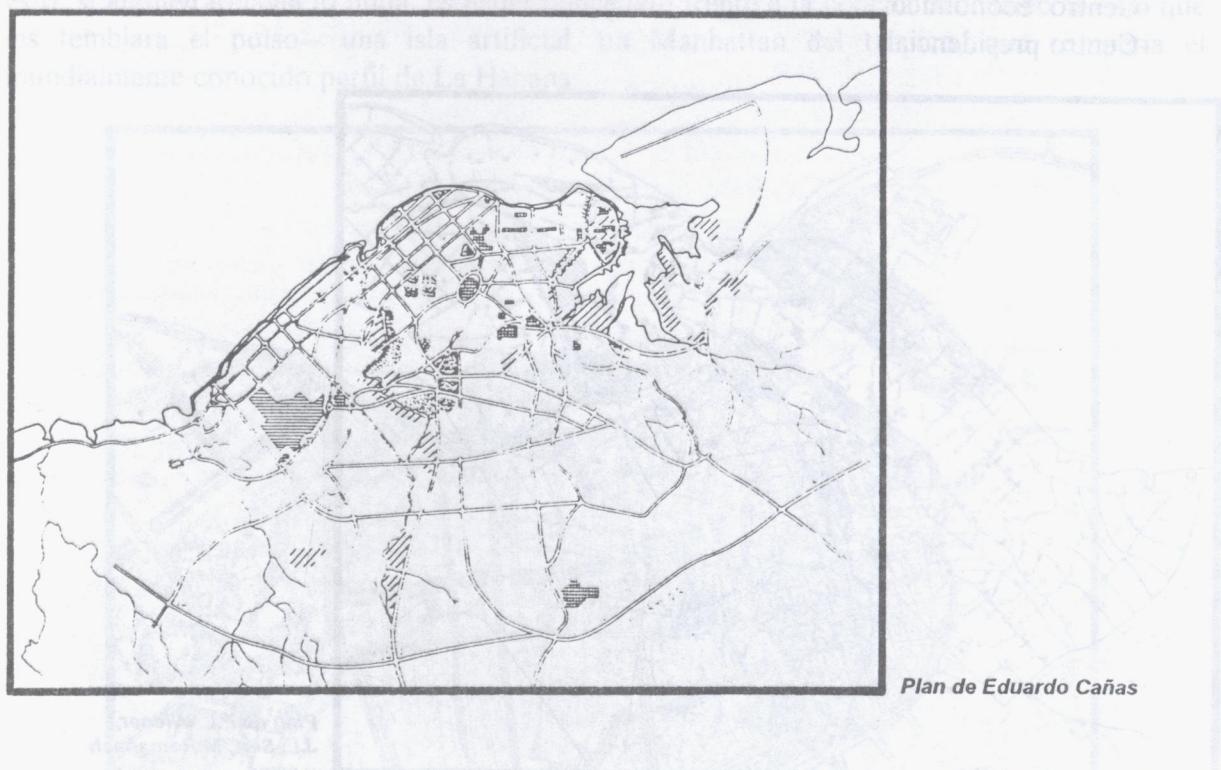
- 1- Su visión abarcadora con un diseño general preconcebido para las áreas más importantes de la capital.
- 2- El diseño de una amplia red vial que uniría los focos más activos de la capital.
- 3- La búsqueda de una imagen de La Habana, de la que podría discreparse por ajena a las realidades económicas y culturales de aquel momento, pero de cuya nobleza y calificación técnica nadie puede dudar. Una personalidad tan arisca como la de Le Corbusier así lo reconoció y, según la escritora francesa Bénédicte Lecrerc, éste se jactaba de haber sido amigo de Forestier.

## Plan de Eduardo Cañas Abril. 1951

### Población existente 1 250 000 habitantes

En la década de los años 50, y por las mismas razones anteriores, se produce una buena situación económica como resultado del fin de la Segunda Guerra Mundial, lo que igualmente genera propuestas de desarrollo urbano para la ciudad. Este esquema mantiene los principales

criterios de los planes realizados en la década de los años 20, sólo que incrementando áreas, producto del crecimiento demográfico: en 25 años la ciudad ha crecido en más de medio millón de habitantes. Sin embargo, en el plan no hay lineamientos dirigidos a mejorar esa situación. La Plaza Cívica sigue siendo el foco principal de donde parten los ejes viales, que luego se desarrolla en una red bastante amplia por todo el territorio, incluyendo una circunvalante muy parecida a la de Forestier, pero que queda indefinida en su extremo este. Propone una zona industrial y portuaria alrededor de la bahía y otra industrial de norte a sur a lo largo del río Almendares, mostrando poco interés por conservar tan notable recurso natural. Se muestra claramente partidario de considerar el fenómeno urbano de la aglomeración de municipios, como una sola ciudad: la Gran Habana.



**Plan de Paul Lester Wiener, José Luis Sert, Paul Schulz, Mario Romañach, y otros. 1958**

**Población existente 1 400 000 habitantes**

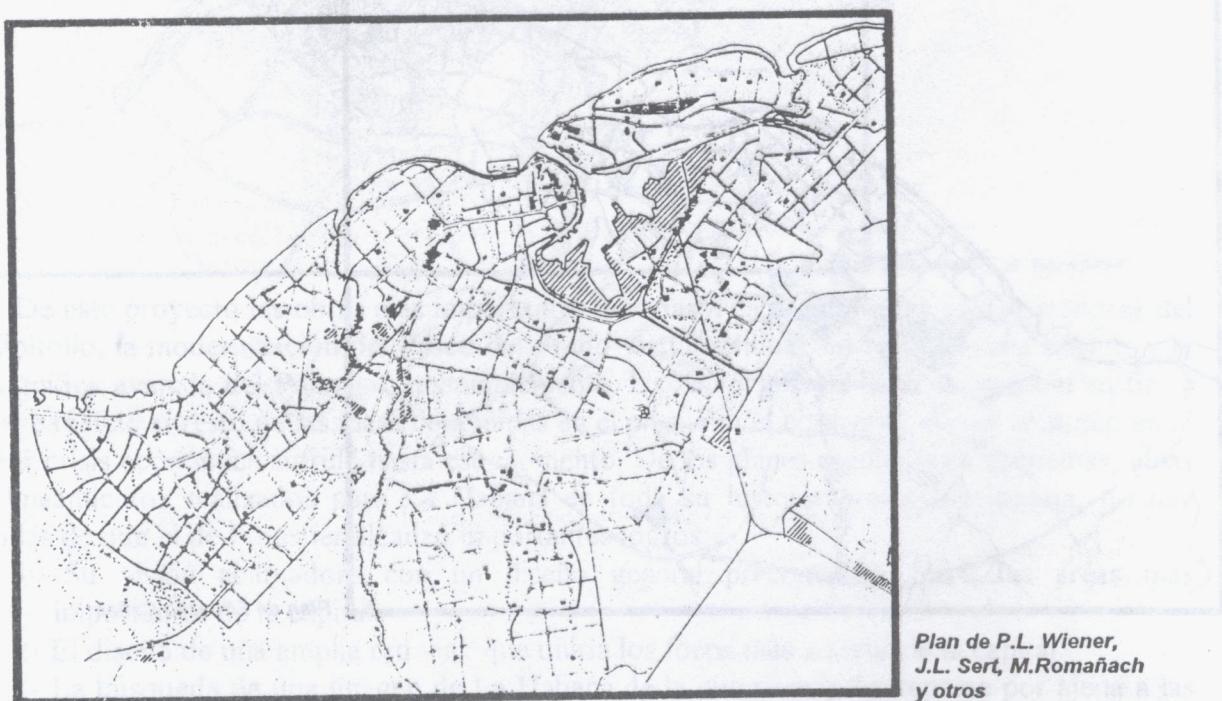
**Propuesta: 4 000 000 habitantes**

Este plan fue desarrollado durante la dictadura de Batista. Se conformó con figuras de relieve internacional, buscando satisfacer las premisas de elevar el carcomido prestigio del régimen y de tener una guía para el conocimiento de los terrenos que se valorizarían en el futuro y permitieran un fácil enriquecimiento de la clase dominante, al menos en La Habana, Varadero y Trinidad, que son los principales focos turísticos del país. El ministro de Obras

Públicas era el arquitecto Nicolás Arroyo, y el organismo directamente responsabilizado con la tarea fue la Junta Nacional de Planificación (JNP).

El plan contemplaba también la conformación de una Gran Habana y sus principales criterios eran:

- 1- Evitar estructuras rígidas que frenaran la transformación
- 2- Ponerlo en función del turismo y del tiempo libre
- 3- Establecer cinco grandes focos:
  - Plaza Cívica
  - Universidad de La Habana
  - Avenida frente al mar
  - Centro económico
  - Centro presidencial



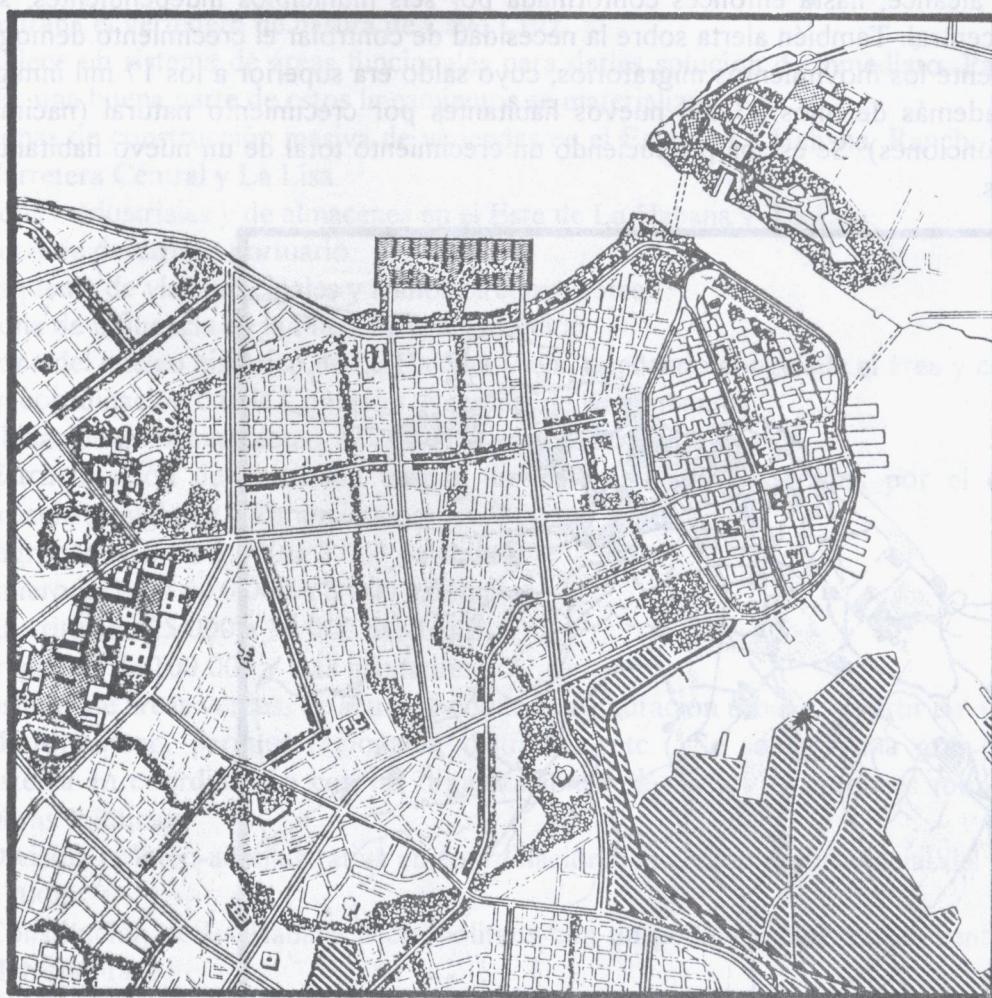
Plan de P.L. Wiener,  
J.L. Sert, M.Romañach  
y otros

Propone una inversión de las densidades habitacionales existentes, elevando las periféricas y disminuyendo las centrales. Plantea un fuerte incremento de las zonas industriales alrededor de la bahía y en las zonas del Cotorro y Boyeros. Un buen expediente de este plan --que se retomaría en el del año 1970-- es el establecer pequeñas zonas industriales esparcidas por la ciudad.

Se despliega una extensa red vial con una evidente influencia de Le Corbusier, en un esquema de supermanzanas con corredores verdes atravesándolas por el medio en toda su longitud. Este esquema se mantiene sobre la ciudad completa, independiente de la topografía o sus tipologías urbanas, como las de la Víbora, Centro Habana o La Habana Vieja. Regla y Guanabacoa prácticamente desaparecen.

Para los cálculos y balances de áreas, utiliza una cifra de población perspectiva de cerca de cuatro millones de habitantes, que resulta sencillamente de extrapolar la población existente en aquel momento, sobre la base del mismo ritmo exagerado de crecimiento que se venía produciendo. Ni siquiera alerta sobre esta cuestión, que en 1958 significaba que ya la cuarta parte de la población del país estaba concentrada en la capital.

Pero quizás lo más significativo es el tratamiento propuesto para La Habana Vieja, donde en muchas de sus calles propone demoler las fachadas en planta baja y retirarlas unos metros más para conseguir portales corridos, donde sólo los hubo en las plazas. También introducen volumetrías nuevas dentro del casco urbano, mostrando en estos tratamientos la poca valoración que le daban a este territorio tan valioso del patrimonio cubano. Otra muestra de esto, si alguien todavía lo duda, es haber concebido frente a la concha del Malecón --sin que les temblara el pulso-- una isla artificial, un Manhattan del trópico, que rompería el mundialmente conocido perfil de La Habana.

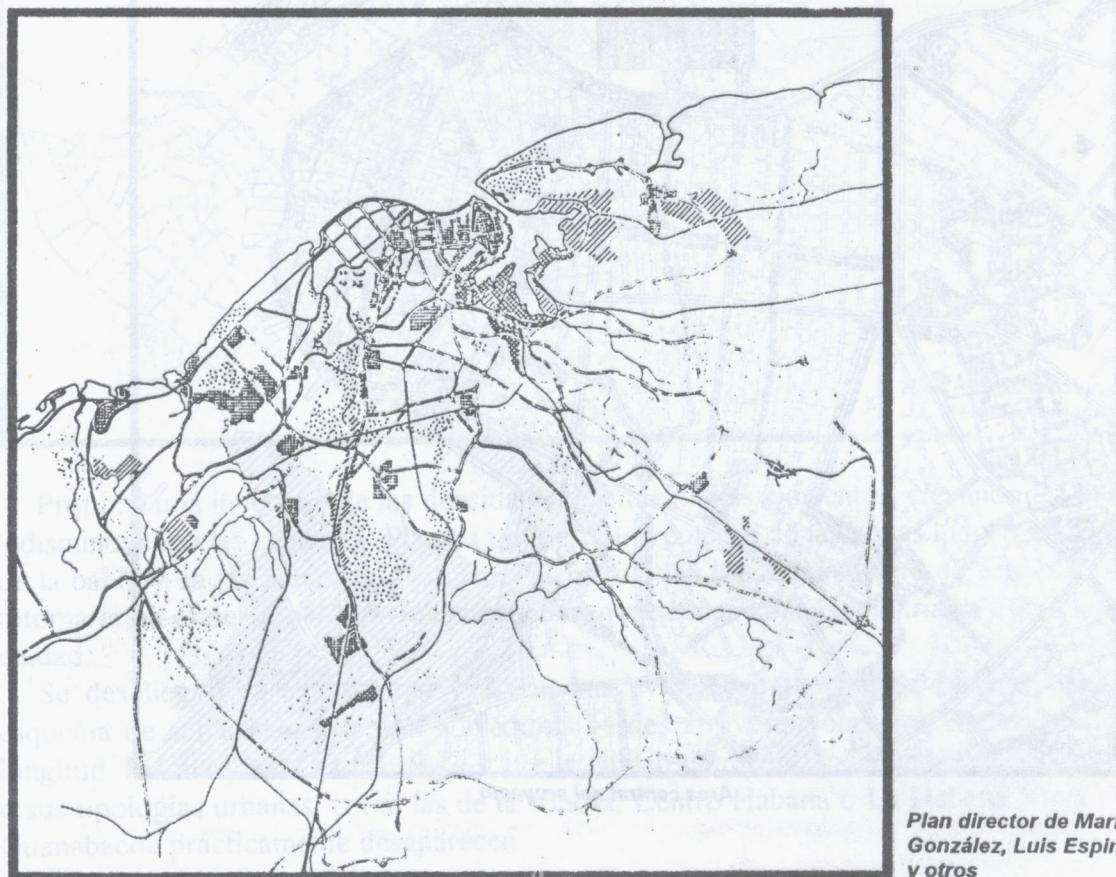


## Plan de Mario González, Luis Espinosa y otros. 1964

**Población existente: 1 500 000 habitantes**

El primer esquema de plan director realizado después del triunfo de la Revolución, venía elaborándose desde 1962 por un pequeño equipo de la Dirección de Planificación Física del ministerio de la Construcción. Con una base informativa muy escasa y una más escasa preparación técnica de sus integrantes en esta especialidad, contó, sin embargo, con el talento natural y la destreza de la que estaba dotado Luis Espinosa, un joven arquitecto colombiano que vino a Cuba en 1961, a sumarse al llamado de ayuda técnica internacional hecho en aquellos momentos por la dirección de la Revolución. Fallecido hace pocos años en su país, es justo rendirle merecido tributo a su memoria en esta visión retrospectiva.

El esquema dimensiona y delimita, por primera vez, el fenómeno de la capital en su verdadero alcance, hasta entonces conformada por seis municipios independientes, sin una autoridad central. También alerta sobre la necesidad de controlar el crecimiento demográfico, principalmente los movimientos migratorios, cuyo saldo era superior a los 17 mil inmigrantes por año, además de unos 23 mil nuevos habitantes por crecimiento natural (nacimientos, menos defunciones). Se estaba produciendo un crecimiento total de un nuevo habitante cada 13 minutos.



Plan director de Mario González, Luis Espinosa y otros

El plan propone la redistribución de industrias conflictivas para la ciudad y su infraestructura, así como una distribución más equilibrada de la actividad portuaria en el país. Al igual que su predecesor aconseja disminuir densidades habitacionales en las zonas centrales, y realiza un estudio muy completo del sistema verde de la ciudad, cuyo índice en aquel momento totalizaba sólo 1 metro cuadrado de área verde por habitante y formula elevarlo a 18.

Informa sobre las enormes pérdidas de agua por el mal estado de la red conductora y el excesivo consumo del líquido en industrias con tecnologías obsoletas e inapropiadas. Propone la subdivisión de la ciudad en seis regiones con características de cierta homogeneidad física y social, con la condición de establecer un centro de actividades en cada una, para constituir un sistema equilibrado en todo el territorio. Expone las deficiencias del transporte y algunas soluciones dimensionadas por un estudio realizado de la relación vivienda-trabajo en la capital. Hay gran preocupación por la calidad de la atmósfera debido a la concentración de emisores que había en los alrededores de la zona portuaria, entre los que se encontraba el vertedero de basura de Cayo Cruz.

Establece un sistema de áreas funcionales para darles solución de inmediato. Para bien o para mal, una buena parte de estos lineamientos se materializó:

- 1- Zonas de construcción masiva de viviendas en el Este de La Habana, Rancho Boyeros, Carretera Central y La Lisa.
- 2- Zonas industriales y de almacenes en el Este de La Habana y La Lisa.
- 3- Zona de desarrollo portuario.
- 4- Esquema de vías principales y anillos circunvalantes.
- 5- Zona de influencia de la Plaza de la Revolución
- 6- Zona del núcleo histórico de La Habana Vieja, quedando congelada el área y controlada en coordinación con la Comisión Nacional de Monumentos.
- 7- Ubicación de nuevas zonas de cementerios y basureros.
- 8- Estructuración de la ciudad basada en los principios elaborados por el CIAM, los urbanistas ingleses y los soviéticos:
  - agrupaciones de 1 000 a 2 000 habitantes
  - microdistritos de 6 000 a 8 000 habitantes
  - distritos de 25 000 a 30 000 habitantes
  - regiones de 100 000 y más habitantes
- 9- Sistema de áreas verdes, de acuerdo con la estructuración urbana, a partir de un Parque Metropolitano, parques regionales, distritales, etc. Se sembró una gran parte del sistema en coordinación con las organizaciones de masa y el entonces ministerio de Obras Públicas.
- 10-División político-administrativa en coordinación con el Comité Provincial del Partido y la JUCEI:
  - Constitución de La Habana Metropolitana con un poder administrativo central: JUCEI Metropolitana.
  - Establecimiento de 6 regiones
  - Definición de distritos y microdistritos (sólo para uso de los urbanistas)

Las principales debilidades del plan, fueron:

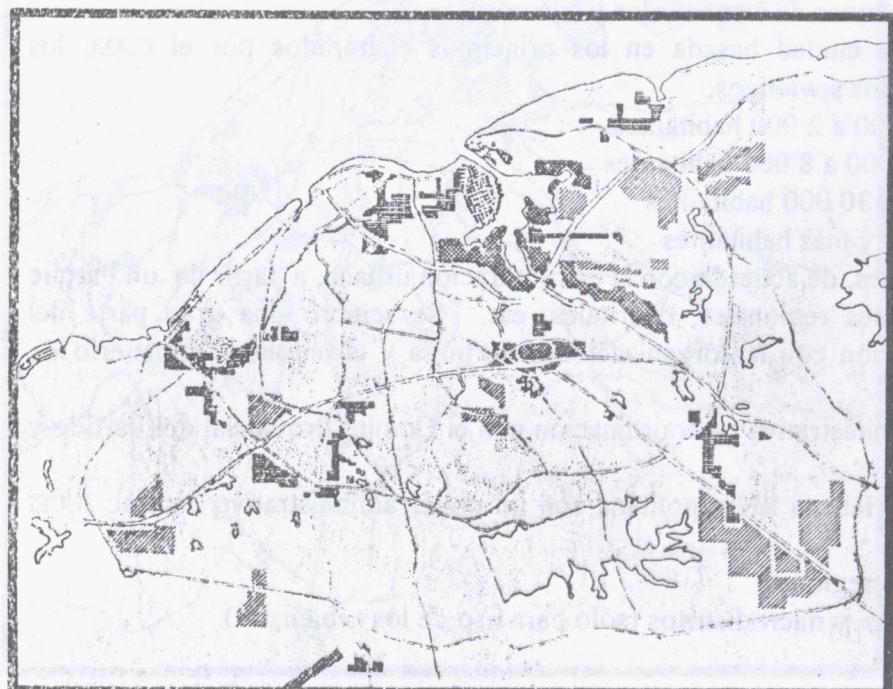
- Falta de base documental
- Pobre análisis de las redes infraestructurales, excepto el acueducto
- Ubicación de zonas de desarrollo de viviendas e industriales en algunos territorios sobre la cuenca de Vento
- Inciso dimensionamiento de las zonas funcionales
- Debilidad en la estructura vial propuesta
- Falta de integralidad en su equipo proyectista
- Ausencia de una concepción imaginativa de la ciudad y del aprovechamiento funcional y estético de algunas de sus áreas más calificadas.

### Plan de Max Baquero, Eusebio Azcue, Vittorio Garatti y otros. 1971

Población existente: 1 700 000 hab.

Población propuesta: 2 300 000 hab.

El plan, que fue realizado por un equipo del Instituto de Planificación Física, propone el año 2010 como base de cálculo y estima una población de 2 millones 300 mil habitantes para esa fecha. Mantiene como válidos los principales criterios del plan anterior, pero muestra una base científico-técnica y cultural superior a la de sus predecesores. Esto en buena medida se debió a una mayor experiencia y diversidad de los componentes del equipo, que ahora incluyó además de arquitectos, a ingenieros, demógrafos, sociólogos, geógrafos, y otras especialidades.



La estructura vial que es fuerte y bien organizada, agrega una nueva e importante coyuntura: el Centro de Tráfico, que es un elemento que organiza los principales flujos vehiculares —ómnibus, ferrocarril, helicóptero— y al que se ubica excelentemente en el área de la ciudad. Las áreas libres periféricas se apoyan en el ya existente Cordón de La Habana y se propone la organización del hábitat alrededor de unos centros de producción-enseñanza-investigación, que hoy se reconocen en la ubicación de los nuevos centros superiores y polos científicos.

Se refuerza el policentrismo y se amplía el concepto de zonas de valor histórico a otras además de La Habana Vieja. Se realiza un excelente dimensionamiento de las zonas de producción, centros y viviendas. De esta última se confecciona un plan detallado de construcción por etapas al año de cálculo. Partiendo de la distritación creada por el plan de 1963, se sugiere usarla como forma de organización y eventual movilización de ésta. Se retoma el concepto de microdistritos industriales dentro de zonas de hábitat y se zonifica detalladamente el área de desarrollo portuario a partir de los conceptos y técnicas más avanzados en aquel momento. Se realiza un magnífico trabajo de búsqueda de una imagen de la ciudad —muchas veces en movimiento, a lo largo de vías pensadas también como escenarios— que incluyó la zona de la Plaza de la Revolución, el puerto y las zonas de viviendas más importantes. Sus principales defectos fueron mantener propuestas de desarrollo masivo en áreas sobre la cuenca de Vento y no abundar más en las relaciones con la región circundante. El plan en general estuvo muy influido por una serie de discursos medulares de Fidel que se originaron por esa fecha.

### **Bases Técnico-económicas del Plan Director. 1984**

**Joel Ballesté, Mario González, Marta Lorenzo, Enrique Fernández, José M. Fernández, Rosa Oliveras, Herminio Rodríguez, Rogelio Mederos, Carlos Rodríguez, Luis Cabañas y otros.**

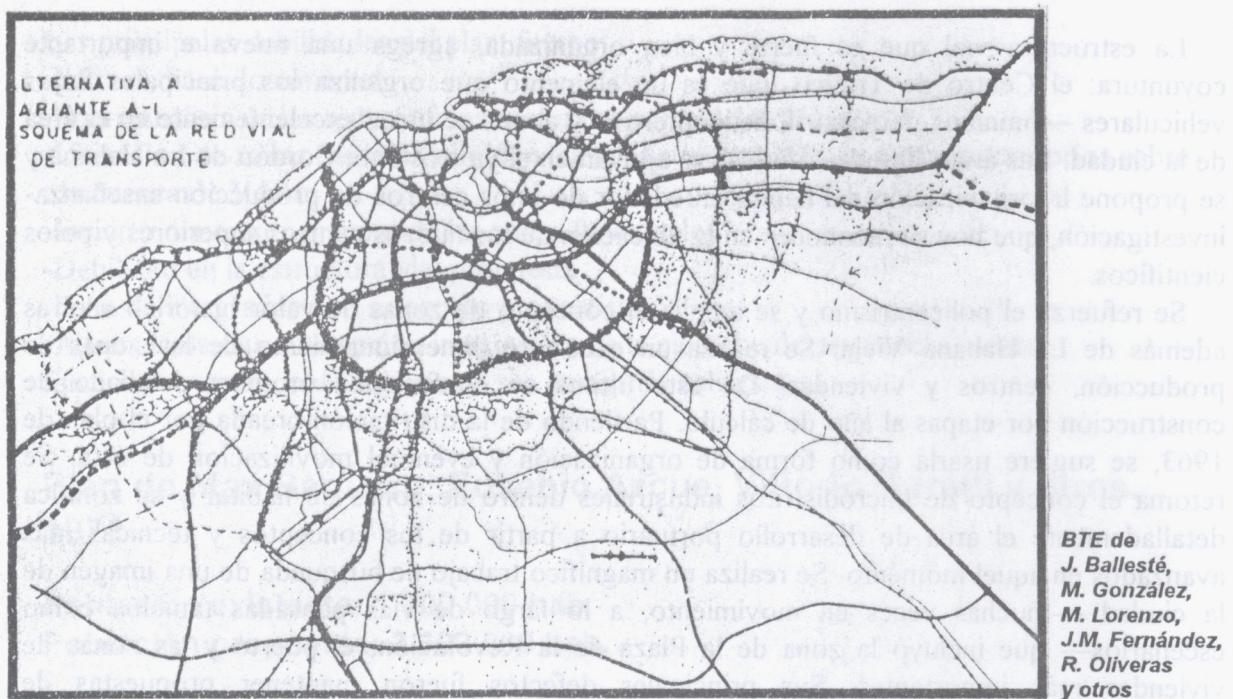
**Directora: Gina Rey**

**Asesor principal: Norald Nerssessiánt**

**Población existente: 1 900 000 hab.**

**Población propuesta: 2 300 000 hab.**

Este ciclópeo trabajo se realizó durante cuatro años en la dirección provincial de Planificación Física, por un equipo de 67 profesionales y técnicos cubanos y 14 extranjeros, con una variadísima composición de especialidades, algunas muy sofisticadas. Sus memorias abarcaron doce tomos, y su presentación se realizó en 180 tableros de dos metros por uno, con un riquísimo contenido de información gráfica. Analizó no sólo la ciudad sino también propuso lineamientos para la vecina región de La Habana, incluyendo las ciudades a desarrollar, esquema de transporte, áreas agrícolas, de turismo y recreación, y el consiguiente dimensionamiento demográfico y su distribución en el territorio.

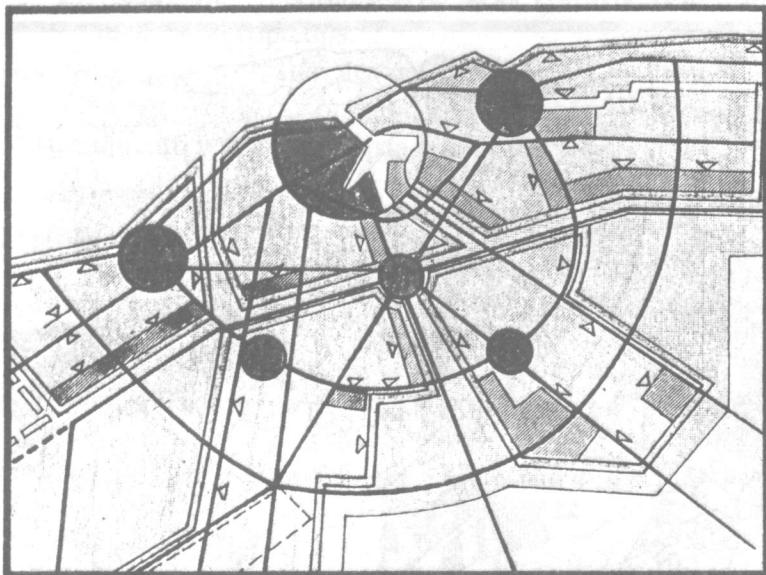


Otra característica novedosa fue la implantación de un larguísimo plazo, al año 2 030, que garantizara una visión general de las líneas de crecimiento para esa época y permitiera preservar esos territorios desde ahora, desarrollando sobre esa base una alternativa este-oeste —que fue la seleccionada— con tres variantes, y una alternativa radio-concéntrica. El Plan propiamente dicho se realizó con el horizonte temporal del año 2 000 y abarcó la mayor parte de las acciones que intervienen en la compleja vida urbana. Se estableció una metodología de trabajo que cubrió las dos etapas señaladas, desarrollando la primera las Bases Técnico-económicas (BTE) y la segunda, el Proyecto. Las BTE incluyeron tres tópicos fundamentales: Análisis de la situación de partida, Pronóstico de desarrollo y Propuesta.

En la etapa de Proyecto se elaboraron soluciones urbanísticas más detalladas. A partir del Plan Director de la ciudad, por primera vez en el país, se estableció un sistema de normas y disposiciones jurídico-administrativas y un Reglamento urbanístico, aún en elaboración, que incluye además los procedimientos de aprobación de las inversiones. El trabajo contó con el concurso de casi todos los organismos provinciales y nacionales involucrados, tanto durante su confección como en la revisión de sus planteamientos. La propuesta elabora un interesantísimo modelo teórico que propone la dirección este-oeste para los futuros desarrollos y que a la vez logra, en la dirección norte-sur una buena relación vivienda-trabajo-recreación. El modelo retoma la concepción de grandes zonas o regiones urbanas, con sus correspondientes centros, y un esquema de comunicaciones, a partir de tres grandes ejes viales paralelos a la costa, en dirección este-oeste, uno de los cuales comenzó a construirse en 1989.

La protección del medio ambiente es uno de los renglones más elaborados del Plan, donde se analiza exhaustivamente las potencialidades y restricciones del territorio. Se alerta sobre la

inconveniencia de seguir construyendo en terrenos situados sobre la cuenca de Vento, y se propone su congelación. Por otra parte, se estudian en detalle esquemas directores para zonas importantes de la ciudad, entre ellas el Centro histórico de La Habana Vieja. Este Plan tuvo la preocupación por la búsqueda y reforzamiento de imágenes de la ciudad, pero no la llevó a cabo con la profundidad requerida. Por primera vez en Cuba, un Plan Director es analizado y aprobado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, lo que fue realizado en mayo de 1984.



Esquema teórico del plan

### **Esquema de Plan Director al año 2010. Realizado en 1990 Aracelis García, Rosa Oliveras, Jorge Carlos Díez y otros.**

**Población existente; 2 109 000 hab.**

**Población propuesta: 2 287 000 hab.**

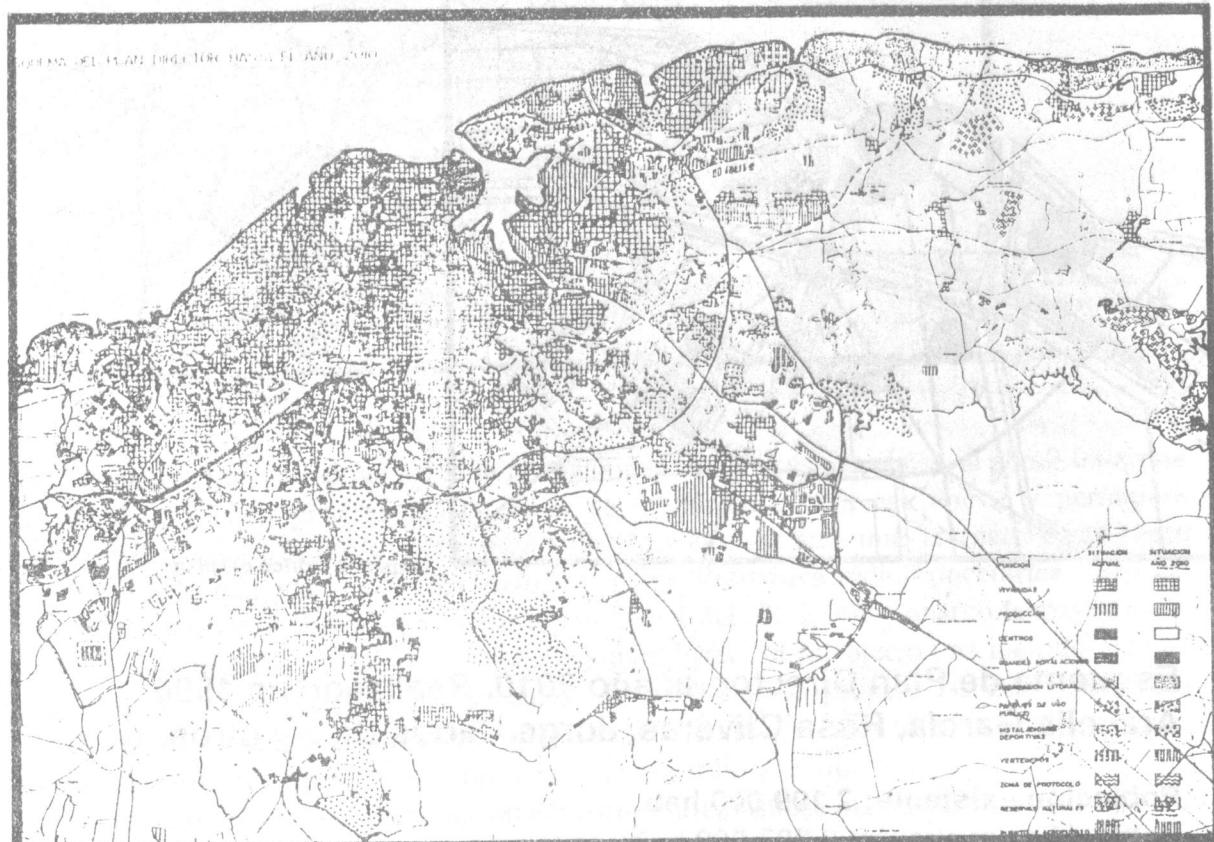
Este equipo estuvo constituido por un total de 37 profesionales y técnicos, además de otros 50 que colaboraron en algunas etapas. Revisaron la propuesta realizada siete años antes y los incumplimientos o reducciones sensibles en las acciones programadas y el excesivo consumo de terreno, muy superior a lo planificado. Igualmente detectaron deficiencias en el proceso inversionista y en la protección del medio ambiente.

Como aspectos positivos, en la etapa se desarrolló el programa de construcciones deportivas para los XI Juegos Panamericanos, el impulso al crecimiento y recuperación de la red hotelera y los polos científicos, así como el auge en la construcción de viviendas y sus servicios y algunas obras viales, realizado fundamentalmente por las Microbrigadas y los Contingentes.

Esta revisión del Plan propone una solución más compacta, tratando de llenar los espacios intersticiales remanentes en el tejido urbano. Ha ido concentrando grandes

instalaciones hacia el sur y el oeste y propone pequeños centros de servicios en lugar de los grandes propuestos por los anteriores Planes Directores, que si bien es cierto que no han podido materializarse, no queda claro hasta qué punto ha influido en esto no sólo los problemas económicos, sino también la ausencia de voluntad y la carencia de estructuras organizativas favorables.

Las áreas verdes sufrirán un nuevo salto cuantitativo, proponiéndose elevarlas más de tres veces sobre la situación actual. Ya se inició la construcción de los grandes Parques Metropolitano y Panamericano, en el centro y el este de la ciudad respectivamente.



Plan Director al 2010 de A. García, R. Oliveras, J.C. Díez y otros

### Estudios para la primera etapa del Esquema Director. 1992.

Como un desprendimiento de lo anterior, y básicamente realizado por el mismo equipo, se producen estos estudios de carácter técnico-operativo, que establecen políticas y acciones que se nutren de las realidades y condiciones más inmediatas. Se hace también énfasis en la calidad y la explotación de los recursos propios de los distintos lugares, lo que sin dudas beneficia al instrumento central de dirección. Estos enfoques han sido acogidos con receptividad por los Consejos Populares.

El estudio define las siguientes premisas:

- Priorizar el proceso de planeamiento, proyección y acciones constructivas en las zonas más deterioradas de la ciudad.

- b) Incrementar las obras de rehabilitación en viviendas, servicios e infraestructura.
- c) Organizar la actividad de proyecto y construcción en correspondencia con las potencialidades locales.
- d) Ejecutar las obras por etapas a partir de las de menos envergadura.
- e) Aprovechar mejor los recursos laborales de la localidad.
- f) Organizar el sistema de producciones locales, de materiales de construcción, de reutilización de residuales, etc.
- g) Recuperar materiales y técnicas constructivas tradicionales e introducir materiales y técnicas apropiados.
- h) Reciclar los materiales de construcción, de demoliciones, derrumbes, etc.

Todo esto se hará contando con la participación popular en las diferentes etapas, desde el planeamiento y proyecto hasta la construcción y el mantenimiento.

## Epílogo

Esta retrospectiva ha pretendido reafirmar una virtud, entre otras muchas, que caracteriza a los habaneros. Como se expresa en la Estrategia, publicada por el Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital:

*Una simple ojeada a la relación de los aspectos relevantes de su desarrollo histórico nos muestra por lo menos dos características reiterativas de La Habana, una es su papel preponderante en el mundo de la España colonial por la importancia de su puerto, astilleros y obras militares y civiles, y la otra es la celeridad con que los adelantos tecnológicos de todo tipo se implantaron en ella.*

*Baste relacionar la Zanja Real (1592); el sistema de fortalezas (1779); la pavimentación de las calles (1780); el ferrocarril (1837); el gas (1848); telégrafo (1855); teléfono (1881); alumbrado eléctrico (1890); cinematógrafo (1897); automóvil y tranvía eléctrico (1901); la radio (1922); televisión (1950); televisión en colores (1958); y un rosario interminable de valiosas obras de ingeniería y arquitectura que demuestran la capacidad y el sentido innovador que han tenido siempre sus habitantes*

No hay dudas que el campo del planeamiento urbano y el urbanismo no ha sido ajeno a este mismo espíritu inquieto y creador. En esta retrospectiva, seguramente incompleta, cuya indagación y profundización son tan deseables, se evidencian claramente —con sus altas y bajas— esas virtudes.

El autor se consideraría muy satisfecho si con este estudio lograra una mayor comprensión hacia esta escala de trabajo y un justo reconocimiento a los que a través de estos cuatro siglos han luchado, sufrido —las más de las veces— disfrutado —las menos— en fin, han latido al unísono con la vida de La Habana.

Ya que estas líneas comenzaron con un fragmento de un poema de Miguel Barnet, parece adecuado terminarlas con otro del mismo autor:

*En el principio sólo existían los sueños  
y un continuo e innombrable sopor.  
Luego fueron apareciendo las cosas  
que venían de los sueños  
y se convertían en realidad.  
Rindámonos, pues, a la vigilia.*

## Bibliografía

**Aruca, Lohania.** *Albear, vida y obra.* Inédito.

**Arrate, José Martín Félix de.** *Llave del Nuevo Mundo antemural de las Indias Occidentales.* Comisión Nacional Cubana de la Unesco, La Habana, 1964.

**Barnet, Miguel.** *Mapa del tiempo.* Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1989.

**Chateloin, Felicia.** *La Habana de Tacón.* Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1989.

**Eiguren, Gustavo.** *La fidelísima Habana,* Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1986.

**Fernández Núñez, José Manuel.** *El Real Arsenal de La Habana.* Carta de La Habana, GDIC, La Habana, 1994.

**Leal Spengler, Eusebio.** *La Habana, ciudad antigua.* Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1988.

**Leclerc, Benedicte.** *Jean-Claude Nicholas Forestier.* Artículo en separata. París, 1992.

**Martínez Inclán, Pedro.** *La Habana actual,* Imprenta P. Fernández y Cia, La Habana 1925.

**Pérez Beato, Manuel.** *Habana Antigua,* Imprenta Seoane y Fernández, La Habana 1936.

**Roig de Leuchsenring, Emilio.** *Historia de La Habana.* Editora del Consejo Nacional de Cultura, La Habana 1963.

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

**La Habana Vieja, Mapas y Planos de los Archivos de España.** *Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cultura de España y Ministerio de Cultura de Cuba,* Madrid, 1985.

**Plan Director de La Habana de 1963. Memorias.** *Dirección de Planificación Física.* La Habana, 1964.

**Plan Director de La Habana de 1970. Memorias.** *Dirección de Planificación Física,* La Habana, 1971.

**Plan Director Ciudad de La Habana, Etapa: Bases Técnico-Económicas. Resumen.**  
*Dirección Provincial de Planificación Física, La Habana, 1982.*

**Esquema del Plan Director al año 2010. Ciudad de La Habana. Resumen. Dirección Provincial de Planificación Física y Arquitectura, La Habana, 1990.**