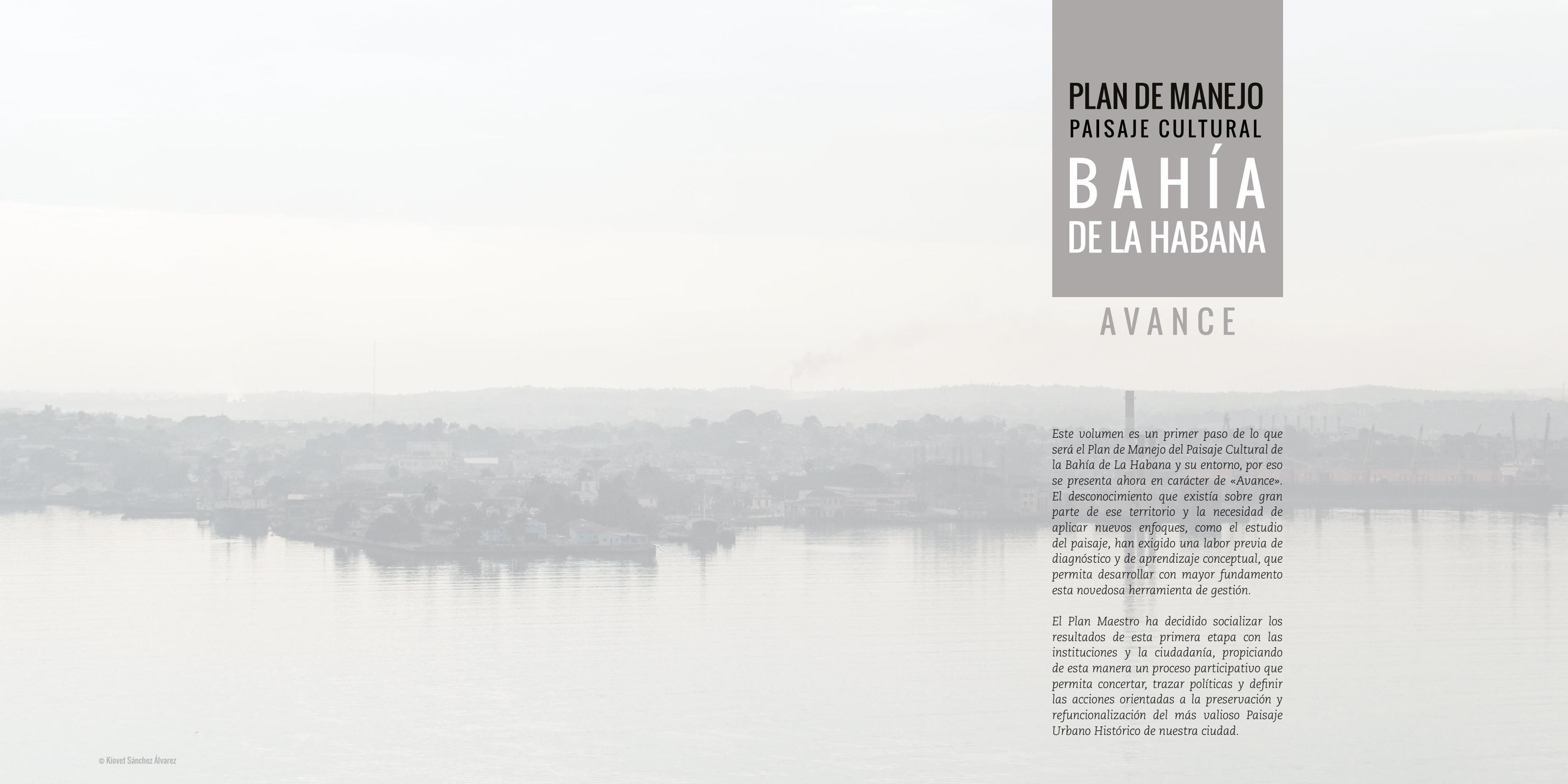


PLAN DE MANEJO  
PAISAJE CULTURAL

# BAHÍA DE LA HABANA

AVANCE





**PLAN DE MANEJO  
PAISAJE CULTURAL  
BAHÍA  
DE LA HABANA**

**AVANCE**

*Este volumen es un primer paso de lo que será el Plan de Manejo del Paisaje Cultural de la Bahía de La Habana y su entorno, por eso se presenta ahora en carácter de «Avance». El desconocimiento que existía sobre gran parte de ese territorio y la necesidad de aplicar nuevos enfoques, como el estudio del paisaje, han exigido una labor previa de diagnóstico y de aprendizaje conceptual, que permita desarrollar con mayor fundamento esta novedosa herramienta de gestión.*

*El Plan Maestro ha decidido socializar los resultados de esta primera etapa con las instituciones y la ciudadanía, propiciando de esta manera un proceso participativo que permita concertar, trazar políticas y definir las acciones orientadas a la preservación y refuncionalización del más valioso Paisaje Urbano Histórico de nuestra ciudad.*

**Coordinación General:** Dra. Arq. Patricia Rodríguez Alomá

**Coordinación Técnica:** Arq. Kiovet Sánchez Álvarez, Dra. Arq. Patricia Rodríguez Alomá

**Edición y corrección:** Lic. María Victoria Pardo, Lic. Juan Carlos Santana Hernández

**Diseño y diagramación:** Di. Catherine Álvarez García, Arq. Carmen Díaz Acosta

**Ilustración de cubierta:** Arq. Kiovet Sánchez Álvarez

**Redacción:** Dra. Arq. Patricia Rodríguez Alomá, Arq. Kiovet Sánchez Álvarez, MSc. Clara Susana Fernández Rodríguez, MSc. Noemí Álvarez Quiñones, Lic. Arturo A. Pedroso Alés, Lic. David Viciado Gómez, Arq. Eugenio Casanovas Molleda, Arq. Rita María Hernández Gonzalo, MSc. Maidolys Iglesias Pérez, Lic. Laura Molina Gutiérrez, Lic. Juan Carlos Bresó Rodríguez, MSc. Jesús Ignacio Suárez Fernández, MSc. Sonia Menéndez Castro, Lic. Lisette Roura Álvarez, Tec. Yanisley Rodríguez Companioni, MSc. Karen Mahe Lugo Romera, Lic. Alejandro Nolasco Serna

**Cartografía:** Ing. María Victoria Rodríguez Reyna, Arq. Kiovet Sánchez Álvarez, Arq. Ana Laura Hernández Antuñas, Arq. Carmen Díaz Acosta, Arq. Jenifer Bouza Johoy

**Crédito fotográfico:** Fototeca de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, Archivo Nacional de Cuba, Fototeca de la Antigua Secretaría de Obras Públicas de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, Arq. Kiovet Sánchez Álvarez, Ángel Vázquez Rivero, Fondo de Plan Maestro

**Revisión técnica:** Dra. Arq. Patricia Rodríguez Alomá, MSc. Niurka Cruz, MSc Pablo Fornés Gil

ISBN: 978-959-294-166-3

© Plan Maestro, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, Mercaderes No. 116, La Habana Vieja, Cuba.

La presente publicación ha sido elaborada con la asistencia de la Unión Europea. El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana y en ningún caso debe considerarse que refleja los puntos de vista de la Unión Europea. Esta acción se realiza en el marco del proyecto de cooperación internacional «Gestión integral, participativa y sostenible para el desarrollo local del Centro Histórico y la Bahía de La Habana».

La reproducción total o parcial de cualquiera de los textos, tablas, gráficos o imágenes del presente volumen deberá efectuarse bajo la autorización expresa de la dirección del Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

# PLAN DE MANEJO PAISAJE CULTURAL BAHÍA DE LA HABANA

## AVANCE



colección  
ARCOS

# Proemio

La Habana es una ciudad imprescindible, cuyo conocimiento supone adentrarse en un ambiente mágico y sugestivo, donde se mezclan diversos sentimientos que el viajero percibe tan pronto inicia su recorrido. Siempre recibirá algo que escapa a la primera impresión y apura sensaciones encontradas ante aquello que parece estar detenido en el tiempo, pero es solo apariencia.

Tal vez por su propia latitud, que la ubica sobre la corriente del Golfo, quizá por su capitalidad insular, el hecho es que ella resulta eslabón fundamental de la historia que narra los trasiegos que, durante siglos, poblaron este Mediterráneo americano de gente venida de todas las procedencias y parajes. Y también de la historia que explica el carácter híbrido de su urbanismo, de su arquitectura y de sus habitantes.

La atractiva bahía de bolsa donde se decidió asentar la tres veces fundada San Cristóbal de La Habana, es la piedra angular que revela las claves del desarrollo, no solo de la ciudad sino de la nación. Su destino futuro está signado por la magna obra del puerto del Mariel, una inversión extraordinaria para Cuba.

La regeneración de la rada habanera, que supone un frente de agua inmenso, abre el camino para un cambio necesario que traerá prosperidad a la urbe. Es como si el Malecón se multiplicara en un perímetro de casi veinte kilómetros, al borde de otros tres municipios capitalinos, con grandes extensiones de suelo libre que permitirán construir La Habana del siglo XXI.

Desarrollarla implicará una operación urbana sin precedentes, no solo por las dimensiones,

lo cual supone diez veces el área del Centro Histórico, sino por la extraordinaria riqueza que atesora. La naturaleza que la conforma, con suaves colinas, fuertes escarpes y zonas bajas ya va siendo –gracias a la esforzada labor del Grupo de Trabajo Estatal Bahía de La Habana– refugio de un ecosistema marino que se va recuperando. No es fortuito el que bandadas de pelícanos sobrevuelen La Habana, y algunos ya se aventuren a posarse en el muro del Malecón, para beneplácito de los viandantes.

Por otra parte, la presencia de la iglesia de la Virgen de Regla, patrona de marinos, convierte al vecino poblado en unos de los tres santuarios más importantes de Cuba, con la alta significación que supone que su culto estuviese al cuidado de una cofradía de negros de Nación, cuya presencia se remonta a inicios del siglo XVIII.

Pero otros valores permanecen ocultos a la comprensión de muchos. El patrimonio industrial y el subacuático son dos filones a explorar, sin dejar de mencionar antiguos asentamientos prehispánicos, necrópolis o vestigios de sistemas defensivos militares muy poco conocidos y únicos en el hemisferio occidental.

El Plan Maestro, entidad adscrita a la Oficina del Historiador y encargada del planeamiento urbano, se ha volcado a la tarea de estudiar científicamente la zona –considerada como un paisaje urbano histórico–, para la realización de un Plan de Manejo del Paisaje Cultural, el cual asegurará la mirada culta que ha de presidir cualquier acción.

El acercamiento minucioso desde diferentes perspectivas ha supuesto una pesquisa científica

◀ Vista del fondeadero del Malecón con botes atracados en la bahía



que se adentra en el descubrimiento del enorme caudal histórico, cultural y natural que sirve de base para la aplicación de los modernos enfoques de estudio del paisaje.

Sin dudas, estos primeros resultados que hoy se publican sientan las bases de otros más complejos, extensos y participativos que determinarán las directrices fundamentales de los planes de desarrollo para la estratégica zona, desde una perspectiva de salvaguarda del patrimonio cultural.

En este sentido, ya se aprecian cambios sustanciales que van dibujando una nueva realidad; el borde marítimo de La Habana Vieja se ha transformado y devela estructuras sublimes en lo que antes eran viejos galpones. Ello contribuye a valorar servicios básicos que fueron joyas de la ingeniería cubana, al tiempo que, entre otros trabajos realizados, exponen vestigios arqueológicos de las antiguas murallas de mar; los navíos que atracan en los muelles ya no son los oscuros barcos de carga; gigantes naves blancas, elegantes yates o buques escuela dejan al descubierto otras circunstancias que habrán de estudiarse y calibrarse para aprovechar lo mejor de ellas.

Los estudios realizados, los conocimientos adquiridos a lo largo de tres años de ir asumiendo esa realidad contigua al Centro Histórico, las experiencias internacionales consultadas y los intercambios técnicos puestos en práctica, facilitados en gran medida por el proyecto de colaboración con la Unión Europea y el Ayuntamiento de Barcelona, nos hacen vislumbrar otra Habana posible, renovada y vigorosa, que pudiese nacer de sí misma, como si esta ciudad extraordinaria tuviese el don divino de multiplicarse desde sus mismos orígenes y a partir de aquel lugar que definió su propia

razón de ser. Es como un retorno en espiral que, siguiendo leyes dialécticas, nos la devolverá en una nueva dimensión, renovada y próspera, única, como ha sucedido siempre en esta ciudad portuaria.

De tal suerte, con este «Avance», complementario del PEDI (Plan Especial de Desarrollo Integral), cumplimos la indicación expresa del General Presidente Raúl Castro Ruz, para definir el Plan de Manejo que trasciende el uso racional de la bahía y de sus aguas, de su entorno como paisaje cultural, cuando se acercan las solemnidades conmemorativas del quinto centenario del asiento definitivo de La Habana, junto al puerto inicialmente llamado de Carenas.



Dr. Eusebio Leal Spengler  
Historiador de la Ciudad de La Habana  
La Habana, 2017

## Presentación

*«... Tal como ocurrió en el pasado, el puerto de Carenas está llamado, desde la tradición, a movilizar los recursos necesarios para transformar a la capital cubana en una ciudad del siglo XXI».*

*Eusebio Leal Spengler*

Se avecina una época de grandes cambios para La Habana. Postergado su desarrollo durante décadas, a favor de lograr un adecuado balance con las cabeceras provinciales, la capital se salvó de las transformaciones lacerantes que provocó una modernidad mal entendida en otras urbes del mundo. Pero la falta crónica de atención generó un deterioro que hoy se torna grave; sin lugar a dudas, la ciudad está urgida de operaciones urbanas que salvaguarden el extraordinario patrimonio que ha conservado, a la vez que la doten de una imagen moderna.

La liberación de la actividad comercial de la bahía habanera supone la generación de gran cantidad de suelo con una localización privilegiada, lo cual resulta una piedra angular para dar el salto cualitativo que la ciudad requiere; es una práctica internacional exitosa la reconversión de los frentes de agua como aceleradores del desarrollo urbano, y La Habana no está exenta de esa oportunidad. Es más, resulta un territorio propicio para la aplicación de los seis ejes estratégicos que articularán la propuesta de desarrollo económico y social hasta 2030, pautada por la nación cubana en sus documentos rectores: gobierno eficaz y socialista e integración social; transformación productiva e inserción internacional; infraestructura; potencial humano, ciencia, tecnología e innovación; recursos naturales y medioambiente; y desarrollo humano, justicia y equidad.

La rada habanera constituyó un estratégico elemento aglutinador, no solo de los territorios físicos que la conforman, sino en las dimensiones cultural, medioambiental, económica y social, funcionando como una pieza única, coherente, interactiva entre las partes que la integran, y transformándose en el motor del desarrollo de la ciudad y de la nación. En sus inmediaciones se encuentra el Bien declarado Monumento Nacional y Patrimonio Mundial, La Habana Vieja y su sistema de fortificaciones, y a ella tributan tres municipios capitalinos diferentes entre sí: La Habana Vieja, Regla y La Habana del Este, representantes de tres épocas sucesivas del desarrollo urbano.

Aunque está presente en el imaginario de las personas que viven o visitan la ciudad, la bahía dista mucho de ser un lugar conocido. Aún cuando muchos ciudadanos se relacionan con ella y ocupa un lugar geocéntrico en la ciudad, resulta una zona oculta, debido a la falta de accesibilidad que la caracteriza como recinto portuario, es decir, de frontera. Estamos ante un territorio sumamente complejo, requerido de un acercamiento profundo y científico que permita, por una parte, adentrarse en el conocimiento del lugar y por otra, familiarizarse con prácticas internacionales paradigmáticas. También ante un desafío, pues nunca antes habíamos abordado estudios de tal magnitud.

Ha sido posible desarrollar las múltiples investigaciones y acercamientos al tema gracias al proyecto de cooperación internacional «Gestión integral participativa y sostenible para el desarrollo local del Centro Histórico y la Bahía de La Habana», auspiciado por la Unión Europea y el Ayuntamiento de Barcelona. Este proyecto



Paisaje urbano del puerto viejo de La Habana

fue concebido con una duración de tres años y permitió financiar diferentes acciones encaminadas a facilitar, por una parte, el mejor conocimiento del territorio objeto de estudio, y por la otra, propiciar la madurez conceptual necesaria para abordar tan complejo problema.

### EL BIEN DECLARADO PATRIMONIO MUNDIAL Y SU ZONA DE AMORTIGUAMIENTO<sup>1</sup>

La Habana fue el puerto más importante de las Indias Occidentales, a partir de la implantación del Sistema de Flotas (1561-1778), cuando devino plaza fuerte y vigoroso enclave trasatlántico del sistema colonial. El abrigado puerto en forma de bolsa, y su cercanía a la Corriente del Golfo, marcaron tempranamente los destinos de la villa de San Cristóbal de La Habana, fundada en 1519. Al constituirse en punto de reunión de la Carrera de Indias, la ciudad sobresalió en la nueva ruta comercial, por lo cual fue fortificada como ninguna otra de América.

El intenso tráfico marítimo de la rada habanera propició una fuente generadora de empleo para la ciudad, sobre todo en la construcción naval, la actividad comercial, y el desarrollo de diversas industrias vinculadas al puerto, que junto a la aparición de grandes almacenes, le confrieron un carácter peculiar al lugar.

Como asiento de muchos de estos trabajadores portuarios se originan los ultramarinos poblados de Regla y Casablanca. Durante el periodo esclavista y asociado a estas actividades económicas, afloraron sólidas hermandades o sociedades secretas, extendidas más tarde a amplios sectores sociales, a través de procesos de sincretismo religioso que permanecen vitales.

En el primero de esos territorios se encuentra uno de los tres santuarios de Cuba, en el que se venera a la Virgen de Regla, Yemayá para la religión yoruba.

El puerto de La Habana fue la principal entrada del mundo a Cuba, hasta bien entrado el siglo XX; por él trasegaron mercancías, servicios y personas venidas de las más diversas latitudes. Esta amalgama cultural produjo la ciudad mestiza y ecléctica en lo urbano y en lo humano que llega a la actualidad, y coadyuvó, sin dudas, a conformar los rasgos de la identidad nacional. La bahía habanera y las riberas inmediatas al este y al oeste, atesoran un valioso patrimonio arqueológico subacuático como resultado de naufragios, tiendas bélicas, obras para el rescate de embarcaciones y la construcción de navíos. Su entorno posee grandes valores ambientales y paisajísticos, pues ha sido refugio de un considerable ecosistema marino, hoy en recuperación.

La decisión gubernamental de trasladar las funciones comerciales del puerto habanero hacia el Mariel, tras su inauguración en 2014, implicará la reconversión de grandes superficies industriales y de almacenamiento para nuevos usos, con la consiguiente recalificación del suelo. Miles de hectáreas urbanizables con un extraordinario potencial cultural, natural y paisajístico, quedarán a disposición para el renacimiento de La Habana del siglo XXI.

Cualquier acción de desarrollo del puerto habanero deberá ir necesariamente precedida de una sabia postura, que lo concilie con la salvaguarda del rico y diverso patrimonio que posee, y con el hecho de haber sido origen y coexistir con La Habana Vieja y su sistema de fortificaciones, reconocidos como Monumento Nacional desde 1978 y Patrimonio Mundial desde 1982. También deberá tener en cuenta la voluntad política, reforzada años más tarde, cuando para garantizar su protección y desarrollo integral, el Estado cubano otorgó a estos territorios la categoría de Zona Priorizada para la Conservación (ZPC), en 1993 y Zona de

Alto Interés para el Turismo, en 1995, y convocó a la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH) como la autoridad responsable de la salvaguarda de tan preciado patrimonio.

Por otra parte, el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, adscrito al Ministerio de Cultura, reconoce a la OHCH como administradora del Bien declarado Patrimonio Mundial, en respuesta a la responsabilidad del Estado como signatario de la Convención de Patrimonio Mundial de la Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), para la salvaguarda y desarrollo del Bien. Adscrito a la OHCH, el Plan Maestro es la entidad responsable para la redacción de los reportes periódicos y de lo relativo al perfeccionamiento del Expediente de Nominación. En tal sentido, desde hace diez años se trabaja en la actualización de dicho documento y, además, en el estudio de la zona de amortiguamiento, a partir de la solicitud que el Centro del Patrimonio Mundial hace a los Estados Parte de la Convención. Durante las investigaciones realizadas se constató que en la información enviada originalmente en 1981 para la nominación, no existía una zona de amortiguamiento al no exigirse en aquellos momentos. Se trabajó entonces en la definición de un área que incorporara también las zonas de amortiguamiento de las fortificaciones, ubicadas fuera de los límites del Centro Histórico.

El documento *Análisis y propuesta de derroteros del sistema de fortificaciones de la ciudad de La Habana y sus zonas de amortiguamiento* fue concluido en 2009. Su redacción se hizo de manera conjunta con la Dirección Provincial de Planificación Física y con la participación de múltiples instituciones relacionadas con el tema.<sup>2</sup> Posteriormente continuó el trabajo para la definición de una zona de amortiguamiento del conjunto del Bien declarado, la que fue propuesta en 2012.

<sup>1</sup> El documento *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention* dictado por la UNESCO expresa:

*Para el logro de una conservación apropiada del Bien, el mismo debe ser provisto de una adecuada zona de amortiguamiento allí donde sea necesario. A los propósitos de una efectiva protección del Bien nominado, la zona de amortiguamiento se constituye como el área que rodea dicho Bien, la cual posee legislación complementaria y/o reglamentaciones de restricción de uso y desarrollo que otorgan una capa de protección adicional al Bien.*

<sup>2</sup> Consejo Nacional de Patrimonio Cultural; Complejo de Museos Morro-Cabaña; Grupo de Trabajo Estatal de la Bahía de La Habana, Gabinete de Arqueología; Oficina del Historiador de las FAR, entre otros.

<sup>3</sup> El Bien declarado Patrimonio Mundial La Habana Vieja y su sistema de fortificaciones, es un Bien clasificado como «seriado», por su característica de discontinuidad; lo componen once elementos, de los cuales el llamado Bien 001 es el Centro Histórico propiamente dicho; varios de los otros elementos (que son fortificaciones) se encuentran contenidos al interior del Centro Histórico, mientras que otros no, quedando localizados más al interior del recinto de la bahía, o sobre la línea de costa.

De esta manera se estableció una zona de amortiguamiento amplia que protege el Bien declarado Monumento Nacional, Patrimonio Mundial, Zona Priorizada para la Conservación y de Alta Significación para el Turismo, que tomó en cuenta el desarrollo histórico de la ciudad, las características urbanas, la actividad social y económica, los valores paisajísticos y culturales, y las tradiciones.

Como novedad, y por razones obvias, se decidió incluir por primera vez el sector marítimo dentro de la zona a proteger. El mismo comprende: el espejo de agua y el fondo de la bahía (por la riqueza de su historia, su reconocido patrimonio sumergido, sus excelentes vistas y su vulnerabilidad debida a los previsible efectos derivados del cambio climático); un frente corrido de mar, hasta la cota de treinta metros de profundidad, que va desde el Torreón de San Lázaro hasta la Batería No. 1; y dos segmentos más pequeños asociados al Castillo de Santa Dorotea de la Luna de la Chorrera y el Fuerte de Cojímar.

Al considerarse que el entorno de la bahía es un territorio unitario, y de altos valores históricos, naturales y paisajísticos, también se incluye en la zona de amortiguamiento, que queda completada por el oeste con un tercer sector, correspondiente al territorio contiguo del Bien 001 del Patrimonio Mundial.<sup>3</sup> Además, se contemplan dos pequeñas áreas aisladas: los reductos de Cojímar y de la Chorrera.

Esta propuesta vanguardista se presentó ante la Comisión de Monumentos de La Habana, y una vez aprobada a esa instancia, fue propuesta al análisis de la Comisión Nacional de Monumentos que decidió, en diciembre de 2014, aprobar los derroteros presentados bajo el título de Bahía de La Habana y su zona de amortiguamiento, y declarar el área como Zona de Protección de la República de Cuba.

A partir de este momento se puede considerar que la zona de amortiguamiento del Bien declarado Patrimonio Mundial está reconocida legalmente, al expresarse en el Por Cuanto séptimo de la Resolución No. 13-2014 de la Comisión Nacional de Monumentos:

La Habana y su puerto se convirtieron en la plaza más fortificada de la América española, la metrópolis edificó tres sistemas defensivos a lo largo de varios siglos, estos bienes, por su excepcionalidad fueron declarados por la UNESCO, de conjunto con el Centro Histórico, como Patrimonio Mundial, por lo que la bahía y su entorno constituyen la zona de amortiguamiento de este conjunto.

Tal como sucedió en el pasado, la bahía habanera y su entorno inmediato, a través de su regeneración, deberá convertirse en uno de los escenarios más dinámicos de la urbe y devenir motor impulsor de su prosperidad, lo cual conlleva a redefinir los planes, regulaciones y mecanismos de gestión del desarrollo al interior de esta estratégica zona.

Así como existe un Plan de Manejo Ambiental, producido de manera participativa por el Grupo de Trabajo Estatal Bahía de La Habana, tenido en cuenta en los planes de ordenamiento territorial y urbano del enclave, debe elaborarse un Plan de Manejo del Paisaje Cultural para el Bien declarado Patrimonio Mundial y su zona de amortiguamiento. Con ese objetivo se realiza esta publicación.

#### ARTICULACIÓN CON INSTRUMENTOS RECTORES DEL ORDENAMIENTO URBANO

En enero de 2015, fue concluido el documento de Avance del Plan de Ordenamiento Urbano (POU) de la Bahía de La Habana y su área de influencia, elaborado por el Instituto de Planificación Física, la Dirección Provincial de Planificación Física de La Habana y el Consejo de la Administración



Provincial de La Habana. El instrumento, construido con la participación de múltiples instituciones, expresa entre sus premisas estratégicas:

Considerar al acervo histórico-cultural de la bahía, como elemento dinamizador del desarrollo del territorio, distinguido en la declaratoria de Patrimonio Mundial de La Habana Vieja, su Sistema de Fortificaciones y su Zona de Amortiguamiento. En la sostenibilidad cultural se debe distinguir el acervo cultural como el principal elemento dinamizador del desarrollo integral, así como la valorización y protección del patrimonio industrial e incorporarlo en la dinámica del desarrollo, favoreciendo el desarrollo de las industrias culturales y las economías creativas.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Colectivo de Entidades: «Plan de Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia», p.36.

Asimismo, al pronunciarse acerca de las premisas relacionadas con la gestión del desarrollo integral del territorio, manifiesta:

Garantizar el desarrollo integral de la Bahía de La Habana y su entorno, en un área de carácter diferenciado y su congelación, a través de una autoridad máxima administrativa, que lidere los procesos de reconversión y de concertación de intereses en armonía con el patrimonio cultural y el medioambiente.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> *Ibidem*, p.39.

Implantar un Observatorio Urbano que monitoree tanto la eficiencia de la gestión de la zona como la dinámica territorial desde los puntos de vista medioambiental, sociocultural y socioeconómico.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> *Idem*.

En atención a estas premisas, y como parte de la construcción de los instrumentos de protección de los valores culturales, el Plan Maestro, de

la Oficina del Historiador se dio a la tarea de redactar el Plan de Manejo Paisaje Cultural, con carácter de «Avance»; para cumplir con lo pautado por las entidades competentes, el instrumento preliminar, ya se pronuncia sobre determinadas recomendaciones que, de manera complementaria, coadyuvan al desarrollo de otras herramientas inherentes al ordenamiento urbano; ellas se pronuncian también sobre acciones inmediatas para el reconocimiento, valoración y protección legal del patrimonio contenido en el Paisaje Urbano Histórico de la bahía, hasta hoy subvalorado y por tanto, muy vulnerable.

### CONCEPTUALIZACIÓN DEL PLAN DE MANEJO PAISAJE CULTURAL (PMPC)

Teniendo en cuenta el reconocimiento, desde 1992, de la categoría de Paisaje Cultural, la UNESCO introdujo nuevos conceptos medulares para el tratamiento de la ciudad, más allá de sus centros históricos, al publicar en noviembre de 2011 la *Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico*, donde se incorpora el término de Áreas Urbanas Históricas, bajo la consideración de que el patrimonio de las ciudades constituye un activo cultural y socioeconómico, construido a través del tiempo, como expresión de la diversidad cultural.

Las recomendaciones se pronuncian teniendo en cuenta el desarrollo descontrolado y veloz de las ciudades, que ha transformado grandes sectores de las mismas, dañado el patrimonio urbano y causado serios y profundos impactos negativos en las poblaciones. Para garantizar la protección del patrimonio natural y cultural hay que poner énfasis en las estrategias de integración, conservación y manejo de las áreas urbanas históricas, e incluir estas en los instrumentos locales de planeamiento urbano, la arquitectura y el desarrollo de las infraestructuras. Por todo lo anterior, los estudios del paisaje devienen un

recurso fundamental para apoyar la conservación de la identidad urbana.

El documento rector, además, reconoce la necesidad de nuevos pronunciamientos ante los procesos nocivos que se han acelerado en los últimos años, tales como los grandes cambios demográficos, migraciones y desplazamientos humanos, la liberación del mercado internacional, el desarrollo del turismo de masas, la explotación mercantilista del patrimonio cultural y el cambio climático, entre otros aspectos que sin dudas impactan a la ciudad contemporánea.

Se recomienda entonces, aplicar enfoques de paisaje, pues con ellos se garantiza tener en cuenta las interrelaciones existentes entre los valores económicos, sociales y culturales con las formas físicas, las organizaciones espaciales, y sus interconexiones con el medio natural.

En tal sentido se define la noción de Paisaje Urbano Histórico (PUH) como el área urbana resultante de la sumatoria de los valores y atributos culturales y naturales, en un contexto urbano más amplio que el Centro Histórico, incluyendo el entorno geográfico. Se requerirá, entonces, de un enfoque integral para la identificación, evaluación, conservación y manejo del lugar, bajo estos nuevos preceptos.

Obviamente, resulta fundamental la aplicación de un sistema de información territorial que garantice el cruce de las diferentes capas de información, permita realizar análisis complejos y el acceso expedito a la información gráfica, cartográfica y alfanumérica, así como el desarrollo de aplicaciones *ad hoc* con esos fines.

También se debe tener en cuenta otro concepto desarrollado desde el 2003, el de patrimonio industrial, definido como aquel que:

(...) se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.<sup>7</sup>

Asimismo, existe un reconocimiento hacia la necesidad de estudiar toda la evidencia, material o inmaterial, que explique los procesos de industrialización y sus características, tales como artefactos, documentos, prácticas, etcétera.

Posteriormente, en 2011, se redactaron los *Principios para la conservación de los sitios, estructuras y paisajes del patrimonio industrial*, de manera conjunta entre el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) y el Comité Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH),<sup>8</sup> conocidos como los Principios de Dublín, donde se establece la necesidad de estudiar dichos sitios para asegurar su protección y conservación; también generar sensibilización con los valores del patrimonio industrial, a través de la comunicación, la investigación y el entrenamiento.

### OBJETIVO Y ESTRUCTURA DEL PLAN DE MANEJO PAISAJE CULTURAL DE LA ZONA DE PROTECCIÓN BAHÍA DE LA HABANA (PMPC-ZPBH). AVANCE

Por primera vez el Plan Maestro enfrenta el desafío de construir un Plan de Manejo del Paisaje Cultural, en un amplio y complejo territorio más allá del Centro Histórico, por lo que ha sido necesario partir

<sup>7</sup> Extraído de la carta aprobada por los delegados reunidos en la Asamblea Nacional del TICCIH, Moscú, el 17 de julio de 2003.

<sup>8</sup> El TICCIH es asesor especial del ICOMOS en lo relativo al patrimonio industrial.



Vista del paisaje urbano del Centro Histórico de La Habana

© Kiovet Sánchez Álvarez

del estudio de las fuentes que nos permitan adentrarnos en los contenidos que caracterizan un instrumento de este tipo.

Es el instrumento que determinará los lineamientos para el tratamiento del extraordinario acervo cultural contenido en la bahía habanera. Siendo este un territorio prácticamente desconocido y de extrema complejidad, se ha decidido elaborar un primer documento que, con carácter de «Avance», posibilite desarrollar los necesarios procesos participativos, además de profundizar en otros estudios y análisis.

En tal sentido, la publicación que hoy presentamos es un documento que resume lo producido en una primera etapa de arduo aprendizaje y trabajo. Existen desbalances en los contenidos, pero ya se precisaba socializar el proceso de trabajo y el estado del arte de investigaciones, análisis y resultados parciales. Ello permitirá avanzar en la construcción del complicado instrumento, que traerá consigo un necesario crecimiento del equipo de trabajo, con la integración de nuevos actores.

No obstante, se puede afirmar que nunca antes se había reunido en una misma publicación tanta información científica sobre este estratégico sector de la ciudad.

El PMPC-ZPBH se estructura en tres partes: una primera sección donde se explica el diseño de la investigación, seguida por otras dos relacionadas, una con un acercamiento al territorio desde diferentes ópticas, y la otra con las investigaciones relacionadas con el Estudio del Paisaje (EP), y las recomendaciones derivadas de él.

En la primera parte se relatan las diversas maneras en que el equipo técnico multidisciplinario se

fue acercando al dominio de la información referida al territorio y también a partir de qué experiencias y consultas bibliográficas se fue ganando en claridad con referencia a los novedosos enfoques conceptuales aplicados en la propuesta. Se describen, además, los instrumentos informáticos desarrollados para facilitar la producción cartográfica y el manejo de las imágenes. En este acápite se plantea la estructura que deberá tener el Plan de Manejo Paisaje Cultural y el Atlas Cultural, los dos resultados finales esperados, una vez concluya el proceso de consulta pública, que también ha sido un producto parcial que interesa socializar, por la novedad de los contenidos.

La segunda sección es una presentación del territorio a partir de los múltiples enfoques del conocimiento del objeto de estudio; desde elementos relacionados con el origen e historia del lugar, hasta diversas caracterizaciones relacionadas con los actores presentes en el territorio, el medioambiente, la sociedad, la cultura, la economía y el patrimonio arqueológico. Con el objetivo de mostrar un panorama general, se aportan también datos relevantes y un interesante reportaje fotográfico en dos tiempos, uno realizado en 1960 y otro en 2015.

Por último, en la tercera sección se aborda la conceptualización relacionada con el Estudio del Paisaje y se exponen los análisis realizados con el objetivo de proponer las Unidades del Paisaje (UP), aporte relevante en tanto constituye un enfoque absolutamente novedoso para la protección del patrimonio cultural.

Resulta imprescindible destacar, de esta etapa del trabajo, la abundante producción de una cartografía inédita de excelente factura, que ilustra las diversas partes del libro, esclarece conceptos y plasma las propuestas; toda esta

impresionante producción estará al servicio de responsables del ordenamiento territorial y urbano, académicos, estudiantes, etcétera.

Los planos no fueron construidos de manera convencional, es decir, orientados al norte; conscientemente fueron rotados 105 grados en sentido contrario a las manecillas del reloj, buscando un cambio de perspectiva, no solo formal, sino conceptual. Se necesita otro punto de vista y una observación más detenida, para descubrir lo que aparentemente era evidente, pero que en la realidad ha permanecido oculto a la vista de la mayoría y para centrar la atención en la bahía, principal objeto del estudio. También se hace un guiño y un homenaje, a los cartógrafos de otras épocas, que ilustraron muchos de los primeros mapas de la ciudad vistos desde el mar.

Otro elemento muy relevante es el excelente fondo fotográfico, un nuevo archivo inédito de incalculable valor, totalmente informatizado, con el que se ha conformado un banco de imágenes para su administración y localización, que facilita la gestión de las más de mil imágenes que lo conforman.

El presente volumen jugará un rol fundamental en la ingente tarea de comenzar una sabia transformación de la bahía habanera y su zona de influencia, desde una perspectiva que necesariamente ha de ser cultural, pues se trata de uno de los enclaves más estratégicos de la capital y, sin dudas, su más importante Paisaje Urbano Histórico.

*Patricia*

Dra. Arq. Patricia Rodríguez Alomá  
Directora del Plan Maestro  
Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana



# 1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

## 1.1 Definición del área de estudio

La Zona de Protección Bahía de La Habana (ZPBH), comprende un territorio de una complejidad extraordinaria y amplitud considerable; posee un área total de 2 531 hectáreas, de las cuales 1 673 pertenecen a la zona terrestre y 858 a la marítima.

Para abordar su Plan de Manejo Paisaje Cultural (PMPC), se ha decidido subdividir el área en cuatro sectores, que se desarrollarán paulatinamente, según la capacidad para abordar las investigaciones necesarias y para poder aplicar los novedosos instrumentos relacionados con el estudio del paisaje, de utilidad en la protección patrimonial.

Los sectores se han determinado teniendo en cuenta factores de macropercepción del paisaje, el nivel de urbanización del suelo y la situación de riesgo que presenta su patrimonio material e inmaterial. Esta estrategia permitirá también realizar análisis más profundos, científicos y específicos.

Para la primera etapa de estudio se seleccionó el sector directamente relacionado con la bahía. Del área terrestre se exceptúa la porción comprendida entre las fortificaciones del Morro y La Cabaña y la carretera al hospital Naval, también la zona urbanizada al este del Centro Histórico y toda el área del mismo, menos la correspondiente a su frente de agua. De la marítima se excluye la franja externa de mar, que se prolonga de este a oeste, paralela a la línea de costa.

De esta manera se ha priorizado un sector que se corresponde con los territorios que no están urbanizados y que han estado directamente vinculados a la actividad portuaria, la zona menos

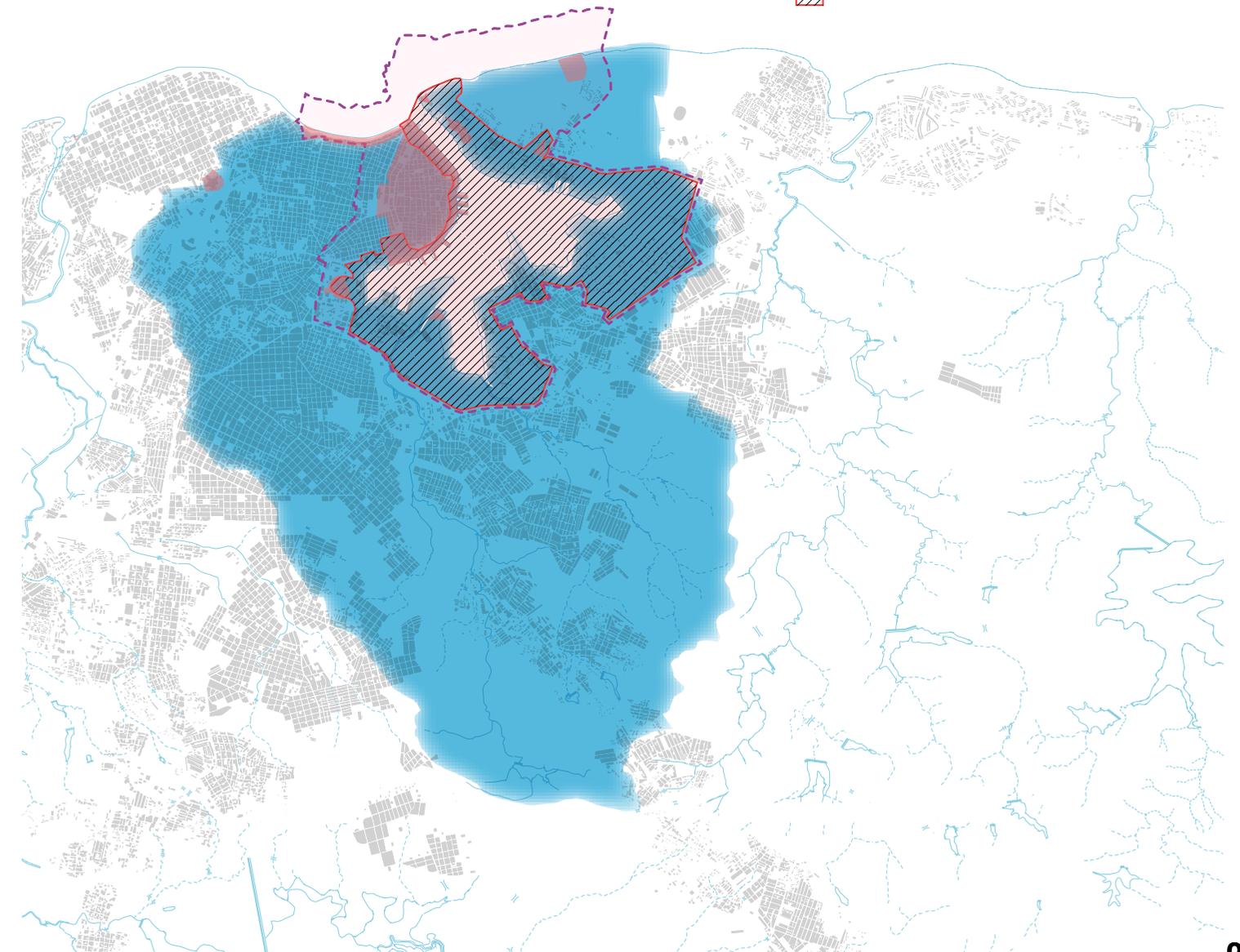
conocida, abundante en patrimonio industrial, poco valorado y donde, probablemente, se desarrollen las primeras macroinversiones de reconversión, dado el extraordinario valor del paisaje.

Este sector, que se identifica como portuario, se considera como el perímetro interior de la ZPBH y es la franja donde incide con mayor fuerza el paisaje de la bahía; incluye el escarpe de Casablanca y las lomas de Regla por conformar, a pesar de ser fondos escénicos, aproximadamente el 50 % de los cierres visuales en las perspectivas analizadas.

El perímetro interior será el primero donde se establezcan las Unidades del Paisaje, como elemento regulador para la definición de los lineamientos específicos que garanticen su protección.

Límites del área de estudio

- Cuenca tributaria
- Zona Priorizada para la Conservación
- Perímetro exterior, Zona de Protección Bahía de La Habana
- Perímetro interior



## 1.2 Estrategias de acercamiento al tema y al territorio

### CONSTRUCCIÓN DE ALIANZAS

#### Alianzas con instituciones locales

Las primeras acciones estuvieron encaminadas a desarrollar y fortalecer alianzas con diferentes actores e instituciones de múltiples escalas de actuación, que permitieron el acceso a la información y al territorio y devinieron posteriormente colaboradores fundamentales para el desarrollo de la investigación.

- Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.
- Dirección Provincial de Planificación Física de La Habana.
- Facultad de Arquitectura de la Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría (CUJAE).
- Grupo de Trabajo Estatal Bahía de La Habana.
- Grupo Integral para el Desarrollo de la Bahía de La Habana.
- Gabinete de Arqueología.
- Instituto de Historia de Cuba.
- Empresa de Proyectos de Arquitectura y Urbanismo Restaura.
- Archivo Nacional de Cuba.
- Museo Municipal de Regla.
- Dirección Municipal de Planificación Física de Regla.

#### Actividades de concertación e intercambio con actores locales e internacionales

Se utilizó la técnica investigativa denominada Discusión Grupal, proceso que ha permitido presentar los resultados en diferentes escenarios y momentos, y retroalimentarlos con las disímiles visiones y objetivos institucionales de los actores locales.

Para la identificación de buenas prácticas europeas en la reconversión de áreas urbanas y zonas portuarias se desarrollaron las siguientes actividades:

- El taller «Ciudad-Puerto: La experiencia europea y los desafíos de La Habana hoy». Participaron nueve expertos extranjeros de seis ciudades portuarias. Fue necesario desarrollar diferentes variables de análisis como: conservación del patrimonio naval portuario, gestión del suelo y transformación físico espacial de los frentes marítimos, nuevos usos y reutilización de grandes infraestructuras portuarias, la gestión del turismo, las nuevas oportunidades económicas a través del turismo de crucero y de la actividad de ferris, así como las contradicciones entre los visitantes y residentes. De tal manera quedaron seleccionados el puerto de Génova, en Italia; procesos sociales para la construcción del espacio público en el lago de Zúrich, Suiza; la gran transformación del puerto de Barcelona, España; el diseño y la gestión para la transformación del frente acuático de Hamburgo, Alemania; casos excepcionales de Rotterdam y Ámsterdam, en Holanda; la conservación y puesta en valor del patrimonio industrial portuario en la ciudad de Liverpool; y el suelo como recurso económico en la transformación de la Ría de Bilbao. En este taller y como manera de socializar los conocimientos hacia otros ámbitos, se facilitó la participación de especialistas de la Red de Oficinas del Historiador y del Conservador de las Ciudades Patrimoniales de Cuba, específicamente de aquellas que tienen frente de agua.

- El taller «Consulta sobre conformación del Atlas del Patrimonio» se enfocó en la presentación de los avances del Atlas del Patrimonio Cultural, y su consulta con los actores involucrados. Participaron varios especialistas de las instituciones colaboradoras. Durante el taller se presentó una muestra de las fichas y la estructura general de sus contenidos.
- El taller «Presentación del proyecto de la bahía» en el marco del programa Rutas y Andares. Tuvo una duración de tres días, participó la población. con el objetivo de debatir y proponer nuevos usos para los inmuebles enclavados en la zona de la bahía.
- El Primer Taller Nacional sobre Regulaciones Urbanas: «Plan de ordenamiento urbano de la Bahía de La Habana», organizado por la Dirección Provincial de Planificación Física de La Habana (DPPF) y el Plan Maestro. Se contó con la participación de treinta y dos expertos nacionales entre los que se encontraban especialistas de las instituciones organizadoras y de otras entidades colaboradoras como: la Unión Nacional de Escritores y Artistas de Cuba (UNEAC), la Facultad de Arquitectura de la CUJAE y, del sistema de la Planificación Física, las direcciones municipales de La Habana y el Instituto Nacional.
- La conferencia «Diálogo Urbano Ambiental entre Ciudades Portuarias», organizada por el GTE-BH y Bremen Overseas Research and Development Association (BORDA) en colaboración con la OHCH. El objetivo fue establecer una base de comunicación común para el reordenamiento urbano ambiental en ciudades portuarias, tomando

como punto de partida las experiencias y lecciones aprendidas entre los participantes.

- El XIII Encuentro Internacional sobre Manejo y Gestión de Centros Históricos, con el tema central: «La ciudad necesaria, la ciudad posible».

#### Transferencia de conocimiento a través de intercambios entre expertos: lecciones urbanas de los ejemplos estudiados

A través del proyecto de cooperación se facilitó una misión de especialistas de la OHCH para el intercambio de experiencias sobre la transformación de los frentes marítimos de varias ciudades europeas, privilegiando dos que no pudieron estar presentes en el evento realizado para el acercamiento a la experiencia europea y que, además, presentaron proyectos de primer nivel. Se visitaron las ciudades de Liverpool (declarada también Patrimonio Mundial), Bilbao y Barcelona. De estas vistas técnicas se extrajeron criterios al constatar lo que representó para el desarrollo de esas ciudades la regeneración de sus frentes de agua:

- El valor del suelo como activo económico para generar recursos en los procesos de recalificación de suelos, a partir de negociaciones con el sector privado.<sup>9</sup>
- La autoridad del sector público para aplicar regulaciones que favorezcan la producción de viviendas de interés social (en arrendamiento) y viviendas de protección oficial (con precio topado para sectores medios), fijando porcentajes de cada una.
- Lo estratégico de alejar las terminales de cruceros y ferris de la ciudad central.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> En las recalificaciones se destinan dos tercios del suelo a espacios públicos y un tercio se vende a precio de mercado, para generar los recursos a invertir en las mejoras de la calidad de vida.

<sup>10</sup> De esta manera se evita el incremento desmedido de población flotante, graves conflictos de tránsito y se obliga al crucerista a consumir bienes y servicios en la ciudad.

- La concentración de arquitectura de autor, que prestigia la ciudad y le da valor añadido.
- La importancia de crear espacios públicos de calidad para generar incremento en los valores del suelo, a la vez que goce y disfrute a la ciudadanía.
- La importancia de desarrollar estructuras de transporte público diversificado, con prioridad para el peatón y transportes alternativos.
- La necesidad de no comprometer inversiones por encima de las capacidades de autofinanciamiento que garantiza la gestión de recursos.

### CONSTRUCCIÓN DEL MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

Para la construcción del marco teórico conceptual se utilizó la técnica investigativa Análisis de Contenido que propició el levantamiento de los antecedentes y las teorías e investigaciones referentes al tema de la reconversión de frentes de agua a nivel internacional. Ello conllevó al análisis de fuentes y materiales de diverso carácter.

### Análisis de instrumentos de planeamiento urbano

Se consultaron diferentes instrumentos de planeamiento urbano, explorando la importancia del paisaje como valor patrimonial y las estrategias para su puesta en valor. Destacan:

- Supplementary Planning Document, Liverpool, Wold Heritage Site.
- Hafencity Hamburg, The Masterplan.
- An urban il Proyect, City of Naples.
- Síntesis ejecutiva del Centro Histórico de Porto, Patrimonio Mundial.
- Plan de Ordenación Territorial y Desarrollo

Sostenible de la ciudad de Colonia de Sacramento.

- Política de Paisaje de la ciudad valenciana.
- El paisaje en la Ordenación del Territorio, los catálogos del paisaje de Cataluña.

### Consulta a archivos fotográficos

Para desarrollar la construcción histórica del territorio y poder evaluar y caracterizar los diferentes periodos de transformación y crecimiento del puerto, fue necesario consultar diferentes fuentes iconográficas:

- Archivo Nacional de Cuba.
- Fototeca de la Antigua Secretaría de Obras Públicas, de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.
- Fototeca de Cuba.
- Fototeca de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

### Recopilación y análisis de investigaciones anteriores

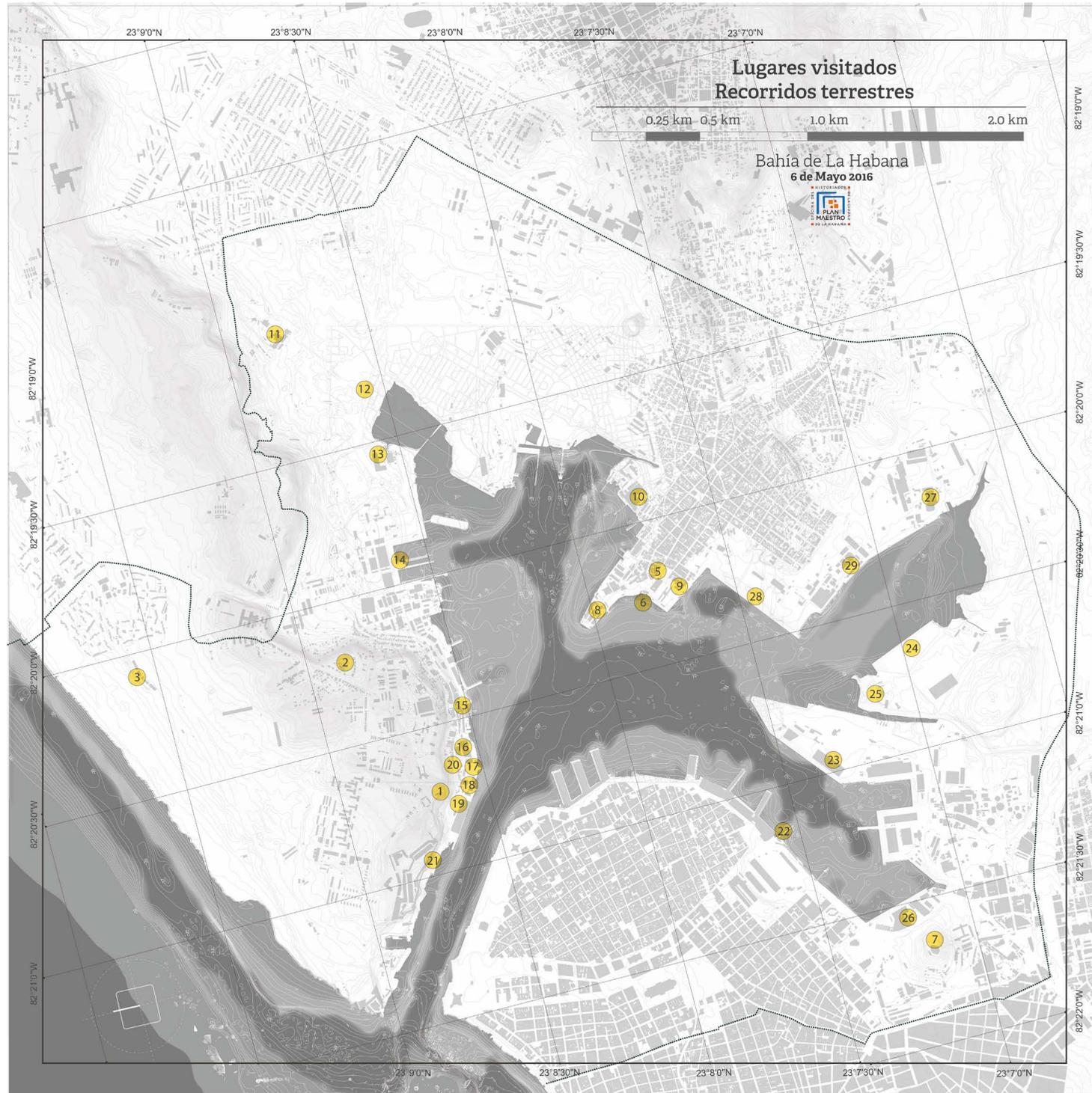
Para una mayor comprensión del territorio, en el diseño de la investigación se tuvo en cuenta el análisis de los trabajos de Diploma desarrollados por los estudiantes de la Facultad de Arquitectura de la CUJAE en los últimos diez años, así como investigaciones llevadas a cabo por instituciones como: el GTE-BH, el Instituto de Historia de Cuba y el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

### TRABAJO DE CAMPO

#### Recorridos por el área de estudio

Un primer acercamiento al lugar pasó por recorridos exploratorios que internaron a los especialistas en lugares ignotos y, a partir de una mirada interdisciplinaria, se comenzó a desentrañar la complejidad del territorio, más allá de lo escasamente visible desde los limitados puntos de observación con que se había contado hasta el momento.





Se conformó un equipo multidisciplinario de investigación, integrado por especialistas en urbanismo, historia, sociología, arqueología, geografía, cartografía, medioambiente, informática, economía, ingeniería, entre otros, con el objetivo de desarrollar, de manera colectiva, la noción de «espacio» en el territorio de la Bahía de La Habana y una mejor comprensión de cada una de sus dimensiones. Los recorridos también buscaban la definición de un área de estudio acorde a las capacidades con que se contaba para la aplicación de los nuevos conceptos y herramientas de protección del patrimonio cultural y natural.

Durante las exploraciones se identificaron y evaluaron aspectos relacionados con el área de estudio, de imprescindible conocimiento para el desarrollo de la investigación, entre ellos: instituciones clave, atributos físico-espaciales y de infraestructura; particularidades medioambientales que tributarán directamente sobre el área de estudio. Se profundizó, además, en el conocimiento de las estructuras y dinámicas económicas, poblacionales y socioculturales.

Se identificaron y evaluaron los bienes del patrimonio industrial portuario que requerían una valoración y protección inmediata. Por otra parte, se verificó y actualizó la cartografía adquirida, se identificaron las potencialidades reales para la transformación del territorio y se reconocieron edificaciones susceptibles de ser reconvertidas, con el fin de promover proyectos dinamizadores. Otro aspecto fundamental fue la realización de un pormenorizado registro fotográfico, del que no se tenían antecedentes desde el año 1961.

**SE REALIZARON CINCO RECORRIDOS**

**Recorrido I: General**

Se visitaron algunos puntos altos de la Bahía de La Habana, así como las zonas de libre acceso en el puerto:

1. Mirador del Cristo de La Habana.
2. Hornabeque de San Diego.
3. Batería No. 1 en La Habana del Este.
4. Torreón de Cojímar.
5. Museo de Regla.
6. Emboque de Regla.
7. Castillo de Atarés.

**Recorrido II: Por las cercanías de Regla**

8. Punta Santa Catalina.
9. Termoeléctrica Antonio Maceo.
10. Emboque de Regla.
11. Centro Técnico de la Construcción y los Materiales.
12. Área protegida de Tricornia.
13. Termoeléctrica Frank País.

**Recorrido III: Por las cercanías de Casablanca**

14. *Caribbean Drydock Company*.
15. Astigal.
16. Base Náutica.
17. Casablanca.
18. Estación del Ferrocarril Eléctrico.
19. Capitanía del Puerto.
20. Espacios públicos de Casablanca.
21. Muelle de la antigua *Havana Coal Company*.

**Recorrido IV: Por la infraestructura portuaria**

22. Muelle Juan Manuel Díaz.
23. Terminal Marítima de Haiphong.
24. Terminal de Contenedores de La Habana.
25. Polvorín de San Antonio.

**Recorrido V: Por la infraestructura portuaria**

26. Muelle Osvaldo Sánchez.
27. Industria Molinera S.A.
28. Muelle Andrés González Lines.
29. Molinos Turcios Lima.

## 1.3 Instrumentos informáticos desarrollados

### SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL

El Sistema de Información Territorial (SIT) es el núcleo de información del cual se nutren, en buena parte, los procesos que desarrollan los grupos de trabajo de Plan Maestro.

La información base sobre la cual está soportado todo el sistema es la cartografía del territorio estructurada convenientemente en capas de información que van, desde el terreno, las manzanas, las parcelas, hasta llegar a la información de las estructuras edificadas, construidas o ensambladas en el territorio y que representan elementos importantes seleccionados dentro del sistema. Todas esas capas adquieren nueva información o actualización, según los intereses y responsabilidades que con el paso del tiempo ha adquirido el Plan Maestro.

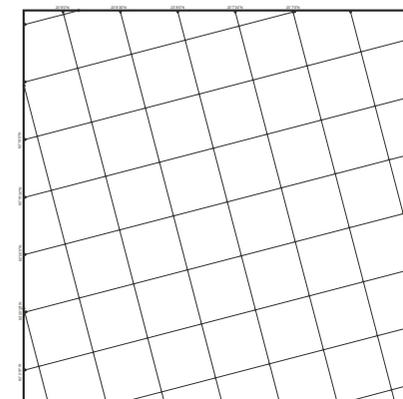
Desde sus inicios, en 1996, este núcleo de información ha experimentado cambios y transformaciones, pero nunca se abandonó la idea de mantenerlo bajo el control de un gestor de base de datos que facilitara de manera más eficaz el acceso, la recuperación y la actualización de la información y, sobre todo, la centralización de la información.

Este proceso de actualización de datos es engorroso pero esencial, por lo que además de utilizar el motor de base de datos y sistemas de información geográfica hechos por terceros (para acceder a la información en las bases de datos, cartográfica, gráfica y alfanumérica) es necesario contar con aplicaciones informáticas producidas *ad hoc* para facilitar la modificación y recuperación de estos datos por los especialistas de una manera más fácil y controlada. Estas

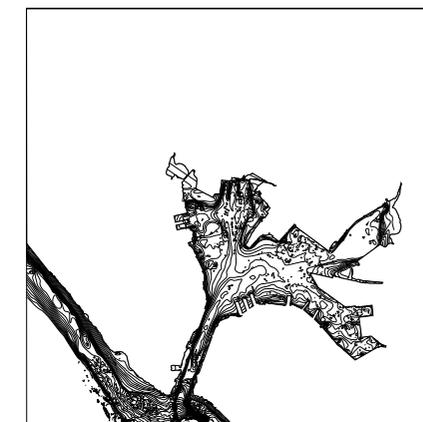
aplicaciones también ayudan a enlazar toda la información que en muchos casos está distribuida en la base de datos (tablas, relaciones, vistas, etcétera). La actualización de la cartografía permite la corrección constante de accidentes geográficos en la cartografía base y la incorporación de nuevos territorios de manera escalonada.

En el caso que nos ocupa, la nueva información adquirida del Grupo Empresarial GEOCUBA consistió en la base cartográfica de la zona de estudio de la Bahía de La Habana y su entorno marítimo. Con estos elementos nuevos se obtuvieron mapas cartográficos con un alto nivel de precisión.

A continuación se describen los procesos cartográficos de apoyo a este proyecto así como algunas aplicaciones del SIT de Plan Maestro diseñadas para viabilizar el proceso de introducción de datos desde estaciones de trabajo distribuidas, tanto en la entidad, como en otras direcciones de la OHCH, no solo para apoyar las fichas del patrimonio sino para que toda la información que se obtenga por distintas vías, forme parte del SIT.



Red de coordenadas geográficas



Batimetría



Modelado de la batimetría



Cartografía de manzanas



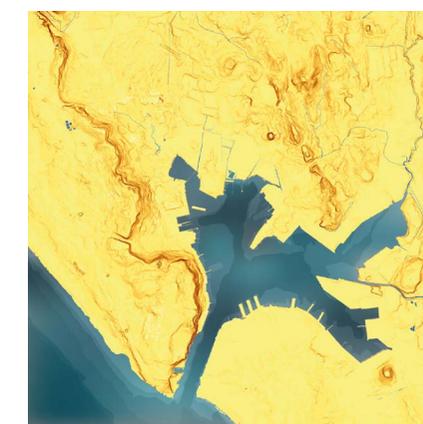
Cartografía de inmuebles



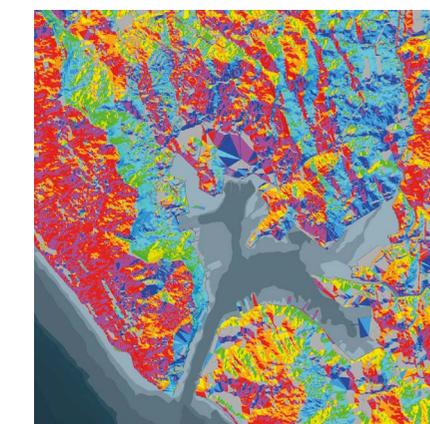
Altimetría



Modelado de relieve y batimetría



Mapa de pendiente



Mapa de orientación

### PROCESOS CARTOGRÁFICOS

Con la adquisición de la nueva cartografía, datos de batimetría y altimetría del territorio (en formato DWG), comenzó un arduo trabajo de actualización, generación de curvas de nivel, creación de mapas batimétricos, de elevación, de pendientes, que facilitaron posteriormente la obtención de mapas temáticos de apoyo al trabajo del Atlas y el PMPC-ZPBH. Se generaron alrededor de noventa cartografías de análisis, entre ellas: relieve, pendientes, orientación, batimetría, etcétera, y otras treinta cartografías oficiales vinculadas a otros contenidos. Esta Base Topográfica Digital a escala 1:2 000 incluyó:

1. Área del municipio Regla que cubre el proyecto (1 102 hectáreas) a escala 1:2 000.
2. Empalme y normalización de la Base de Datos Geoespacial.

Debido a los errores topológicos de origen en la capa de construcciones obtenida de GEOCUBA, que imposibilitaron su transformación en tablas y relaciones de Postgres (la base de datos de Plan Maestro), se realizó un arduo trabajo de limpieza y programación adicional por parte de los especialistas informáticos para su conversión.

Con la base cartográfica rectificada, se recodificaron los elementos correspondientes a los municipios La Habana del Este y Regla, se agregaron nomencladores y se rectificó la codificación de las manzanas. Se reubicaron todos los elementos en sus debidas capas y se hicieron las correcciones correspondientes. En los casos en que fue posible, se añadieron campos a las bases de datos con la información recogida *in situ*, a partir de los recorridos realizados. Se conformaron nuevas capas de información con sus bases de datos asociadas y se enriquecieron las que ya estaban con la nueva información de los territorios de la bahía en temas como medioambiente, población, arqueología

y patrimonio material; además, se añadieron nuevos esquemas; se hicieron ajustes a los límites, y se consolidaron los derroteros.

Con la información de las cotas de altimetría se llevó a cabo, con ayuda del ArcGis, la obtención de la batimetría de la bahía, la cual sirvió para hacer estudios de profundidades, y se obtuvo un modelo digital del terreno (MDT) con la superposición de los datos de mar y tierra. También se realizaron estudios de pendiente, mapas de orientación, *rasters* de elevación y perfiles topográficos, generando una serie de mapas temáticos con esta información.

Por otra parte, se crearon elementos georreferenciados en la base de datos que representan la lista patrimonial seleccionada para el Atlas. Todas las micro y macrolocalizaciones de los objetos inventariados constituyen una capa dentro del SIT, por lo que pueden ser mostrados independientes en la aplicación «Mapas». Estos objetos también tienen información alfanumérica que son actualizados utilizando la aplicación: «Ficha del Patrimonio Material de la ZPBH», que se explica más adelante.

Como puede notarse, la integración Cartografía-Base de Datos-Aplicaciones, tal como se diseñó, garantiza una fluida y consistente relación que viabiliza no solo el trabajo de actualización y creación de información, sino que luego esa información queda accesible y puede ser reutilizada para cualquier fin, utilizando las aplicaciones y/o servicios que el SIT garantiza.

### APLICACIÓN DE CATALOGACIÓN Y BÚSQUEDA DE IMÁGENES

La aplicación de catalogación y búsqueda o localizador de planos, fotografías, etcétera, está dividida en dos: «Localizador de Imágenes» y «Administración de Imágenes». El Banco de fotos

de Plan Maestro, relacionadas con la bahía, cuenta con más de 1 500 y sigue incrementándose.

Las imágenes se catalogan mediante etiquetas, descripciones y otros metadatos que se cargan directamente de la base de datos. Al relacionar la imagen con el elemento cartográfico georreferenciado correspondiente (edificio, espacio público, etcétera), esta información se incrusta en la imagen. La lista de metadatos además de guardarse en las bases de datos, viaja con la imagen, aunque esté fuera del sistema de catalogación. Las imágenes georreferencias adquieren todos los datos de la entidad a la cual representan. La utilización de estas aplicaciones posibilitó la catalogación y selección de las imágenes del Atlas.

Por otra parte, la aplicación «Localizador de imágenes», utiliza esos metadatos, junto a los criterios de búsqueda detallada, para reducir y optimizar el criterio de la búsqueda en el banco de fotos.

### APLICACIÓN DE ADMINISTRACIÓN DE FICHAS DEL PATRIMONIO

La aplicación «Ficha del Patrimonio» fue diseñada para que toda la información determinada por los especialistas, pudiera actualizarse indistintamente según su especialidad. Se crearon tablas con todos los campos y relaciones con el resto de los datos, garantizando que la actualización y modificación de estos pudiera realizarse simultáneamente desde cualquier puesto de trabajo.

La aplicación permite que los especialistas se conecten al Sistema, independientes unos de otros, e introduzcan información desde sus puestos de trabajo en cualquier ficha, incluso si están en otra institución de la OHCH. De esta manera se garantiza la colaboración que incide en la creación, a tiempo, de todas las fichas del patrimonio seleccionado.



◀ Vista general de la bahía desde los astilleros Galilena

## 1.4 Instrumentos de Manejo del Patrimonio Cultural

### 1.4.1 Plan de Manejo Paisaje Cultural

Es un hecho consensuado que el desarrollo debe ser sostenible y participativo, basado en una culta y responsable explotación de los recursos endógenos –fuente inagotable de diversidad– que equilibre racionalmente las necesidades de la sociedad actual, con la preservación de los valores patrimoniales de los cuales puede servirse. En este escenario, el pensamiento acerca del patrimonio cultural también ha evolucionado, de manera tal que se incluyen hoy, bajo este nuevo enfoque, los valores culturales y naturales, los materiales y los inmateriales. Por tanto, la noción de Centro Histórico ha sido superada hacia un ámbito más amplio que abarca otros sectores de la ciudad y su marco geográfico.

La UNESCO lo ha entendido así, desde su definición de Paisaje Cultural, en 1992, hasta la conceptualización de Paisaje Urbano Histórico, que ve la luz casi veinte años después:

Se entiende por Paisaje Urbano Histórico la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de conjunto o Centro Histórico para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico. Este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio

urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad.<sup>11</sup>

El enfoque basado en el Paisaje Urbano Histórico parte de la aplicación de instrumentos innovadores, adaptados a cada contexto específico, para dictar políticas de protección y desarrollo que favorezcan procesos participativos, en función de garantizar la apropiación de los nuevos desafíos y la resolución de problemáticas complejas.

Los Estados Miembros deben integrar las estrategias de conservación del patrimonio urbano en sus políticas y programas nacionales de desarrollo con arreglo a la noción de paisaje urbano histórico. Como parte de este proceso, las autoridades locales deben elaborar planes de desarrollo urbano que tengan en cuenta los valores de la zona, en particular el paisaje y otros valores del patrimonio, así como sus características conexas.<sup>12</sup>

Resulta fundamental la redacción de un Plan de Manejo del Paisaje Cultural que aporte al ordenamiento territorial y urbano, las herramientas para la protección de los valores patrimoniales y el uso racional de los recursos culturales, en su más amplio sentido. La consulta bibliográfica relacionada directamente con la temática, así como la propia experiencia en la redacción de otros documentos de desarrollo

integral y de salvaguarda patrimonial indican que se deben desarrollar, al menos, los siguientes instrumentos:

a) Herramientas de participación para facilitar el empoderamiento de diversos actores, con capacidad de establecer objetivos y acciones de salvaguarda del patrimonio y de promoción del desarrollo sostenible.

b) Herramientas de conocimiento y planificación del área de estudio, a través de la aplicación de múltiples metodologías de la investigación para el registro, la catalogación y el mapeo de diversas temáticas (institucional, físico-espacial, natural, medioambiental, sociocultural y socioeconómica, entre otras).

c) Herramientas de estudio del paisaje, que faciliten el análisis para el planteamiento de lineamientos, políticas y estrategias para conservar la integridad y autenticidad del patrimonio urbano histórico.

d) Herramientas de monitoreo que permitan evaluar las repercusiones en el patrimonio, la sociedad y el medio ambiente, de planes previstos y propuestas, a fin de acompañar y facilitar los procesos decisorios dentro de un programa general de desarrollo sostenible.

e) Herramientas normativas que incluyan medidas legislativas y reglamentarias para la gestión y conservación de las características materiales e inmateriales del patrimonio urbano, lo que incluye sus valores sociales, ambientales y culturales.

f) Herramientas financieras para reforzar capacidades y apoyar formas de desarrollo innovadoras y generadoras de ingreso, basadas en la tradición. Además de definir la financiación

<sup>11</sup> UNESCO: «Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico. Conferencia General», p. 1.

<sup>12</sup> Ídem.



Paisaje urbano hacia la Plaza de la Catedral

Vista de la bahía desde los astilleros Caribbean Drydock Company



pública, los fondos de organismos internacionales, y el uso eficaz de microcréditos y otras formas de financiación flexible de apoyo a las empresas locales, lo cual hará visible la noción de viabilidad económica del Paisaje Urbano Histórico.

g) Herramientas informáticas para la consulta, cruce y generación de información gráfica, cartográfica y alfanumérica que facilite la toma de decisiones y los procesos de comunicación.

El Plan de Manejo, tendrá como uno de sus pilares básicos el estudio del paisaje, pues tal como ha reconocido la UNESCO:

(...) para defender la protección del patrimonio natural y cultural ha de hacerse hincapié en la necesidad de integrar estrategias de conservación, gestión y ordenación de conjuntos históricos urbanos

en los procesos de desarrollo local y planificación urbana, como los asociados a la arquitectura contemporánea y la creación de infraestructuras, y que la aplicación de un planteamiento paisajístico contribuiría a mantener la identidad urbana.<sup>13</sup>

### EL PAISAJE COMO NUEVO INSTRUMENTO DE ANÁLISIS PARA EL PLANEAMIENTO URBANO

El paisaje es una realidad compleja, no solamente escenográfica; es también el molde geográfico que, de alguna manera, determina las características de un territorio, lo singulariza y explica sus cualidades; también incide directamente sobre las costumbres, hábitos y gustos del ser humano que lo habita y lo transforma.

Desde una visión integradora de lo natural y lo cultural, el paisaje se convierte en el vector transversal que permite aproximarse mejor a

la realidad y extraer las claves para ordenar el espacio; sin dudas. A través del estudio del paisaje se puede tener una mejor comprensión territorial, como un ámbito de integración de las diferentes disciplinas que confluyen en la planificación, pues resulta el punto de encuentro entre los valores naturales, el patrimonio cultural, los asentamientos humanos, el contexto geográfico y territorial, las actividades económicas, entre otras, que se localizan en el entorno y su interconexión.

En la actualidad, muchos de los planes de ordenamiento territorial realizan una aproximación al uso del paisaje como herramienta de planificación y hacen hincapié en tres aspectos fundamentales: el uso del paisaje como vehículo de integración; el desarrollo de análisis paisajísticos enfocados en los objetivos de planificación; y la utilización del paisaje como hilo argumental entre el inventario, el diagnóstico y las propuestas de ordenamiento territorial y urbano. La incorporación del paisaje a los trabajos de planificación implica, por lo tanto, una adaptación metodológica sustancial de las perspectivas y técnicas que se utilizan habitualmente para el análisis urbanístico.

Existen diversos estudios paisajísticos que, según metodologías internacionales, abordan el paisaje en el marco de los estudios tradicionales medioambientales, entre ellos:

- Estudios de paisaje: caracterización, evaluación y valoración del paisaje de cara a la integración en planes territoriales de diversa escala.
- Estudios de integración paisajística: descripción, valoración y evaluación cualitativa del paisaje de cara a la integración de proyectos, a la evaluación de impactos o a la evaluación ambiental estratégica de

planes y programas. Estos son los que con mayor frecuencia se integran en los estudios ambientales.

#### En un segundo orden también se desarrollan:

- Catálogos o atlas de paisaje: estudios descriptivos y clasificatorios de paisaje, que forman parte de los inventarios o de las evaluaciones preoperacionales. Se utilizan como parte de las memorias técnicas de los instrumentos de ordenamiento y planificación territorial, o para la zonificación de áreas.
- Directrices de paisaje: determinaciones normativas formuladas, a partir de los catálogos del paisaje, para incorporar las propuestas de objetivos de calidad paisajística en los instrumentos de ordenamiento territorial o en instrumentos sectoriales específicos.
- Planes de paisaje: instrumentos específicos de protección, ordenamiento o planificación del paisaje. Sus contenidos y metodología se enmarcan en la planificación estratégica.
- Programas de actuaciones y proyectos de conservación, restauración y mejora del paisaje: programas y diseños de acciones concretas de mejora del paisaje, ya sea dentro de un marco de planificación del paisaje o del territorio, o dentro de un estudio de integración paisajística.

#### DEL DIAGNÓSTICO AL ORDENAMIENTO

El reto es cómo pasar del diagnóstico a un ordenamiento eficaz que permita la preservación de los valores patrimoniales integrados a las demás dimensiones y que, a su vez, sea comprensible una interpretación del todo y las partes, para aquellos que residen en el lugar o lo visiten.

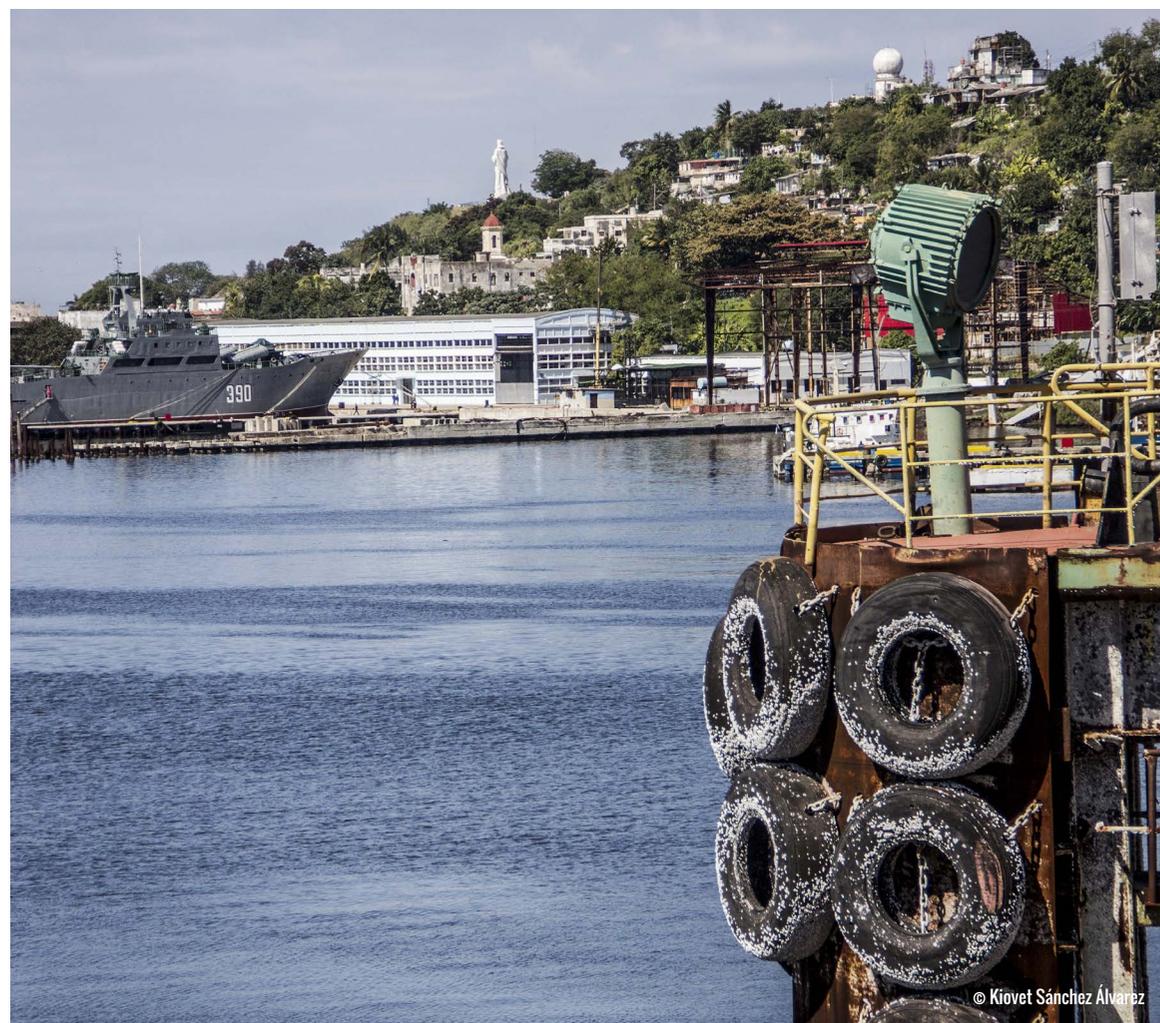
<sup>13</sup> Ídem.

El marco normativo que se aplique para el territorio en su conjunto debe permitir el control sobre los proyectos e impactos paisajísticos que puedan afectar negativamente al paisaje que se percibe desde diferentes puntos de observación.

Se deben definir líneas estratégicas sobre el paisaje que faciliten la transición de una actitud regulatoria a una actitud de mejora activa. Ello permitiría desarrollar un modelo de intervención paisajística tendiente a eliminar los principales

impactos negativos presentes en el paisaje y a potenciar aquellos que son singulares y valiosos.

Los instrumentos de planificación territorial o sectorial que afecten al ámbito sujeto a los estudios del paisaje deberán incluir los criterios derivados de la integración paisajística, considerar la incidencia visual de las actividades propias del territorio, e incorporar, según el caso, las medidas preventivas o correctivas necesarias.



Detalle del dique flotante y vista del poblado de Casablanca

## 1.4.2 Atlas del Patrimonio Cultural de la Zona de Protección Bahía de La Habana

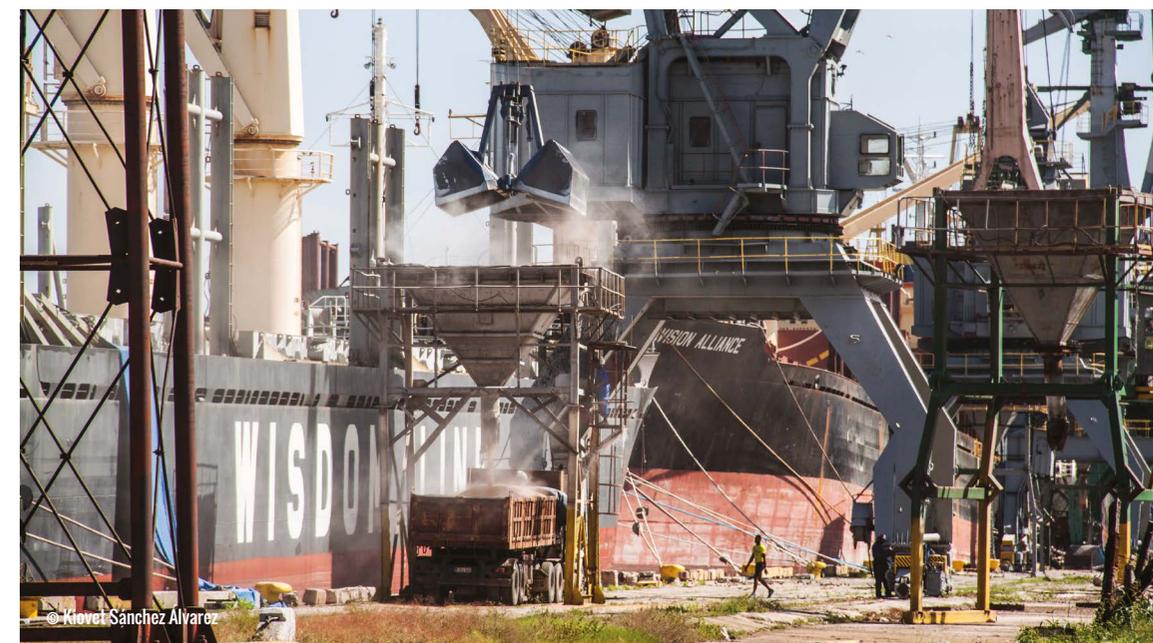
El Atlas del Patrimonio Cultural de la Zona de Protección Bahía de La Habana tiene como objetivos inventariar, registrar, documentar, difundir y salvaguardar el patrimonio de la Bahía de la Habana y sus zonas aledañas. Permitirá acompañar los procesos urbanos de dichas áreas.

El Atlas consta de dos componentes. El primero aborda las complejidades territoriales desde diferentes ámbitos, como la evolución histórica, el sistema defensivo de la plaza La Habana, los diferentes sistemas del paisaje cultural, y la estructura del puerto y su funcionamiento, entre otros temas; y el segundo comprende el inventario del patrimonio, que incluye la cartografía, la fotografía y la documentación de los valores culturales del territorio. El inventario

se organiza desde los diferentes elementos del patrimonio material e inmaterial.

Este instrumento permitirá reunir en una base de datos abierta y en diferentes publicaciones, una amplia gama de información y de análisis de los recursos culturales de la Zona de Protección Bahía de La Habana. Esta labor será desarrollada durante varios años, y solo podrá lograrse con alianzas entre instituciones y actores locales, que trabajen estos temas, y que estén dispuestos a colaborar con el proyecto.

Abordar el patrimonio cultural desde una visión territorial y espacial, permitirá convertir el Atlas en un instrumento de consulta imprescindible para la salvaguarda del patrimonio cultural de la nación, además, acompañará los procesos



Detalle del muelle Andrés González Lines en operaciones de descarga de mercancías

para establecer los grados de protección de cada uno de los elementos.

El Atlas se estructurará en tres bloques fundamentales: el Paisaje Cultural, el Patrimonio Material, y el Patrimonio Inmaterial. La construcción de un registro de esta magnitud y complejidad, requerirá de varias consultas, talleres y de un proceso participativo inclusivo.

### EL VALOR PATRIMONIAL DE LOS PAISAJES

Este instrumento pretende mostrar el paisaje como documento histórico. Los análisis se abordarán desde la perspectiva patrimonial, de manera que la arqueología del paisaje permitirá comprender la lógica de los hechos de constitución del territorio: ¿qué sucedió?, ¿cuándo sucedió?, ¿por qué sucedió? Esto se establecerá a partir de la lectura del estado actual, la estructura de los diferentes sistemas de paisaje, la morfología presente y, en coordinación con el Plan de Manejo de la Zona de Protección Bahía de La Habana, se podrán definir los posibles usos para su puesta en valor.

El análisis del paisaje de la Bahía de La Habana permitirá contar su historia, siendo una narración inserta dentro de la cultura, y junto al paisaje modificado cotidianamente, permitirá imaginar un futuro distinto, propio. Se pretende establecer la narración del paisaje cultural de la bahía como un instrumento que permita el orden espacial de la Zona de Protección. Se evaluarán los elementos de la preexistencia a conservar para que siga contando con su valor patrimonial y singularidad. El Atlas quedará estructurado de la siguiente manera:

- Evolución y permanencia de componentes estructurantes generales del Paisaje Cultural de la Bahía de La Habana.
- Evolución histórica del territorio del puerto y la Bahía de La Habana.

- Línea del tiempo de hechos significativos y acontecimientos asociados a la Bahía de La Habana.
- Estructura y composición del Sistema defensivo de la plaza La Habana.
- Estructura, composición y funcionamiento del puerto de La Habana y del Sistema de Paisaje Comercial.
- Estructura, composición del Paisaje de la Industria Alimentaria.
- Estructura, composición del Paisaje de la Industria Naval.
- Estructura, composición del Paisaje de la Energía.
- Estructura, composición del Paisaje Ferroviario.

El inventario, la evaluación y la protección legal de los componentes del patrimonio cultural y natural se estructurarán de la siguiente manera:

### PATRIMONIO MATERIAL Infraestructuras portuarias

- Muelles
- Dársenas
- Espigones
- Diques
- Ferrocarril
- Astilleros
- Diques secos
- Varaderos

### Arquitectónico

- Almacenes
- Faros
- Estaciones marítimas
- Arquitectura militar del sistema defensivo
- Arquitectura religiosa
- Termoeléctricas
- Refinería
- Silos

### Urbano Sistema de Espacios Públicos

- Plazas
- Avenidas
- Miradores
- Trazado
- Trama
- Paseos marítimos

### Artefactos

- Vehículos y embarcaderos
- Instrumentos de navegación
- Herramientas y maquinarias
- Atuendos

### Arqueológico

- Pecios
- Antiguos asentamientos aborígenes
- Sistema defensivo
- Cementerios

### PATRIMONIO INMATERIAL Religiosidad

- Ofrendas
- Ceremonias
- Sociedades, Hermandades, Asociaciones, Gremios, Sindicatos

### Modos de vida cotidiana

- Alimentación y gastronomía
- Organización institucional

### Creaciones Artísticas

- Cine
- Música
- Literatura
- Artes Plásticas
- Artes Escénicas

### Actividades lúdicas

- Juegos
- Deportes
- Fiestas populares

### Normas y leyes

- Semiología y comunicación
- Etimología de nombres

### Conocimiento revelado

- Cosmogonía
- Mitos y leyendas
- Ciencia y tecnología
- Know-How laboral



◀ Obrero trabajando en los astilleros



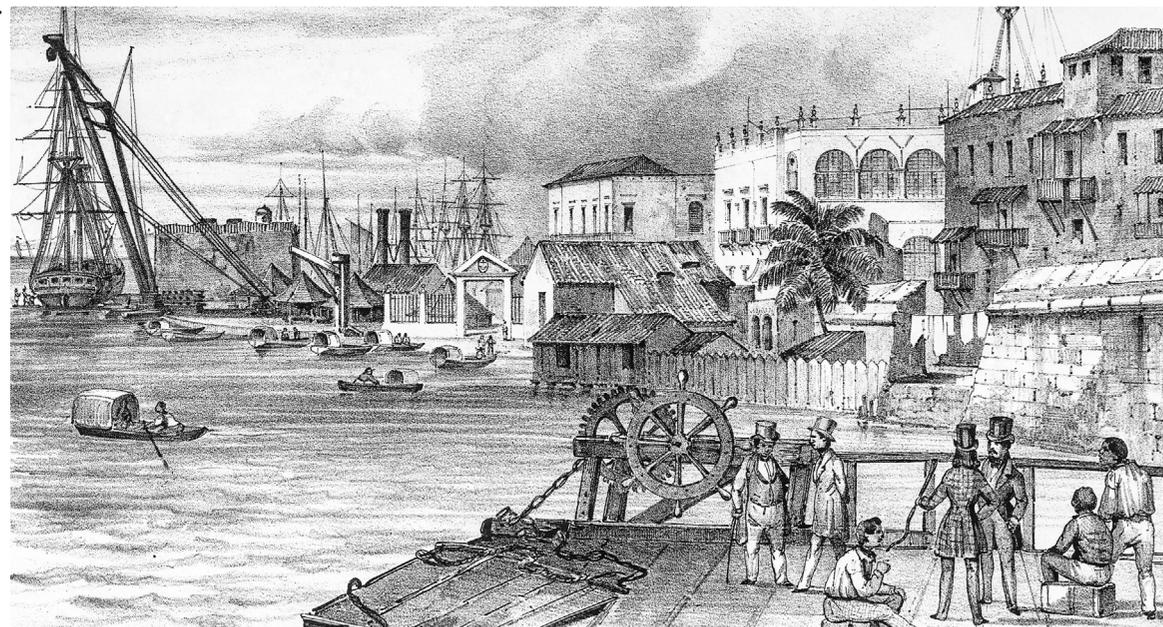
## 2. ACERCAMIENTO AL TERRITORIO

## 2.1 Evolución histórica del territorio del puerto y la Bahía de La Habana

**Machina y Comandancia de la Marina. Grabado de Federico Mialhe**

<sup>14</sup> Sobre el puerto de La Habana precisó el historiador Jacobo de la Pezuela en su *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*: «(...) no consta que hubiese sido reconocido por los españoles sino diez y seis años después de descubierto por el gran Colón el Nuevo Mundo. En 1508 fue cuando fondó en él Sebastián de Ocampo que carenó sus dos carabelas con el betún o petróleo llamado chapapote y derivó de este incidente que durante algunos años se le designase con el nombre de puerto de Carenas», p.22.

<sup>15</sup> José María de la Torre: *Lo que fuimos y lo que somos o La Habana antigua y moderna*, p. 17.



A la vera de las abrigadas aguas de la bahía conocida como Puerto de Carenas<sup>14</sup> tuvo lugar el tercer y definitivo asentamiento de la villa de San Cristóbal de La Habana en el año 1519. Desde entonces, el espacio y vida de esta urbe, que alcanzó el título de ciudad en 1592, ha estado indisolublemente vinculada a su bahía.

Asegura la tradición que bajo una frondosa ceiba existente en aquel paraje, se celebró la primera misa y el primer cabildo de la naciente villa. A partir de este punto nació la Plaza de Armas, sobre la cual José María de la Torre expresó: «fue el centro de donde irradió la población. Extendiéndose desde allí primero, por las calles de los Oficios y de los Mercaderes, como más próximas al punto de desembarque de los bajeles».<sup>15</sup>

El crecimiento de la población durante la primeras décadas se produjo a lo largo de la línea costera y perpendicular a esta por las entonces calle del Basurero, Sumidero y Real, actuales Teniente Rey, O'Reilly y Muralla, respectivamente. La estratégica situación de la nueva población se consolidó con la conquista de México y el descubrimiento, hacia 1525, de la Corriente del Golfo por el navegante español Antón de Alaminos, facilitando con ella el retorno de las embarcaciones a vela desde América hacia Europa.

La instauración del tráfico marítimo a través del canal de Bahamas decretó la preeminencia de La Habana sobre Santo Domingo, al desplazarla como principal puerto de escala del comercio de Indias. Asimismo, redujo la importancia que había tenido durante las primeras décadas del

siglo XVI el primer asentamiento europeo en el Nuevo Mundo. La Habana se consolidó junto a Cartagena de Indias, Veracruz, Portobelo y Panamá entre los puertos que dominaron el comercio americano (Carrera de Indias) e incluso llegó a superarlos dada la particularidad de acoger en su resguardada bahía los dos convoyes marítimos: la escuadra de galeones provenientes del Perú y la flota procedente de México. Sin embargo, su mayor reconocimiento llegaría mediante una Real Cédula dictada en 1634 que designó a La Habana y su puerto como «Llave del Nuevo Mundo Antemural de las Indias Occidentales».

El establecimiento del Sistema de Flotas en 1561, vital en el sostenimiento del monopolio comercial español en Américas, resultó un catalizador para el desarrollo de la ciudad y su puerto. La presencia en La Habana de valiosos tesoros que conducían las naves hacia la metrópoli despertó la codicia de piratas y corsarios. En más de una ocasión el primitivo núcleo urbano fue objeto de saqueos y destrucción por piratas franceses, ingleses y holandeses. La necesidad de fortificar el puerto no tardó en hacerse evidente.

En 1539 el maestro de obras Francisco Mateo Aceituno comenzó a construir en la ribera occidental del canal de entrada de la bahía la primera fortaleza para la defensa del puerto. Quedó concluida en 1540 y se conoció como La Fuerza Vieja, pero su construcción resultó deficiente y su emplazamiento errado. No obstante subsistió hasta 1582 que fue demolida.

Sin embargo, la primera transformación espacial de envergadura del puerto y su entorno llegó con su primer sistema defensivo. En 1588, por Real Orden se dispuso la construcción del Castillo de San Salvador de la Punta, mientras las obras del Castillo de los Tres Reyes del Morro se iniciaron en 1589, por el ingeniero militar Juan Bautista

Antonelli y su sobrino Cristóbal de Roda, quedando concluidas en 1610.

El trazado urbano de la ciudad, regido por las Leyes de Indias, tuvo en su sistema de plazas y plazuelas su rasgo más notable. Dentro de este, las plazas de San Francisco y de la Catedral tuvieron una relación muy estrecha con el puerto. Al referirse al primero de estos espacios públicos, el historiador Carlos Venegas señaló:

Surgida a causa de un accidente natural de la costa de la bahía, este espacio llegaría a desempeñar importantes funciones urbanas. La presencia de una pequeña entrada de mar de aguas muy pocas profundas, una caleta, lo convirtió inicialmente en un desembarcadero útil para el tráfico interior de la bahía.

A fines del siglo XVI agrupaba en sus inmediaciones importantes actividades sociales. La Aduana fue construida cerca de ella, frente al mar, y el convento franciscano, el cabildo y la cárcel se ubicaron en sus contornos, hasta que en el siglo XVII la caleta comenzó a cegarse para dar paso a la plaza.<sup>16</sup>

Mientras, la Plaza de la Catedral (antigua Plaza de la Ciénaga) se ubicó al norte del Castillo de la Real Fuerza en una zona anegadiza donde derramaba sus aguas un brazo de la Zanja Real, próximo a un estero que permitía el acceso de pequeñas embarcaciones en determinadas épocas del año para hacer aguada y carena. Aledaño a la Plaza de San Francisco y muy próximo a la línea de costa, en 1579, la orden franciscana levantó el Convento de San Francisco de Asís sobre un pequeño saliente rocoso, las obras finalizaron en 1591.

Desde épocas muy tempranas existieron varios embarcaderos para el trasiego entre las dos riberas de la bahía. Estos rústicos muelles de madera

<sup>16</sup> Carlos Venegas: *Plazas de intramuros*, p.95.

<sup>17</sup> Manuel Pérez Beato: *Habana antigua, apuntes históricos*, p.26.

<sup>18</sup> Antonio José Valdés: *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana* (1813), p. 420.

<sup>19</sup> Este oficio era transmitido de padres a hijos y abarcaba desde la selección de las maderas en los bosques, el aserrado, la fabricación de las piezas hasta la construcción del casco y el calafateado de las juntas.

<sup>20</sup> Emilio Roig de Leuchsenring: *La Habana. Apuntes históricos*, p.63.

<sup>21</sup> Bruno Javier Machado: *Casablanca. Hallé su oscura luz* (1589-1987), p.21.

formaron parte de la incipiente infraestructura portuaria. Al referirse a uno de ellos el historiador Manuel Pérez Beato expresó:

En el fondo de la Ensenada de Guasabacoa, existió un muelle o embarcadero que se conocía por de Juan de la Cruz. Era punto de embarque para el tráfico de Guanabacoa y partía de él un camino que se decía Camino de los naturales nombre con que se conocía a los indios. (...) El embarcadero se arrendaba (...) por el Ayuntamiento lo mismo que los de Coximar y Marimelena.<sup>17</sup>

Las potencialidades de la región, rodeada de numerosos bosques con amplia variedad de maderas preciosas y las ventajas que ofrecía la seguridad de su puerto, abrieron paso a una incipiente industria naval que ganaría importancia con el paso del tiempo. Uno de los primeros historiadores Antonio José Valdés hace alusión a ello en su *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana* cuando relata:

Las grandes conveniencias que ofrecía este puerto para la fábrica y carena de buques de guerra, debieron conocerse desde el principio de su descubrimiento (...) aún que parece que ni el Rey ni los particulares quisieron o pudieron aprovecharse de las utilidades, hasta que por los años mil seiscientos veinte y seis ó poco ántes, dispuso el Rey que se fabricasen algunos bajeles para la armada de Barlovento, que se estableció para guardar las costas de estas islas. (...) el Capitán Juan Pérez de Oporto y algunos comerciantes fabricaron en lo sucesivo varios galeones y pataches para seguir con ellos la Carrera de Indias, (...).<sup>18</sup>

El buen hacer de los carpinteros de ribera<sup>19</sup> fue reconocido en la metrópoli. En 1629 se expidió una

Real Cedula que concedía privilegios especiales a los que se dedicasen a este oficio. Para entonces se había nombrado a don Francisco Díaz Pimienta y Pérez de Mendizábal «superintendente de las fábricas de navíos del puerto de San Cristóbal de La Habana, isla de Cuba y las demás de Barlovento».<sup>20</sup>

En 1592 quedan concluidos los trabajos de la Zanja Real, el primero de los tres acueductos construidos durante el periodo colonial. Esta acequia a través de dos grandes ramales que nacían en el río Almendares, conducía y suministraba el preciado líquido a los vecinos y navíos de la flota surtos en el puerto.

A lo largo del siglo xvii la ciudad registró un crecimiento de su población aunque su urbanización no rebasó los límites que imponían las murallas, dilatada obra defensiva emprendida en 1674 durante la administración del gobernador Francisco Rodríguez Ledesma (1670-1680).

La ribera este de la bahía fue ocupada desde finales del siglo xvi. En la falda meridional de la loma de La Cabaña existía, hacia 1589, un depósito construido por la Real Hacienda que se conoció como Casablanca, el cual dio origen a un pequeño caserío que, a decir del historiador Jacobo de la Pezuela, ya existía cuando ocurrió el sitio y toma de La Habana por los ingleses en 1762. En su investigación sobre la localidad de Casablanca, el historiador y periodista Bruno Javier Machado corrobora esta información al referirse a documentos localizados en el Museo de la Ciudad:

(...) ya en el año 1646, marzo 14, el Capitán don José Ruiz Guillén: pide una cuadra de solares, de la otra parte de la Bahía para fabricar para los efectos contenidos en su pedimento. La autorización se le concedió, condicionando que las fábricas y casas que fuera a construir serían de guano y no de cantería.<sup>21</sup>

El 3 de marzo de 1687 en un sitio conocido como Punta Camaco tuvo lugar la fundación del antiguo Santuario de Nuestra Señora de Regla, pequeña ermita de madera que dio nombre y origen a la villa de Regla. Este pequeño núcleo urbano no tardó en experimentar un sostenido crecimiento descrito por el historiador Pezuela en los siguientes términos:

(...) en 1733 aparecían ya en la ribera de esa localidad algunas barracas de pescadores, y no tardó en aumentarse el número de chozas de la marinería pescadora de esa playa al frente de la bahía, tan adecuada para el abrigo y reparación de sus lanchas, redes y útiles.<sup>22</sup>

En 1714 la venerada virgen fue declarada patrona de la Bahía de La Habana profesándole especial devoción desde entonces, su población marinera. En el siglo xix el poblado se declaró como un barrio ultramarino de La Habana por su proximidad y constante comunicación marítima con la ciudad. En 1748 se trasladó la Armada de Barlovento al abrigado puerto de La Habana.

### UN SIGLO DE CAMBIOS EN EL PUERTO HABANERO

Durante las primeras décadas del siglo xviii la ciudad-puerto acrecentó su importancia al experimentar un lento y sostenido crecimiento en el orden urbano y económico.

Al mediar la centuria la ciudad amurallada alcanzó una superficie de 1.5 kilómetros cuadrados con una población que sobrepasaba los 50 000 habitantes. Sin embargo, el sitio y ocupación inglesa de La Habana en 1762 por la tropas del almirante George Pocock marcaría un antes y un después en su evolución y desarrollo.

Entre las principales construcciones de este periodo destacan el Real Astillero de La Habana

(1724), el Real Seminario de San Carlos y San Ambrosio fundado en 1723 y la Real y Pontificia Universidad de San Jerónimo de La Habana establecida desde 1728 en el Convento de San Juan de Letrán.

El Real Astillero de Nuestra Señora de Bethelen situado al sur de la ciudad en la zona de extramuros representó la obra de mayor envergadura construida durante la primera mitad del siglo. Llegó a ocupar un área de una milla. Contó con varias gradas de construcción naval, un dique, depósito para madera, oficinas, cañería para la aguada de los buques, muelle, e incluso un brazo de la Zanja Real entraba para facilitar el movimiento de su sierra de agua. Al referirse a esta factoría Francisco Cartas resalta su importancia:

(...) para dar una idea de la actividad del Arsenal, se construyeron desde el año 1724 hasta el de 1796 los buques siguientes: –Navíos 49. –Fragatas 22. –Paquebotes 7. –Bergantines 9. –Goletas 14. –Gánguiles 4. –Pontones 4. –Formando un total de 109.

Dícese que Carlos III para transportarse con su Real familia, eligió entre los muchos bajeles que pasaron á conducirlo, uno construido en este Arsenal, por los cual se tituló el Fénix de la Armada.<sup>23</sup>

En torno al Arsenal se fomentó hacia 1738 un núcleo urbano con frente hacia la Ensenada de Atarés delimitado por la Real Factoría de Tabacos y un pequeño astillero que sirvió de carenero a los buques correos marítimos nacionales, el cual se encontraba en estado ruinoso en 1823.

Al analizar los cambios acontecidos en la fisonomía del puerto habanero durante el siglo xviii, el profesor Arturo Sorhegui los supedita

<sup>22</sup> Jacobo de la Pezuela: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*, p. 341.

<sup>23</sup> Francisco Cartas: *Recopilación Histórica y Estadística de la jurisdicción de La Habana por distritos*, p.97.

a las transformaciones ocurridas en las rutas marítimas americanas, que propiciaron un fortalecimiento de las establecidas en el Golfo de México, así como al surgimiento de nuevos asentamientos en las costa sur de los actuales Estados Unidos que conllevó al incremento del número de embarcaciones que visitaban la rada habanera y al aumento de los espacios ocupados por las instalaciones portuarias. Estas, según él, «sobrepasaron rápidamente el kilómetro medio del siglo anterior»<sup>24</sup> y dieron lugar «a la creación de la infraestructura necesaria para dar abasto con la carga y descarga de mercancía».<sup>25</sup> Es decir,

se construyen varios tinglados o cobertizos de madera que sirvieron de depósitos o almacenes para resguardar de las mercancías en el puerto.

Los arquitectos Gina Rey y Juan de las Cuevas, cuando abordan las instalaciones portuarias existentes en este periodo, precisan:

A mediados del siglo XVIII, el perímetro de la bahía manifiesta una clara zonificación de funciones: el área en torno al Castillo de La Fuerza hasta la Plaza de San Francisco alojaba los muelles principales, que servían

a los buques de ultramar; desde los muelles de Luz hasta el baluarte de San Isidro se ubican los del tráfico interior de la bahía. A partir del baluarte mencionado se encontraba el Arsenal donde se concentraba la construcción de navíos.<sup>26</sup>

La expansión de las instalaciones portuarias se encaminó hacia la zona sur de la bahía en su margen occidental. Allí, además del citado Real Arsenal, se ubicó el muelle construido por el opulento comerciante gaditano Antonio Tallapiedra para el envío del tabaco cubano a los talleres de Sevilla.

Sin embargo, como se hizo notar en este trabajo, la evolución de la ciudad y su puerto tuvo un parteaguas en 1762 con la invasión y ocupación inglesa de La Habana. Este hecho histórico resultó un catalizador en el ulterior desarrollo urbano de la ciudad. Una vez restaurada la soberanía española luego de un periodo de once meses de ocupación inglesa, se inició la construcción de su segundo sistema defensivo, compuesto por la fortaleza de San Carlos de la Cabaña y los castillos de Atarés y El Príncipe.

Otras construcciones militares emprendidas en el entorno de la bahía para garantizar su defensa serían el Hornabeque de San Diego –también fue conocida como Fuerte de San Diego o Fuerte No. 4– y el polvorín de San Antonio.

Entre 1765 y 1775, según el historiador Jacobo de la Pezuela, se amplió el muelle principal, pero no fue hasta 1772, bajo el gobierno de Felipe Fondesviela, marqués de la Torre (1771-1776), que se ordena la construcción de tres muelles de sillería de piedra: Marimelena, Carpinetti y La Cabaña.

En el ámbito urbanístico durante su administración se acontecieron importantes transformaciones inspiradas en los ideales de la Ilustración. Se construyeron las alamedas de Paula y Extramuros o Nuevo Prado. El primero de estos paseos públicos se ubicó junto a la bahía. Bañado por una suave brisa marina y con una excelente vista hacia el puerto fue el punto de cita y esparcimiento de los habaneros.

Asimismo, en 1794 el recién creado Real Consulado de Industria y Comercio, entre sus primeras resoluciones, contempló la ampliación y mejoramiento del muelle antiguo o principal. Colocándosele un año después cuatro grúas o pescantes destinados a la carga y descarga de buques de pequeño porte.

En el último cuarto de siglo La Habana es objeto de significativas reformas que consolidan su significación como la plaza comercial. Tomaron impulso las exportaciones de café y azúcar provocando un despegue del tráfico mercantil en el puerto habanero. El 12 de octubre de 1778 el monarca Carlos III expidió el Reglamento de Libre Comercio, en virtud se autorizó el comercio directo entre los trece puertos de la metrópoli y los veinticuatro puertos americanos. Un retrato elocuente del impulso que tomó el comercio en el puerto habanero lo ofrece el historiador Oscar Zanetti cuando relata:

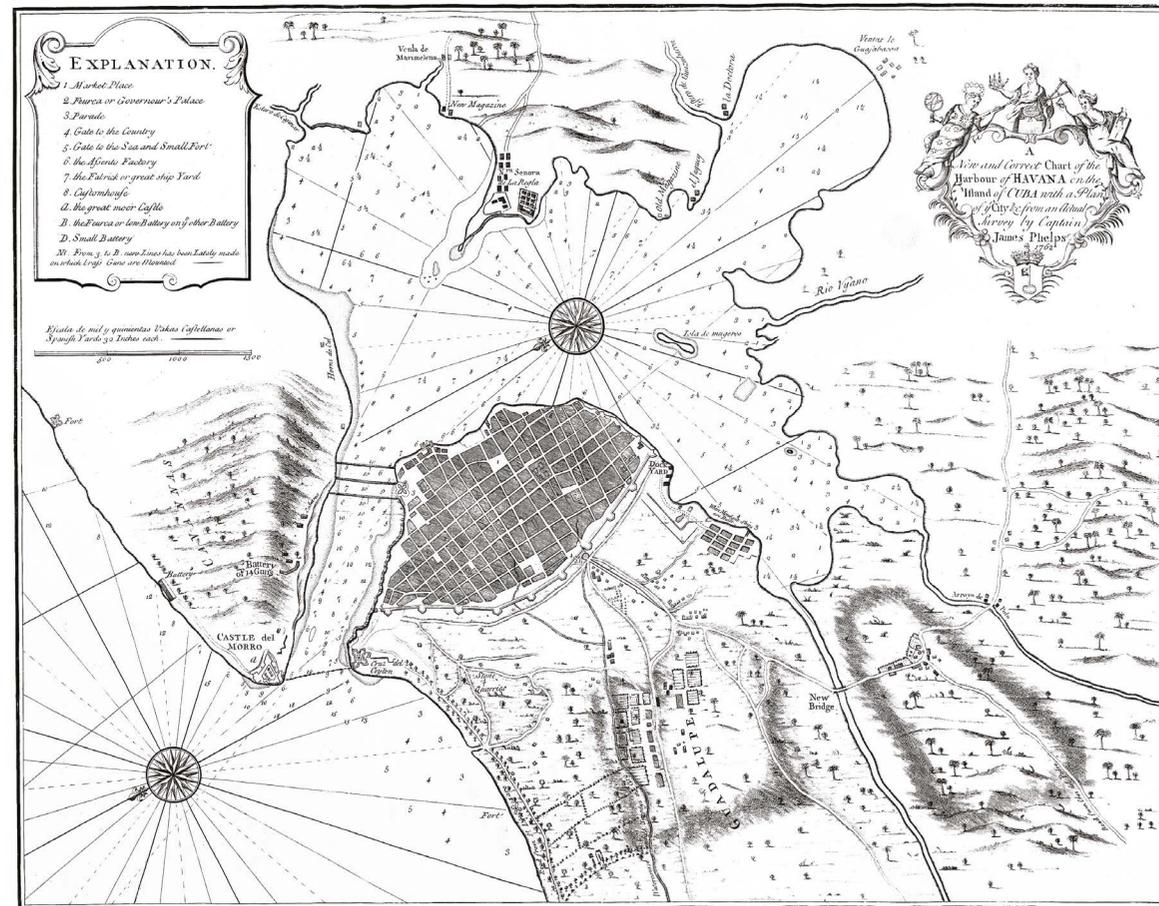
Si en 1770 el intercambio comercial habanero totalizaba poco más de dos millones de pesos fuertes y registraba el movimiento –entradas y salidas– de unos 150 buques, un cuarto de siglo después, en 1795, los valores traficados superaban los 25 millones de pesos y el movimiento naval totalizaba 763 embarcaciones.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Juan de las Cuevas Toraya y Gina Rey: *Las construcciones cuentan su historia: ciudades, pueblos y caseríos de Cuba*, p. 59.

<sup>27</sup> Oscar Zanetti Lecuona: *La Capital del Azúcar*, pp. 260-261.

<sup>24</sup> ídem.

<sup>25</sup> ídem.



Plano del puerto de La Habana, 1762

Printed and sold by William Mount and Thomas Paine, in Tower Hill, London.

J.M. de la Cruz

El mejoramiento del equipamiento portuario prosiguió en la última década del siglo XVIII asociado a las nuevas exigencias que impuso el impetuoso avance de la economía de plantación que tuvo como protagonista al azúcar y el café. Cultivos que desplegaron una oleada expansiva en el territorio habanero para luego proseguir a la vecina provincia de Matanzas.

La condición de puerto escala y de servicios de la rada habanera gradualmente dio paso a las nuevas funciones de un puerto exportador. La Habana se afianzó como plaza mercantil exportadora. Los cambios ocurridos en el recinto portuario se articularon de manera armónica con las transformaciones urbanas acontecidas en la ciudad. Así lo describe el profesor e investigador Arturo Sorhegui:

La multiplicación de las exportaciones de café y azúcar por la rada habanera (...) ocasionaron la necesidad de garantizar la fluidez del tránsito desde las haciendas hacia el puerto, y de aumentar la capacidad de su carga y descarga, mediante la construcción de caminos, calzadas y muelles públicos que se empezaron a planear y acometer, por primera vez, de forma conjunta. La interrelación entre el avance de la plantación esclavista y la multiplicación consecuente de la actividad en el puerto, tiene su punto de inflexión en el flamante edificio de cantería [se refiere al nuevo edificio de La Aduana] que a un precio de 300 mil pesos se construyera entre 1804 y 1817 en su antiguo emplazamiento de la bahía.<sup>28</sup>

Asimismo, la entrada en vigor en 1818 del Real Decreto del monarca Fernando VII que concedió el Libre Comercio a la Isla y la libre admisión de buques extranjeros en sus puertos, fue un hecho determinante en el crecimiento económico de Cuba

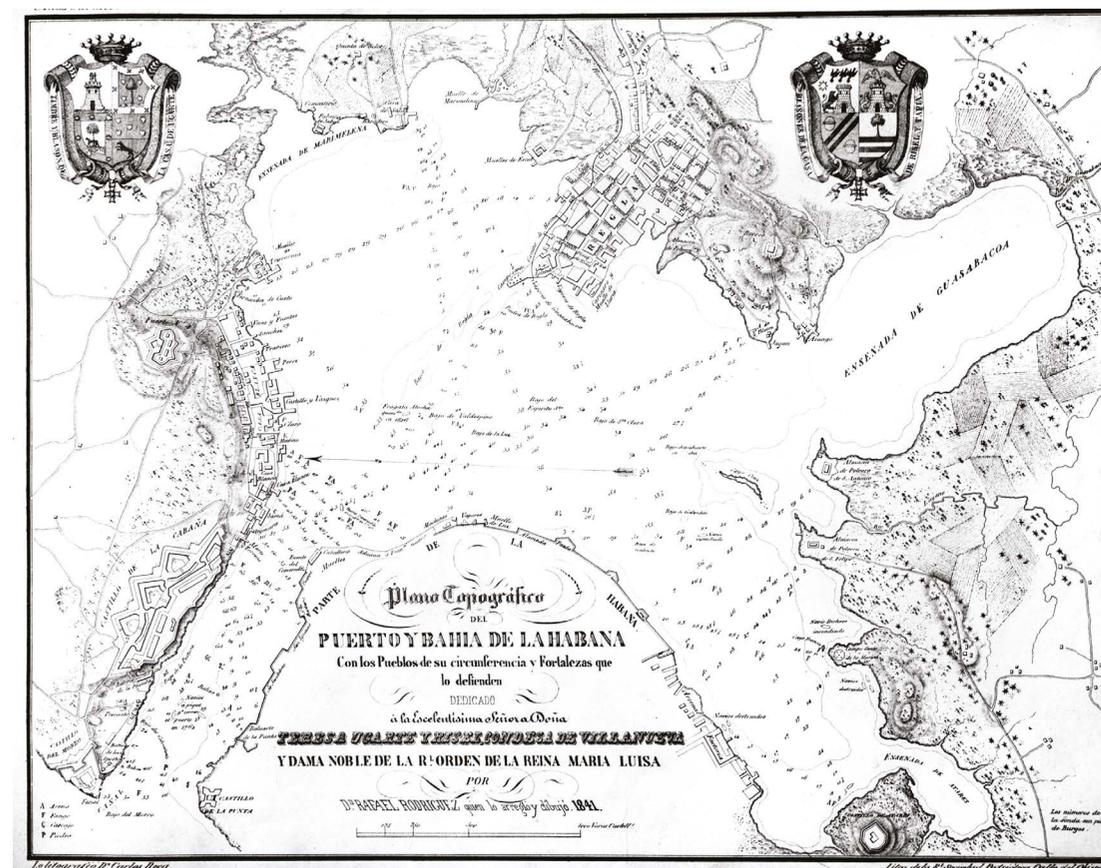
y de manera particular en su capital y su puerto cabecera.

Numerosos viajeros europeos y norteamericanos a lo largo de la centuria decimonónica recogieron valiosos apuntes que dieron constancia del incesante movimiento mercantil del puerto habanero. Entre ellos, el periodista de origen vasco José Miguel de Andueza al arribar a La Habana, en 1836, escribiría:

Por nuestra proa en toda la extensión de la bahía se dejaba ver un espeso bosque de mástiles coronados de gallardetes y banderas de veinte naciones, y llegaban hasta nosotros los cadenciosos ecos con que los desnudos africanos se animan a la faena en el abrasado muelle de San Francisco.<sup>29</sup>

Durante la primera mitad del siglo XIX se inició un proceso de ocupación y aprovechamiento de la banda este de la bahía, con la apertura de varios muelles y careneros privados en los embarcaderos de Regla y Casablanca. Sobre este particular, el citado periodista Andueza con su aguda mirada ofreció uno de los retratos más cabales:

Marimelena, por cuyo muelle de cinco pies de anchura se hace la mayor parte del tráfico de esta villa, pues los barqueros poseen al mismo tiempo carretas propias para conducir los frutos a las casas de los interesados a precios módicos, y han sabido adquirirse por su honradez la confianza entera de todos los que necesitan sus servicios. Lo propio sucede en otro muelle nombrado Gallinero, situado entre Marimelana y la ermita de N. Sra. de Regla, en aquel punto hay un alambique con casa y almacenes bien contruidos de mampostería y tejas. Después de Marimelena está el muelle de Porras,



◀ Plano topográfico del puerto y Bahía de La Habana, 1841

acreditado antiguamente como el mejor para la carena y habilitación de buques del comercio. Hoy pertenece al doctor Belot, cuyos servicios a la causa pública son bien conocidos, el cual ha destinado sus edificios al establecimiento de un hermoso hospital, bien provisto y asistido para las tripulaciones de la marinería mercante, que quieren aprovecharse de su ventajosa situación, aseo, comodidad y esmerado tratamiento.

A corta distancia del carenero de Tricornia, o Tiscornia, siguiendo el de Juan Pérez, comprendido en la población de Casablanca,

que es otro pueblo de bastantes y regulares edificios de la jurisdicción de Guanabacoa, hay una ensenada, en la cual era construido el embarcadero para el tejat de Don Juan Puig, este tejat fue potrero en otros tiempos.<sup>30</sup>

Sin embargo, uno de los cambios más revolucionarios que experimentó el puerto habanero por la impronta que dejaría para la ciudad y su bahía tuvo lugar en el año 1843 con la construcción de los almacenes de Regla por una sociedad anónima de comerciantes y hacendados. Estas instalaciones destinadas al almacenaje de cajas de azúcar, bocoyes de miel, pipas de aguardiente, y toda clase de efectos

<sup>30</sup> José Miguel de Andueza: Ob. cit. p.161.

<sup>28</sup> Arturo Sorhegui: *La trascendencia de la legislación, en la evolución del puerto de La Habana (1520-1880)*, p.11.

<sup>29</sup> José Miguel de Andueza: *Isla de Cuba Pintoresca, histórica, política, literaria, mercantil e industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas*, p. 4.

Plano de la ciudad y el puerto de La Habana, 1879



de importación y exportación, tomaron como modelo los docks (edificios portuarios ingleses de la época), donde se unificaron en una sola estructura muelles y almacenes. Este sistema posibilitó reducir las estancias en el puerto de las embarcaciones, ahorrar tiempo y la mano de obra en el transporte. A esta empresa pionera le sucederían los almacenes de depósito San José (1853), Hacendados (1855) y Santa Catalina (1857).

<sup>31</sup> Jacobo de la Pezuela: Ob. cit., p.316.

Vista de la rada habanera desde el poblado de Casablanca

El médico trinitario y gentil hombre de cámara Justo Germán Cantero, al referirse a los almacenes de Regla, en su valiosa obra *Los Ingenios de Cuba*, consigna que en 1853 lograron acumular más de 180 000 cajas de azúcar. Al historiador Jacobo de la Pezuela no dejaron de

impresionarle y advierte sobre el avance que representó para la ciudad:

Para que se forme idea de la grandiosidad de los edificios de esta empresa, que entre otras infinitas ventajas ha proporcionado á la capital la de liberarla del estruendo de cerca de un millón de viajes anuales de los carretones por sus calles (...).<sup>31</sup>

El *Directorio de La Habana* así lo describe en 1859:

La construcción de los edificios era tan sólida, que resistieron sin ningún desperfecto los huracanes de 1844 y 1846. (...) Los cinco edificios cubrían un área de 74 200 varas (...) Los muelles, de 8 varas de



Guadaños. Bote pequeño de alquiler para el transporte de pasajeros por interior de la bahía



<sup>32</sup> El ferrocarril fue en cierta forma un elemento estructurador del paisaje. (...) Independientemente de sus tamaños y características formales los grandes puertos terminales del azúcar

-La Habana, Cienfuegos, Sagua, Cárdenas y Matanzas- fueron ciudades olientes a tasajo y bacalao. En ellas nacen los ferrocarriles que van a los ingenios y mueren los barcos que vienen del Norte. Todas tienen una calle empedrada hasta el mar donde los muelles descansan sobre ácanas. Cerca están los grandes almacenes de azúcares. (Manuel Moreno Friginals: *El Ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar*, pp. 151 y 156).

ancho, por el frente y costados de los edificios, miden cerca de 1 500 varas lineales o 12 000 cuadradas, con agua suficiente para toda clase de buques, pues en algunos puntos pueden atracar los que calan hasta 20 pies. En los muelles hay número suficiente de pescantes o grúas de diferentes potencias; y uno que puede levantar piezas de maquinarias de 20 toneladas de peso.

Del mismo modo, la Revolución Industrial dejó su huella en la rada habanera. La navegación a vapor, iniciada en 1819, a lo largo del siglo desplazaría a las embarcaciones de madera impulsadas por el viento y abriría nuevas alternativas a las comunicaciones del puerto. La aparición del ferrocarril,<sup>32</sup> novedoso sistema de transporte, resultó la gran solución vial para agilizar la transportación de productos agrícolas desde las haciendas hacia los almacenes portuarios. Los caminos de hierro, como se conocieron durante el siglo XIX, abarataron los costos

de transportación. La compañía de almacenes de Regla fue la organizadora del Ferrocarril de la Bahía, con el propósito fundamental de nutrir sus almacenes con el azúcar de Matanzas y Colón.

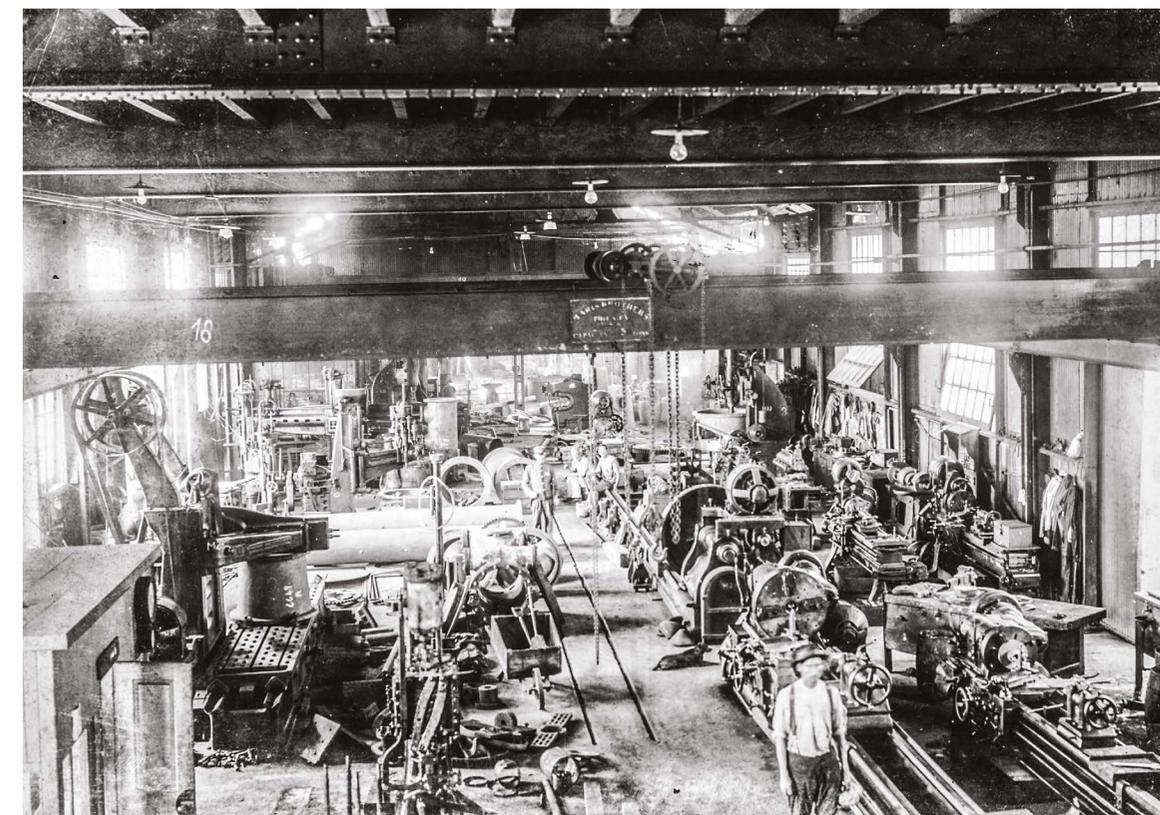
Hacia 1860 el *Directorio de La Habana* reseñó la infraestructura portuaria, la cual había descrito un largo proceso de ocupación y transformación del borde del litoral, cuyos muelles arrancaban del frente de la calle O'Reilly y salvo pequeños tramos daba la vuelta a la bahía hasta la fábrica de gas en Tallapiedra. Mientras, en la zona de Casablanca, frente al muelle de Caballería existían varios muelles privados con depósitos de carbón de piedra, machinas, varaderos y astilleros para la carena de buques mercantes. Comenzando por depósitos de los víveres de Francisco Marty que abastecían de pescado a la ciudad y extendiéndose hasta Triscornia, donde se encontraba un dique flotante propiedad de los señores Salvador Samá, Pelayo Pardo y Compañía.

En las décadas finales del siglo la ciudad continuó su crecimiento aunque la configuración en forma de trébol y las propias dimensiones de la bahía impedían una ocupación homogénea de su entorno y la integración de un paisaje que seguía siendo dominado desde uno solo de sus lados. Mientras tanto, Luyanó continuó siendo un sitio de paso hacia al interior en el trayecto entre La Habana y Guanabacoa.<sup>33</sup>

En opinión del arquitecto Yasser Farrés en 1899 «el perímetro de la bahía mostraba una pintoresca pero caótica organización (...) en la zona del puerto tradicional»<sup>34</sup> donde las cubiertas de tejas de las antiguas casas señoriales se alternaban con las cubiertas planas.

La llegada del siglo XX marcó nuevos derroteros para la ciudad. A la derrota del colonialismo español sobrevendría un periodo de ocupación norteamericana que dio paso al nacimiento de la República en 1902. Se inició una etapa de auge constructivo sin precedentes impulsada por grandes empresas norteamericanas. La rada habanera, al igual que la infraestructura urbana de la ciudad, no tardó en recibir los aires de renovación y modernidad.

En el año 1911, la Compañía de los Puertos de Cuba obtuvo una concesión para el dragado del puerto de La Habana. Para entonces su estado era lamentable, el semanario *El Figaro* revelaba que en el fondo de la bahía se hallaban sepultados los restos de más de 300 navíos. Mientras la



<sup>33</sup> Carlos Venegas Fornias: *La Habana Puerto Colonial. Reflexiones sobre su historia urbana*, p.77.

<sup>34</sup> Yasser Farrés Delgado: *Perímetro de la Bahía de La Habana: conformación e imagen de un territorio*, p. 28.

◀ Interior del departamento de máquinas de La Havana Marine Rys Inc., Casablanca

Izquierda: ▶  
Edificio de la Aduana  
y las oficinas de Port  
of Havana Docks  
y vista de los elevados  
del tranvía

Derecha:  
Estructura de acero y  
lucernario del muelle  
de Paula



Ensenada de Guasabacoa a consecuencia de los continuos arrastres de los ríos Luyanó y Martín Pérez se encontraba convertida en un lodazal.

La limpieza de los fondos de la bahía para recuperar su calado resultó ardua. Los terrenos pantanosos en la Ensenada de Atarés fueron rellenados, se construyó un malecón en la Ensenada de Guasabacoa, mientras la corporación debió adquirir una flotilla de dragas estimada en 2 000 000 de pesos para extraer el fango.

Los beneficios a la rada habanera fueron notables. Pero el dragado estuvo salpicado por el fraude, en lo que constituyó uno de los más escandalosos negocios de la joven República.

Sobre estos trabajos escribió el investigador Oscar Zanetti:

(...) las obras realizadas por esta empresa resultaron inferiores a lo comprometido y sus representantes se las ingeniaron para apropiarse de casi un millón de metros cuadrados de terrenos cercanos al litoral, los trabajos facilitaron en medida apreciable el movimiento portuario y permitieron la construcción de nuevos y mayores espigones, almacenes y otras instalaciones. Compañías navieras también norteamericanas, como la Munson, la Ward Line o la Flota Blanca –de la United Fruit– sacaron el mejor partido de esas mejoras, construyendo o adquiriendo muchas de las instalaciones.<sup>35</sup>



<sup>35</sup> Oscar Zanetti: Ob. cit., p. 265.



Las obsoletas instalaciones portuarias que existían en los llamados Muelles Generales del Estado en 1914 fueron sustituidos por tres modernos espigones conectados a un edificio de tres y cuatro plantas que albergó a la nueva Aduana, las Oficinas de Inspección General del Puerto y de Inmigración. La fachada del vasto edificio de la Aduana que asomaba a la calle San Pedro se extendió desde la calle Santa Clara hasta la Plaza de San Francisco.

Otras construcciones colindantes al puerto como la Lonja del Comercio (1909) y la Estación Central de Ferrocarriles (1912) consolidarían la imagen de modernidad que comenzó a proyectar

la bahía habanera durante estas primeras décadas.

Hacia mediados de los años veinte se acometió el ambicioso plan de embellecimiento y ensanche de la ciudad encargado al arquitecto-paisajista francés Jean Claude Forestier. Este plan regulador, ejecutado parcialmente, proponía el establecimiento y ampliación de grandes focos en la ciudad, algunos de ellos vinculados con el puerto, como la zona de los muelles, La Punta o el sur de Cayo Cruz. Entre sus grandes realizaciones estuvo la prolongación del Malecón entre los castillos de La Punta y La Fuerza mediante la construcción de la Avenida del Puerto.



◀ Izquierda:  
Vista aérea del litoral  
de La Habana

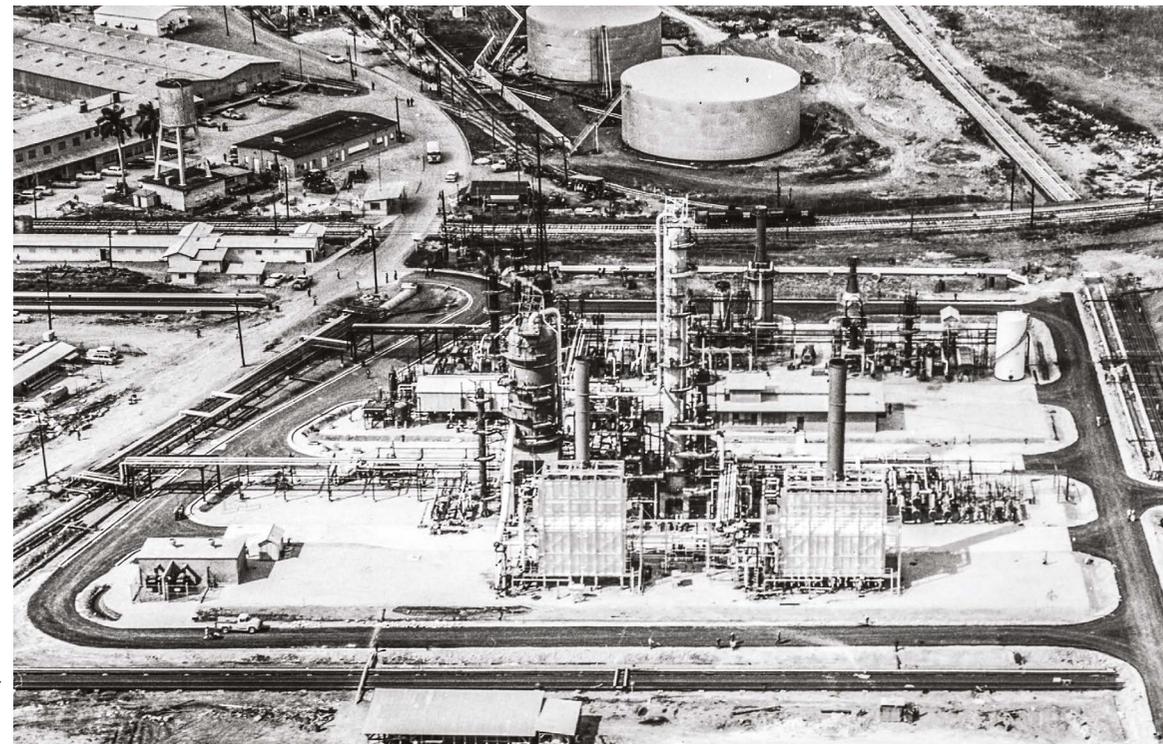
Derecha:  
Obras de ejecución de  
la Avenida del Puerto

Entre los años 1946 y 1950 se realizaron las ampliaciones del borde costero a través de las avenidas del Arsenal, Desamparados y la Alameda de Paula. Al mismo tiempo fueron demolidas antiguas reliquias coloniales como el Hospital de San Francisco de Paula, el Convento de Santo Domingo o la parte posterior en el Convento de San Francisco de Asís, por entonces sede del Ministerio de Comunicaciones.

En la década de 1950 se ejecutaron en el puerto y la bahía un grupo de obras que consolidaron su imagen de puerto industrial y mercantil. Entre ellas resaltan la construcción de la Terminal Marítima en los terrenos de Cayo Cruz, antiguo basurero de la ciudad. Este proyecto permitió el saneamiento de la bahía y dotó a la rada habanera de una de las instalaciones portuarias más modernas del continente. En la zona este de la bahía, próximo a

Casablanca se construyó el Dique Seco No. 1, obra que dio empleo a más de 300 técnicos y obreros y permitió realizar toda clase de reparaciones navales al 75 % de los buques mercantes que arribaban al puerto. En el fondo de la Ensenada de Guasabacoa se levantaron molinos de trigo, pertenecientes a la firma molinos de harina, Burrus. S.A. La instalación comprendía silos, muelles, depósitos y terminal de transporte.

Por último y no por ello menos importante la construcción del Túnel de la Bahía, que resultó la obra de ingeniería de mayor envergadura acometida en la rada habanera. Estuvo a cargo de la compañía francesa Societé de Grand Travaus de Marseille entre los años 1957 y 1958. La nueva vía de comunicación permitió enlazar la ciudad del oeste con las nuevas urbanizaciones del este de la ciudad.



Refinería Níco López, antigua Refinería Esso Belot



Construcción del dique seco de los astilleros de Casablanca. En la actualidad astillero Caribbean Drydock Company

Luego del triunfo del 1ro de enero de 1959, el gobierno revolucionario, con el apoyo de los países socialistas de Europa del Este acometió nuevas inversiones en el puerto, las cuales por su envergadura tuvieron un notable impacto en la sociedad. El 16 de enero de 1963 se inició la construcción del Puerto Pesquero de La Habana en un área de 13.5 hectáreas en la Ensenada de Atarés, las cuales quedaron concluidas en 1966 a un costo aproximado de 50 000 000 de pesos.

El combinado pesquero sirvió de base de apoyo a las flotas que operaban en el Golfo de Campeche y en el Atlántico Norte. Asimismo, permitía las operaciones descarga de las capturas y la reparación de los buques, al contar con talleres de reparación y un dique flotante. El Astillero de Casablanca fue otra de las obras ejecutadas por la Revolución en este poblado ultramarino.

Al referirse a este, el investigador Juan de las Cuevas señaló:

El Che Guevara, encargado por Fidel de cumplir el Programa del Moncada en cuanto a la industrialización del país, adquiere en los primeros años, en la URSS, Polonia y Yugoslavia, los equipos necesarios para construir en Casablanca un astillero para garantizar la flota de travesía, la de cabotaje y la de servicios marítimos y portuarios. (...) Las obras duraron unos 10 años, costaron unos 60 millones de pesos y permitieron a Cuba contar con uno de los mejores astilleros de Latinoamérica, que no solo trabajó en el mantenimiento y reparación de la flota, sino que pudo desarrollar las construcciones navales.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Juan de las Cuevas Toraya: 500 años de Construcciones en Cuba, 2001.



La imagen industrial del puerto habanero continuó acentuándose durante las primeras décadas de la Revolución. En 1966 se concluyeron los Elevadores de Grano de Regla. Se conformaron por dos bloques de dieciocho silos que tenían una capacidad de almacenamiento de 30 000 toneladas métricas de granos. Sus muelles aladaños fueron ampliados para recibir buques de gran calado.

En 1979, en la margen este de la Ensenada de Guasabacoa y sobre unos terrenos cenagosos, se concluyeron los nuevos Molinos de Trigo de Regla. El costo del proyecto ascendió a 25 000 000 de dólares. Desde hace algunos años es el molino más moderno del país y la sede de la Empresa Mixta Industrial Molinera de La Habana S.A.

Para concluir este rápido repaso por las obras trascendentales construidas en el puerto de La Habana durante el siglo xx, hay que mencionar la Terminal de Contenedores de La Habana S. A., adjudicada, en 1996, mediante una concesión a una empresa mixta cubano-española para operar una terminal especializada en buques portacontenedores. Su infraestructura portuaria contó con dos muelles, varias grúas con capacidad para cargar entre treinta y cincuenta toneladas y un almacén techado de 9 000 metros cuadrados.

A manera de epílogo se puede decir que la rada habanera fue la puerta de Cuba al mundo hasta bien entrado el siglo xx. Por ella arribaron desde los conquistadores españoles hasta las oleadas de emigrantes europeos en busca de nuevos horizontes, pasando por los sufridos esclavos arrancados del continente negro, los culíes chinos y otras etnias que a la vuelta de los siglos conformaron la nacionalidad cubana. En uno de sus extremos, sobre la pequeña colina de Casablanca, asiento de una activa población porteña, radicó la Estación de Inmigración de

Tricornia y muy próxima a ella el Hornabeque de San Diego o Fuerte No. 4, obra del tercer sistema defensivo, que por su ubicación protegía la retaguardia de la fortaleza de San Carlos de la Cabaña.

La inauguración, en 1930, del aeropuerto de Rancho Boyeros (hoy José Martí) no logró arrebatarse el liderazgo a la Bahía de La Habana. Desde 1915 en ella funcionaba la línea de ferris entre Cayo Hueso y La Habana con precios muy económicos para el trasiego de mercancías y viajeros, además de un servicio de barcos de pasajeros desde los Estados Unidos. Al mismo tiempo varias compañías afincadas en la Isla enlazaban a La Habana con el resto del mundo, entre ellas: Compañía Trasatlántica Española, Vapores Correos Franceses, *Ward Line* o *Norddeutscher Lloyd*, Bremen. Hacia el interior también existió un servicio de ferris entre el muelle de Luz y los poblados de Regla y Casablanca.

Durante los siglos xix y xx la rada habanera consolidó su importancia como una de las bahías más seguras y estratégicas de América, aunque no escapó a una continua y creciente contaminación de sus aguas que fueron mermando su calado y privándola de su rica fauna marina.

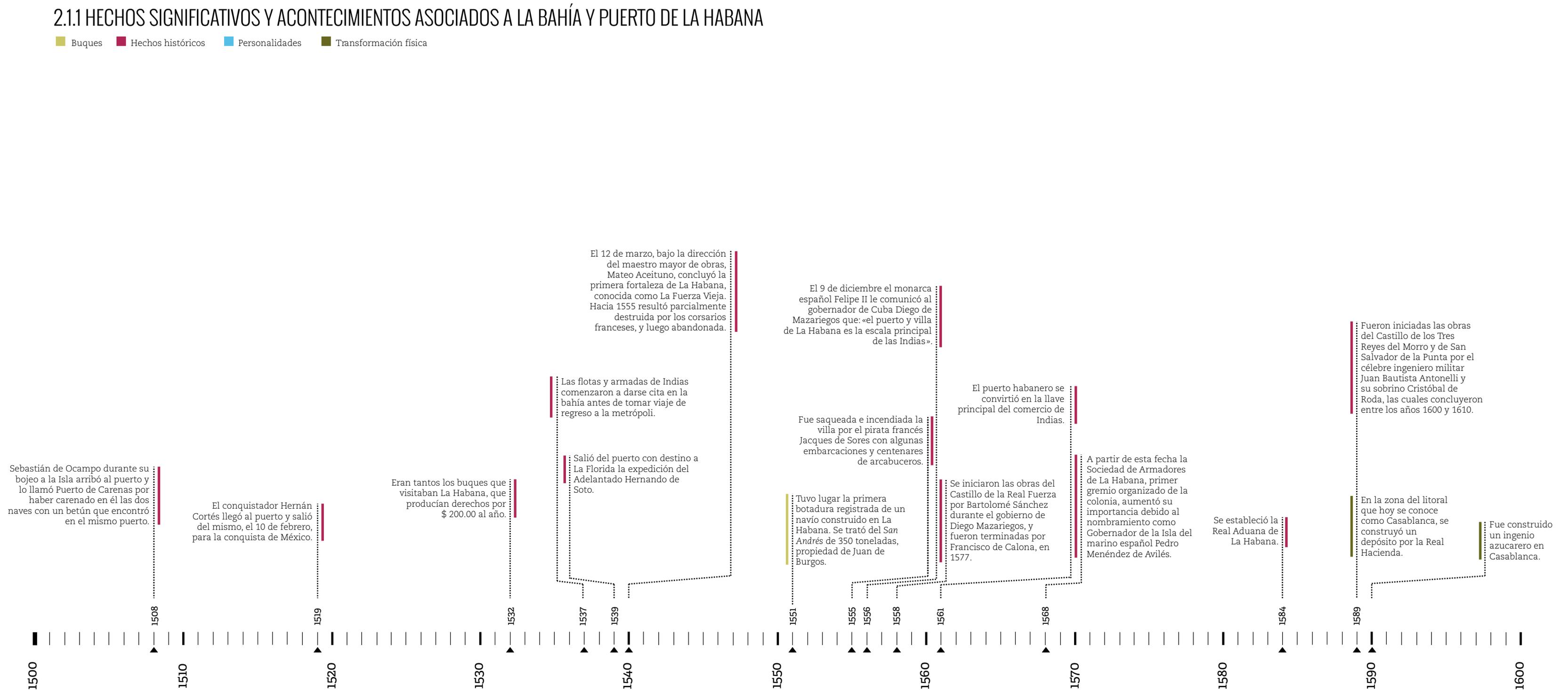
Finalmente se debe apuntar que su entorno posee grandes valores ambientales, arqueológicos y paisajísticos. Ha sido refugio de diversas especies de peces y de un considerable ecosistema marino. Desde el cerro de La Cabaña, la fortaleza de San Carlos domina la ciudad y el canal de entrada de la bahía. Asimismo, desde la colina de Casablanca, la estatua del Cristo constituye un excelente mirador desde el cual se avista el incesante movimiento de la urbe, mientras que en las profundidades de sus aguas aún descansan numerosos pecios y valiosas piezas del patrimonio subacuático de la nación.

◀ *Página anterior*  
*Obras en ejecución del*  
*Túnel de La Habana*

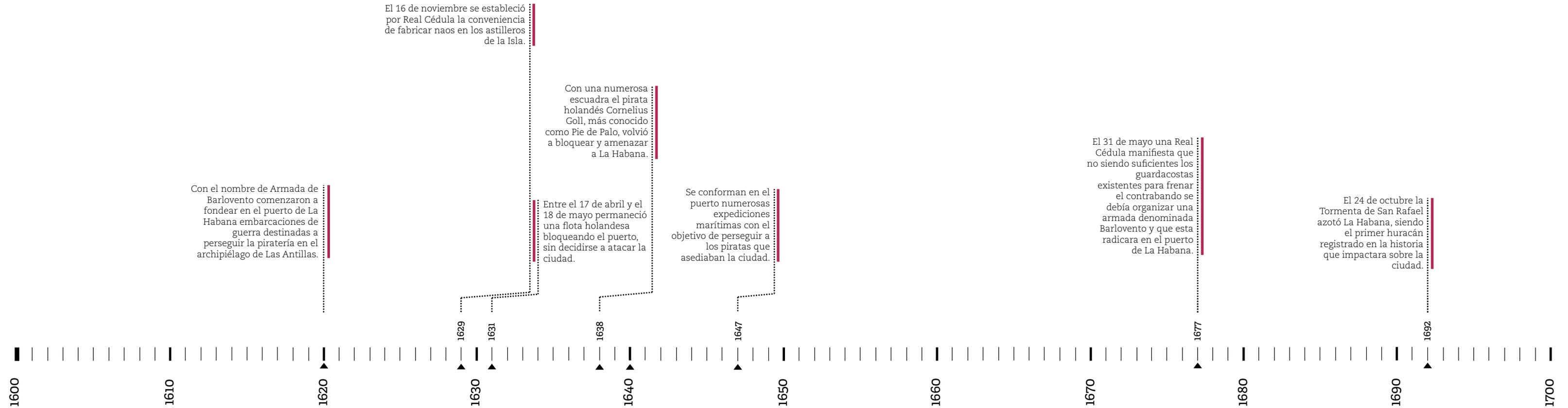
*Vista aérea de la*  
*bahía y la Ensenada*  
*de Atarés*

## 2.1.1 HECHOS SIGNIFICATIVOS Y ACONTECIMIENTOS ASOCIADOS A LA BAHÍA Y PUERTO DE LA HABANA

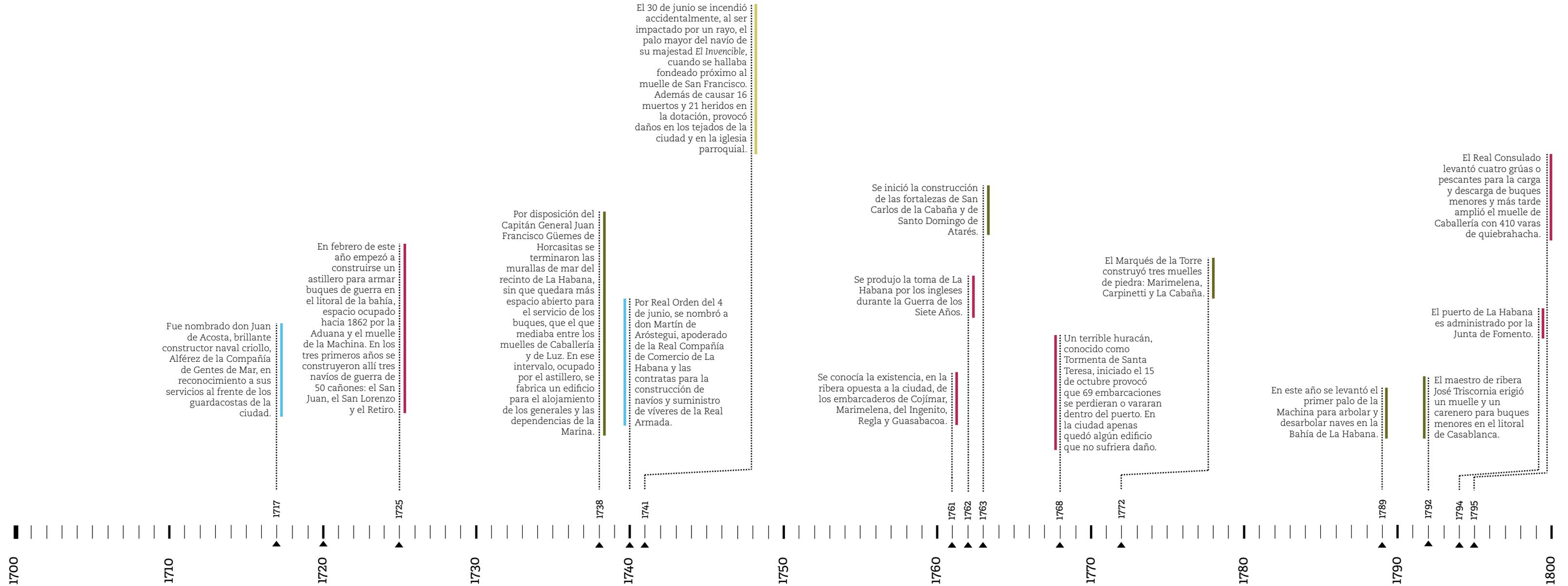
■ Buques 
 ■ Hechos históricos 
 ■ Personalidades 
 ■ Transformación física



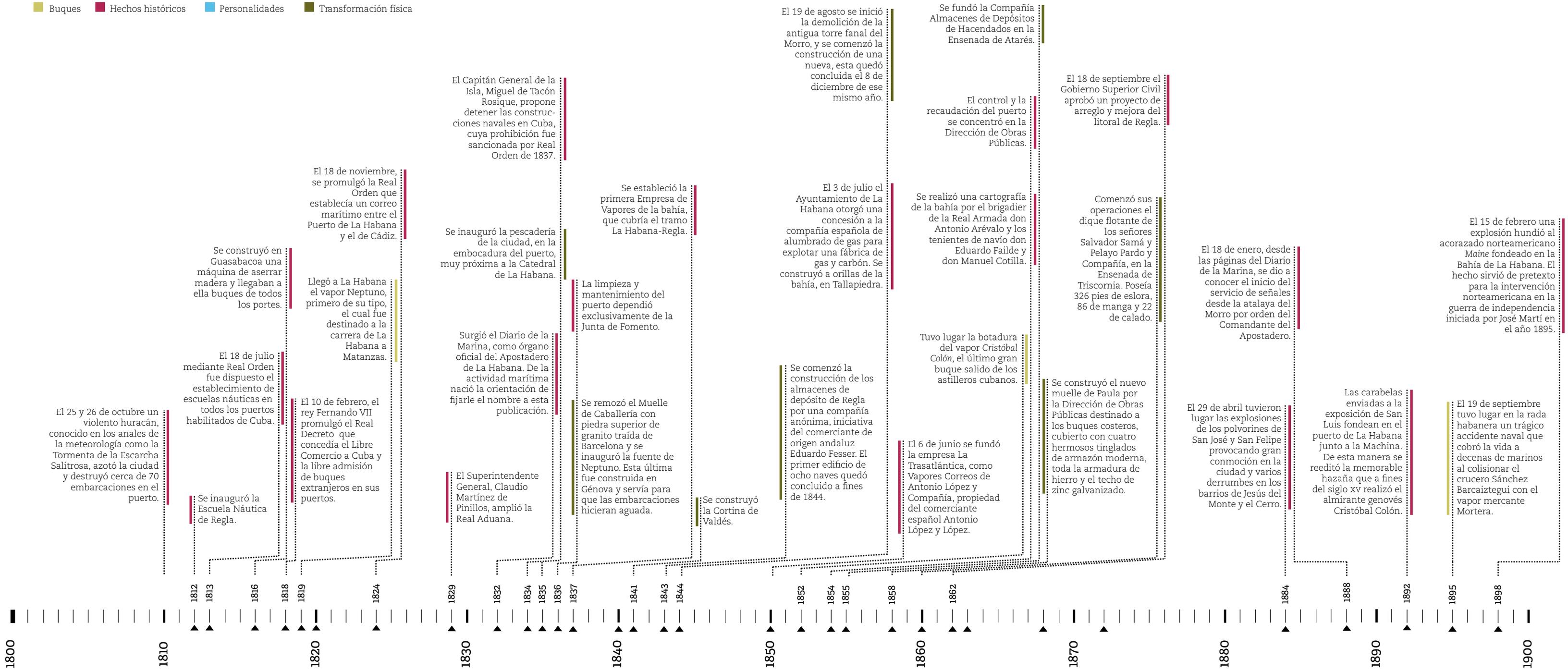
■ Buques ■ Hechos históricos ■ Personalidades ■ Transformación física



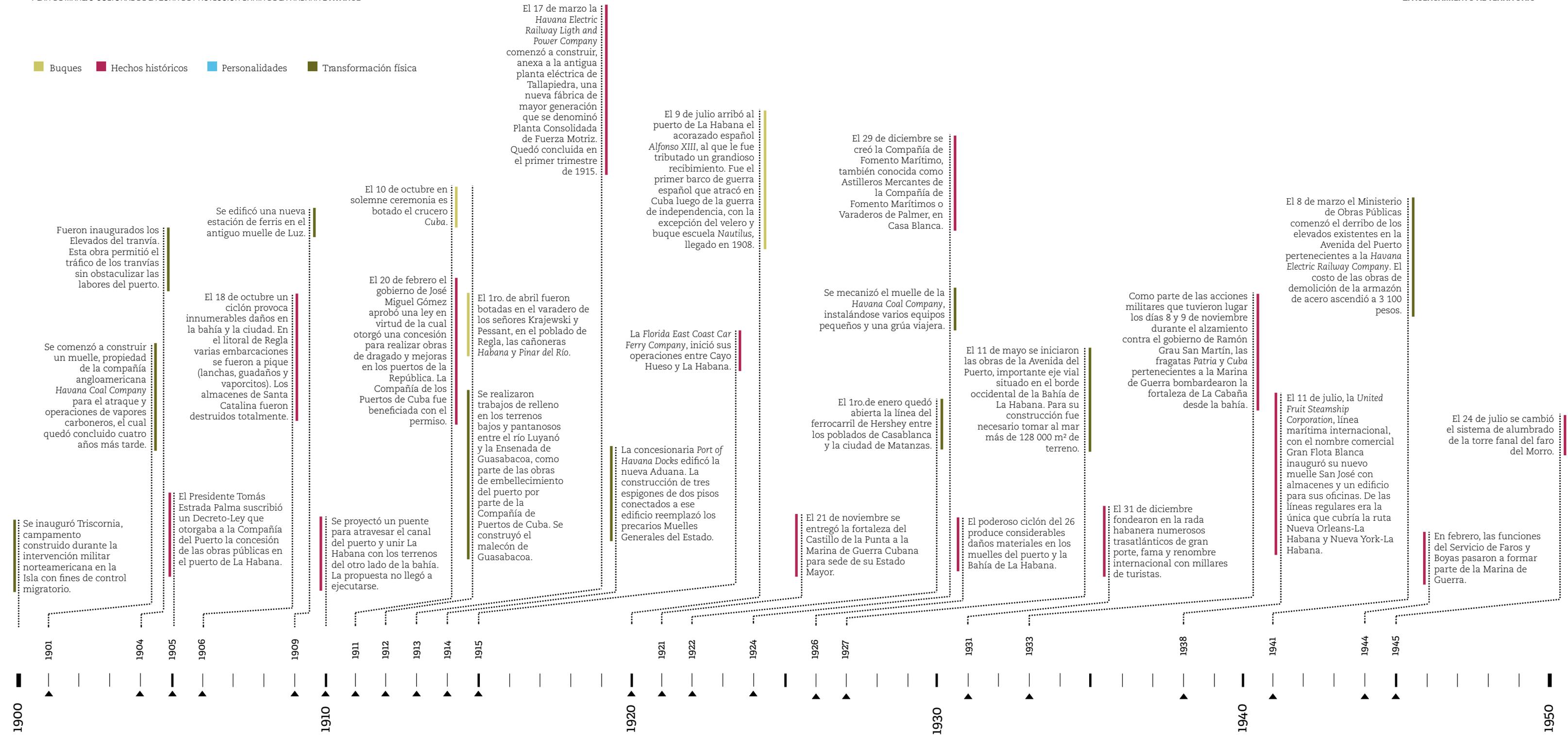
■ Buques ■ Hechos históricos ■ Personalidades ■ Transformación física



■ Buques ■ Hechos históricos ■ Personalidades ■ Transformación física



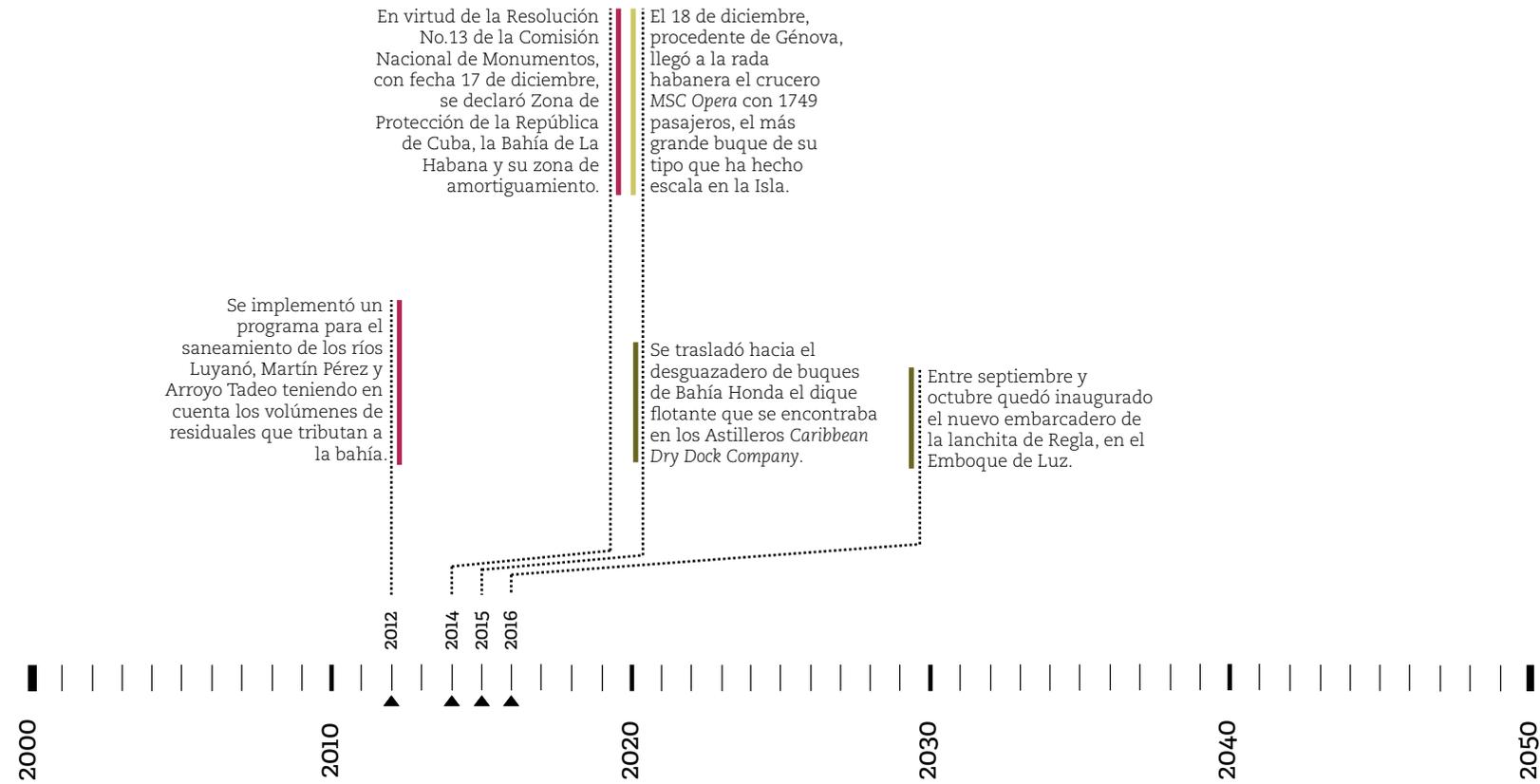
■ Buques ■ Hechos históricos ■ Personalidades ■ Transformación física



## 2. ACERCAMIENTO AL TERRITORIO



■ Buques 
 ■ Hechos históricos 
 ■ Personalidades 
 ■ Transformación física



## 2.2 Sistema de fortificaciones coloniales de la plaza La Habana

◀ *Página anterior:*  
*Vista aérea del puerto viejo desde la altura del escarpe de Casablanca*



*Vista aérea del acceso a la bahía, se aprecian los castillos del Morro y de San Salvador de la Punta*

San Cristóbal de La Habana, ciudad portuaria fundada en 1519 en el puerto de Carenas, llegó a convertirse en la llave del comercio americano. Esta condición estuvo determinada por su posición geográfica en el Caribe y las características geotopográficas de su bahía de bolsa y disponibilidad de recursos que incluía zonas de bosques de maderas preciosas. Lo anterior contribuyó a que la corona española le prestara especial atención a su protección, ante el asedio y los ataques de corsarios, piratas y las armadas de las potencias enemigas. Ello condujo a la creación y desarrollo de un poderoso sistema defensivo que transformó a la villa de La Habana en una plaza fuerte.<sup>37</sup>

Su defensa radicó en un sistema de fortificaciones,<sup>39</sup> cuya construcción dio inicio en el siglo XVI y

se fue consolidando hasta finales del XIX, en correspondencia con la evolución del armamento, la poliorcética<sup>39</sup> y el crecimiento territorial de la ciudad, lo que originó la conformación de tres sistemas defensivos que se complementan entre sí.

### PRIMER SISTEMA DEFENSIVO (1589-1762)

A partir de 1589 comenzó la construcción del primer sistema defensivo de La Habana, parte de uno mayor que abarcaba el Caribe y el Golfo de México. Esta magna obra fue encomendada por el rey Felipe II, en 1586, al ingeniero italiano Bautista Antonelli y el maestre de campo Juan de Texeda, quienes realizaron una labor de inspección previa en 1587.

En la entrada del estrecho canal de acceso a la bahía se erigió, en el litoral este, sobre un peñasco

escarpado, el Castillo de los Tres Reyes del Morro (1589-1630) y en el litoral oeste, sobre un suelo rocoso, el de San Salvador de la Punta (1590-1593). Entre ellos se cruzarían sus sistemas de fuegos para impedir el avance de las armadas enemigas a la bahía, y de ese modo consolidar su defensa. A estas dos construcciones, típicas fortificaciones abaluartadas, se les consideraba como un sistema de defensa portuaria de avanzada.

El Castillo del Morro es la obra principal del sistema. Su traza se circunscribía a un polígono regular, adaptada a la forma casi triangular del promontorio. El lateral sur con el frente al canal del puerto y el lateral norte con el frente al mar (la costa) formaban el frente marítimo. Su frente de campaña, al este, incluía un foso profundo, una contraescarpa y el camino cubierto.

Más en profundidad, al final del canal en el litoral oeste, ya existía el Castillo de la Real Fuerza (1558-1577), exponente de la arquitectura

militar de transición medieval que conformaba la defensa portuaria interior que incluía parte del área urbana.

La efectividad del fuego de la artillería enemiga era afectada por la solidez de los muros de piedra, dispuestos con la experimentada técnica del sillar. Antonelli y sus sucesores supieron adaptar magistralmente las fortificaciones a las exigencias topográficas y particularidades del terreno.

A nivel estratégico, el sistema se amplió en el siglo XVII, con la construcción de nuevas obras en sectores del litoral factibles al desembarco por sus características topográficas. Se edifican entonces el Torreón de Santa Dorotea de la Luna de la Chorrera (1639-1643), situado en la desembocadura del río Almendares y el Torreón Santiago de Cojímar (1639-1649), a la entrada de la Ensenada de Cojímar. Estaban designados como vigías de mar (puesto de observación) para dar el aviso de la presencia de embarcaciones.

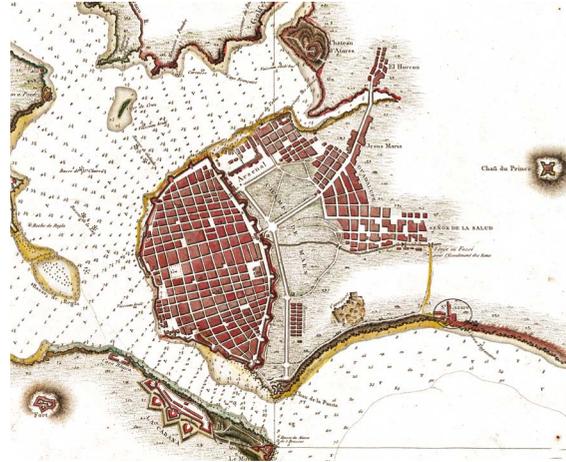


◀ *Castillo de la Real Fuerza*

<sup>37</sup> Plaza Fuerte: población fortificada.

<sup>38</sup> Fortificación: obra o conjunto de ellas con que se fortifica una posición, plaza, edificio o sitio cualquiera. / Sistema general de defensa de la ciudad, línea o zona.

<sup>39</sup> Poliorcética: el arte que estudia la toma de ciudades.



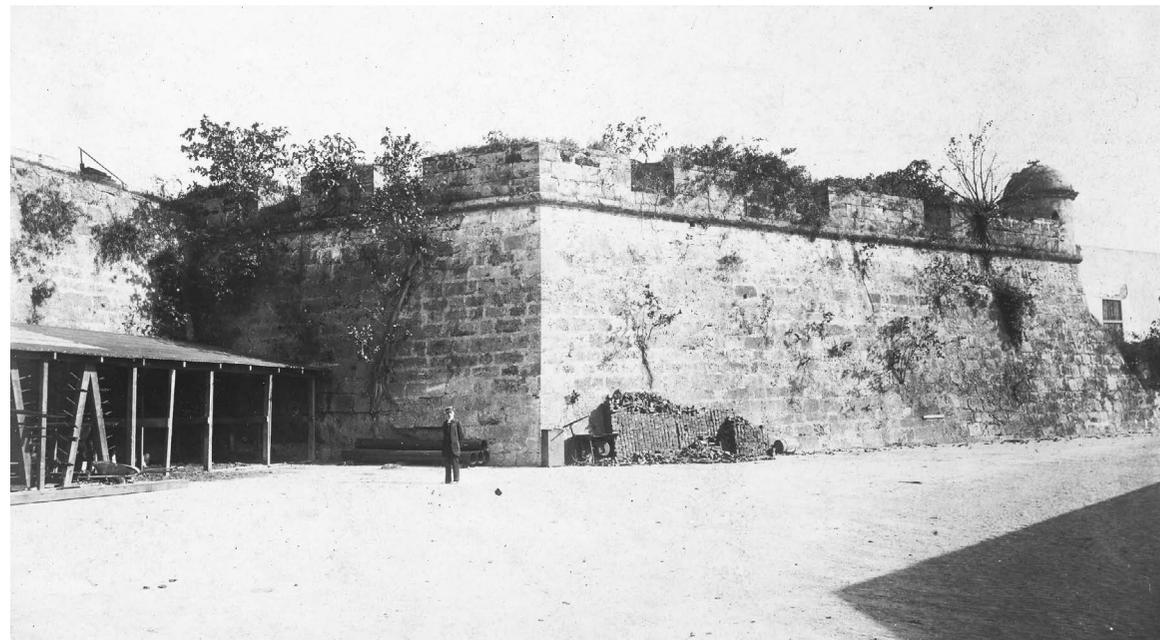
Mapa de La Habana, 1798

Con el empleo de las piezas de artillería de sus respectivas guarniciones, debían establecer una defensa de contención (temporal) e impedir el desembarco de fuerzas enemigas hasta la llegada de las unidades de refuerzo. Ambas fortificaciones fueron construidas bajo la dirección del ingeniero Juan Bautista Antonelli.

Es necesario aclarar que por su tipología, ambas obras de traza cuadrada regular, carentes de baluartes, con plataformas para la artillería, se corresponden con la de un reducto según los conceptos de la época. Pero por su designación y ubicación (obra aislada) en el sistema en los documentos y planos son denominadas como torreones o fuertes.

Dada la necesidad de consolidar el control y la defensa de las zonas costeras, al este de la bahía (zona de Barlovento) se construyó el Torreón de Bacuranao (1692) obra que fue ampliada en 1726 con la construcción de una explanada con parapeto para el emplazamiento de cañones, y al oeste (zona de Sotavento) se edificaron los torreones de Marianao y San Lázaro (1662-1684).

Además, se incrementaron las defensas del litoral este del canal de entrada al puerto con la construcción de dos baterías de costas, la de los Doce Apóstoles o del Sol (1604-1746) y La Divina



La Muralla. Baluarte de la Tenaza

Pastora (1726), con lo que se estableció un sistema de fuego escalonado en profundidad.

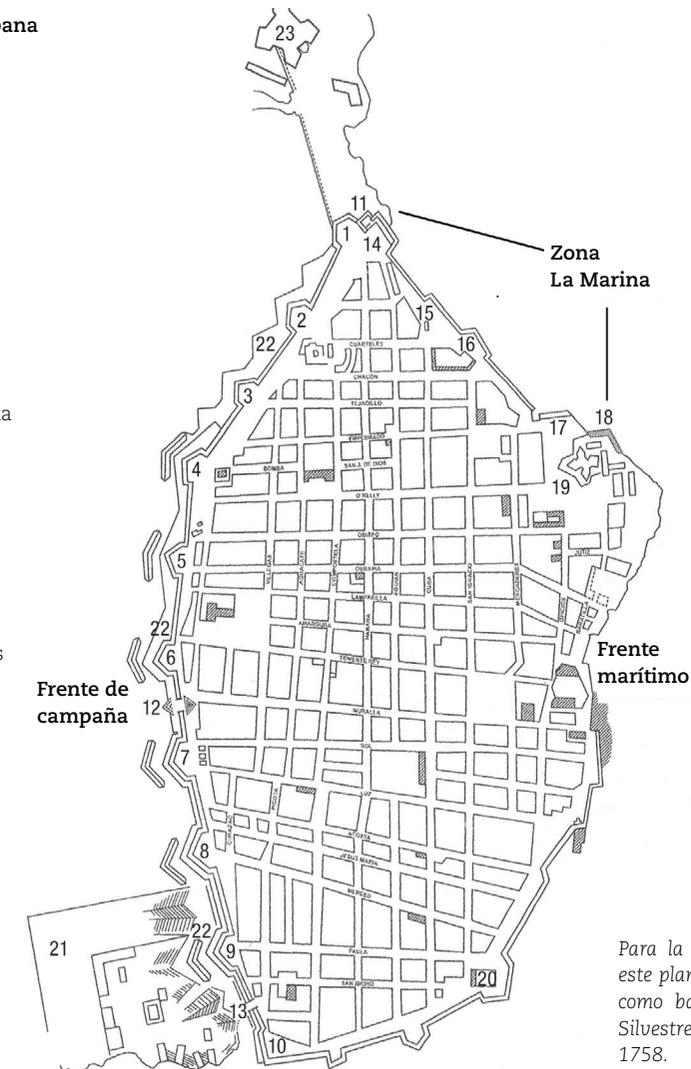
El amurallamiento, que convierte a la ciudad en recinto real, se inicia a partir de la segunda mitad del siglo XVII (1674) y culmina en el siglo XVIII (1740). El proyecto y dirección de la obra correspondió al ingeniero Juan de Císcara y su objetivo era proteger a la ciudad de un ataque por tierra. La muralla cubría cerca de 5000 metros de la periferia de la ciudad, por tierra y parcialmente

por mar. Formaron esta enorme obra sólidos paños de cortinas de unos diez metros de alto y más de un metro de espesor.

Se requirieron grandes recursos financieros, humanos y materiales durante los años que duró su construcción. Se utilizaron aproximadamente unos 75 mil metros cúbicos de piedras de sillería, extraídas de varias canteras ubicadas en zonas cercanas a la ciudad, incluidos los arrecifes costeros.

**Muralla de San Cristóbal de La Habana**

1. Baluarte de La Punta (San José)
2. Baluarte del Ángel
3. Baluarte de San Juan de Dios
4. Baluarte de la Pólvora
5. Baluarte de Monserrate
6. Baluarte de Santiago
7. Baluarte de San Pedro
8. Baluarte de Belén
9. Baluarte de San Isidro
10. Semibaluarte de La Tenaza
11. Puerta de La Punta
12. Puerta de Tierra
13. Puerta de la Tenaza (Arsenal)
14. Batería semibaluarte de la Puerta
15. Batería de San Thelmo
16. Batería de San Ignacio
17. Batería de San Francisco
18. Batería de Santa Bárbara
19. Castillo de la Real Fuerza
20. Hospital de Mujeres de San Francisco de Paula
21. Real Astillero
22. Fosas, contraguarnidas, estacadas y glacis
23. Castillo de la Punta



Para la construcción de este plano se ha tomado como base el plano de Silvestre de Abarca de 1758.

Su trazado por el frente de campaña (terrestre), rodeaba toda la ciudad por el lado opuesto a la boca del puerto, desde La Punta hasta la Ensenada de Puerto Escondido (hoy Atarés), en el extremo sur de la bahía. Estaba formada por nueve baluartes que constituían los puntos claves para la defensa al contener los emplazamientos de la artillería; dos semibaluartes y un foso con obras de avanzadas.

El frente marítimo estaba dividido en tres zonas bien diferenciadas: La Marina, situada frente al canal del puerto, desde La Puerta hasta el Castillo de la Real Fuerza; El Puerto, desde La Real Fuerza hasta el hospital de mujeres San Francisco de Paula, zona portuaria donde se concentraba la actividad comercial y La Ribera, que rodeaba la Ensenada de Atarés, desde el hospital hasta el semibaluarte de La Tenaza.

La primera zona en fortificarse fue la de La Marina. En 1762 existía un paño de muralla continuo, con un potente sistema de fuego a partir del emplazamiento de varios cañones.

Estos estaban distribuidos en cinco baterías de artillerías: La Puerta, San Telmo, San Ignacio, San Francisco y Santa Bárbara, consolidando una defensa escalonada en profundidad en el litoral oeste del canal de entrada al puerto.

De este modo, antes de la toma de La Habana por los ingleses en 1762, el primer sistema defensivo quedaba constituido, en la entrada de la bahía, por tres castillos, fortificaciones típicas de diseño italiano y varias baterías, formando un sistema de fuego cruzado escalonado en profundidad; una línea a lo largo de la costa con obras menores de avanzada (torreones, fuertes) que incluía los castillos de La Punta y El Morro y el frente de campaña, formado por el polígono de la muralla que separaba el espacio urbano del rural.

#### SEGUNDO SISTEMA DEFENSIVO (1763-1895)

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, La Habana continuó inmersa en un proceso de desarrollo en sus estructuras económicas, sociales y militares. Mantuvo su condición de

una de las ciudades más importante de América. La toma de La Habana por los ingleses en 1762, quienes la ocuparon durante once meses y la devolvieron a España en 1763 a cambio de La Florida, fueron acontecimientos que marcaron un hito en la evolución de la arquitectura militar de Hispanoamérica.

Por La Habana comenzó en 1763, la renovación del plan de defensa estratégico en el Caribe, prioridad que se avenía con la decisión de hacer irrepensible un hecho desestabilizador para el control imperial de las colonias. Ello ocurrió antes de que se emitiera el Real Decreto de Carlos III, del 25 de septiembre de 1765, que generó un nuevo plan de defensa para el Caribe.

En 1763, una vez que España tomó posesión nuevamente de la ciudad, el teniente general Ambrosio de Funes de Villalpando, Conde de Ricla, que asumió la capitanía general de la Isla, ordenó el estudio y construcción del segundo sistema defensivo. La dirección y realización de

las obras correspondió a los ingenieros militares Silvestre Abarca y Agustín Crame.

A partir de la reconstrucción de los castillos del Morro, La Punta, La Real Fuerza y la construcción de nuevas fortificaciones, la plaza La Habana alcanzará mayor organización y potencial defensivo.

En el frente de campaña se le añadió un segundo cinturón defensivo formado por tres obras clásicas: la fortaleza de San Carlos de la Cabaña, el Castillo del Príncipe y el de Santo Domingo de Atarés, que formaron un triángulo defensivo entre las alturas de la Cabaña, Aróstegui y de Soto, objetivos del terreno de los cuales dependía la estabilidad de la defensa.

La fortaleza de San Carlos de la Cabaña, así nombrada en honor al rey Carlos III, comenzó a construirse en 1763, y quedó terminada once años después en 1774. La loma de La Cabaña era un punto estratégico desde el cual se dominaba



Fortaleza San Carlos de la Cabaña ▶



◀ Castillo Santo Domingo de Atarés



Castillo del Príncipe ▶

el Castillo del Morro, la ciudad y su puerto. La fortaleza fue erigida bajo la dirección del ingeniero Silvestre Abarca sobre la base de un proyecto que modificó, concebido por el general de origen francés De la Valliere.

Por su imponente construcción, con sus más de 700 metros de largo, y su ubicación, fue considerada dentro del sistema defensivo como una plaza fuerte. Allí se establecieron unidades élites del ejército y se designó un estado mayor de plaza, bajo el mando de un general con el cargo de gobernador de La Cabaña.

En 1779, por indicaciones del ingeniero Abarca, con el objetivo de consolidar la defensa de la Fortaleza de la Cabaña, en su flanco derecho, a 1200 varas al noroeste en dirección al poblado de Cojímar, se inició la construcción de una obra de avanzada en la altura No. 4, el hornabeque (fuerte) de San Diego, basado en un proyecto del ingeniero Luis Huet. La defensa

de esta elevación era vital pues, ocupada por el enemigo, facilitaba el asalto y la realización del fuego efectivo de su artillería contra La Cabaña. La obra se concluyó en 1780. Bajo la dirección del coronel ingeniero Agustín Crame, en 1763 comenzaron las obras de construcción del Castillo de Santo Domingo de Atarés en la loma de Soto, ubicada al suroeste y fondo de la bahía. Mantener esta posición consolidaba la defensa en esta dirección y la comunicación de la plaza con otras poblaciones de la zona rural. Los trabajos recibieron el máximo de prioridad y, aunque se presentaron problemas constructivos por las características del terreno, el castillo fue terminado en el segundo semestre de 1767.

Si bien se le llama tradicionalmente y en los documentos y planos de época aparece como Castillo de Atarés, es necesario aclarar que su tipología corresponde a la de una batería, pues en la terminología militar renacentista se

clasificaba como castillo a la fortificación con más de tres baluartes y esta no poseía ninguno. La construcción del Castillo del Príncipe se inició en 1767, bajo la dirección del ingeniero Agustín Crame, quien utilizó los diseños hechos por el ingeniero Abarca. La obra fue terminada en 1779 por el ingeniero Luis Huet.

Su designación principal, dentro del sistema de defensa, era de defender el acceso por tierra desde el oeste de La Habana. La ubicación en una altura y el abrupto escarpe de la loma de Aróstegui, le dieron la característica particular de auténtico vigía, obra de avanzada del frente de campaña.

En el frente marítimo se construyó, entre 1797 y 1799, la batería de Santa Clara bajo la dirección de los ingenieros Cayetano Paveto y Francisco Vambitelli. Esta fue edificada en la colina Oliver, llamada posteriormente de Taganana, un macizo rocoso de 14.4 metros de altura sobre el nivel del mar, ubicado en el litoral, al oeste de la entrada de la bahía (zona de Sotavento). La principal misión de la batería consistía en rechazar o aniquilar, con el fuego de sus piezas el acercamiento de los buques enemigos a la costa o la entrada del canal del puerto, así como impedir el desembarco de fuerzas en el sector. Su posición privilegiada permitía la observación de un amplio sector del litoral y la comunicación y el cruce de su sistema de fuego con otros puntos fortificados. Dentro del sistema estaba clasificada como una obra de primera línea.

El sistema de fortificaciones establecido a finales del siglo XVIII en la plaza La Habana responde a la estrategia de fortificación exterior lejana, de gran alcance territorial, basado en obras de avanzadas. Tiene por finalidad dificultar y desgastar al enemigo durante su avance desde objetivos de los cuales depende la estabilidad

de la defensa, con el propósito de ganar el máximo de tiempo aprovechando el factor clima para que las enfermedades debilitaran al enemigo obligándole a retirarse, y asegurar que llegasen los refuerzos. La reconstrucción, con la construcción de nuevas obras, contribuyó a la consolidación de un sistema defensivo integral.

Como resultado del desarrollo de la artillería, la balística y los métodos de asedio y minado, la construcción de fortificaciones de avanzadas en los accesos al recinto (plaza) constituye para la época la más actualizada interpretación y aplicación de la política de acondicionamiento ingeniero del terreno en el teatro de operaciones de la plaza La Habana.

En la primera mitad del siglo XIX su sistema de fortificaciones no sufrió cambios de consideración, solo se incrementó con obras de carácter semipermanentes o de campaña, como fortines, plataformas con parapetos de interés táctico, situados en puntos de controles, puestos de observación en las vías de comunicación y puntos dominantes del terreno en los accesos a la plaza por el frente terrestre.

Desde el punto de vista estratégico, este sistema comenzó a perder vigencia debido al crecimiento territorial de la ciudad mediante la creación de nuevos barrios. Esta expansión determinó que en el frente terrestre, las fortificaciones antes consideradas como obras de avanzada, pasaran a formar un anillo de defensa interior.

La ampliación de la ciudad hacia extramuros favoreció que la muralla, como obra defensiva, quedara obsoleta, por lo cual el alto mando del ejército español decidió su demolición, que se inició por el frente de campaña (terrestre), el 8 de agosto de 1863. Al espacio de terreno que ocupaba se le denominó, parcelación de la muralla, donde

posteriormente fueron realizadas varias obras que contribuyeron al desarrollo urbanístico de la ciudad.

Otro factor que contribuyó al deterioro del sistema fue la no ejecución sistemática de las reparaciones (mantenimientos) de las obras, establecidas en los presupuestos anuales. Ello se refleja en el informe de la Inspección de Ingeniería de la Isla de Cuba del 27 de abril de 1842, elaborado por su director, coronel Mariano Carrillo:

El no ejecutar cada año las obras y reparos precisos que se marcan en los presupuestos ordinarios, hace crecer los deterioros, en términos de llegar a ser una obra de mucha consideración la que al principio era casi insignificante (...).

Este daño es más sensible en el arma de Ingenieros que en las otras que forman las fuerzas de tierra. Pronto en verdad

podrían construirse armamentos para la infantería y caballería, y también podrán fundirse las piezas y construirse los carruajes y cuanto pide la artillería, más no así la fortificación, esta exige de tiempo para ejecutar sus obras permanentes, para que adquieran la solidez correspondiente (...) Sabida es la gran dificultad de unir la mampostería nuevas con las antiguas, y nadie ignora lo complicado del transporte de sus artículos.

Es preciso tenerlo todo hecho con tiempo, y bien conservados en almacenes y repuestos los accesorios a la defensa.<sup>40</sup>

### SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Mediante decreto real, el 12 de diciembre de 1855, queda aprobado un proyecto que comprendía la construcción de nuevas obras para complementar el sistema defensivo del siglo precedente. El proyecto, elaborado por los

ingenieros Juan Ramón Carbonel, Juan Álvarez Sotomayor y Francisco Javier de Zaragoza, establecía erigir una línea irregular extendida desde la Caleta de San Lázaro, loma Las Ánimas, hasta el Castillo de Atarés.

De este proyecto solo se ejecutó la batería de La Reina (1856-1861) que incrementó el frente marítimo, zona de Sotavento (litoral oeste de la ciudad), y en el frente de campaña (terrestre) el cuartel o campamento Las Ánimas (1861-1868). En similar periodo se incluye la batería de Velasco (1855-1860) en el frente marítimo zona de Barlovento (litoral este de la ciudad), cuya construcción fue dirigida por el ingeniero Juan Bautista de Orduña.

Con el inicio de la guerra de independencia el 10 de octubre de 1868, tomó prioridad fortificar el interior del país, materializado en la defensa de ciudades, poblaciones, pasos obligados, vías de comunicaciones y las líneas y trochas. Esto

trajo como consecuencia la falta de ejecución y desarrollo de un plan fijo para las defensas de las plazas marítimas en la Isla, en particular en la plaza La Habana.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX los cambios ocurridos en la tecnología y la balística militar (aparición del cañón de ánima rayada, surgimiento en 1885 de los proyectiles de alta potencia con altos ángulos de tiro), determinaron la ineficacia de las fortificaciones abaluartadas. La arquitectura de ese tipo cedió lugar a las líneas o campos atrincherados dispersos, las baterías acorazadas, las cúpulas artilladas y las defensas móviles sobre rieles que conformaron una nueva tipología.

### TERCER SISTEMA DEFENSIVO (1895-1898)

El reinicio de las guerras de Independencia, el 24 de febrero de 1895, y la designación de Arsenio Martínez Campos como capitán general de la Isla, el 16 de abril de ese mismo año, condicionaron

<sup>40</sup> Archivo Nacional de Cuba. Fondo Asuntos Políticos, Legajo 41.



una nueva etapa de gran actividad y desarrollo en los trabajos de fortificaciones en la plaza La Habana.

A finales de octubre de 1895 se creó una comisión para estudiar y elaborar un nuevo plan de defensa de la ciudad. Su dirección la tenía el general de artillería José Lachambre. Los trabajos de fortificaciones se realizaron a partir de un nuevo proyecto que fue elaborado por el teniente coronel de ingenieros José Marvá y Mayer aprobado por decreto real el 27 de noviembre de 1895. En el mes de diciembre comenzaron a entrar en el puerto de La Habana las primeras piezas de artillería solicitada a la metrópoli.

El cuerpo ingeniero se encargó de la dirección y construcción de las obras y el cuerpo de artillería de la transportación y montaje de los nuevos y modernos cañones. Con estos trabajos se iniciaba el tercer sistema defensivo de la plaza.

En enero de 1896, cuando finalizaba el mandato del general Martínez Campos, comenzó la construcción de las obras defensivas del artillado de la plaza La Habana. Su construcción continuó durante la gobernación del teniente general Valeriano Weyler Nicolau. En esta etapa se realizó, en el frente marítimo, la ejecución de nuevas baterías de costas:

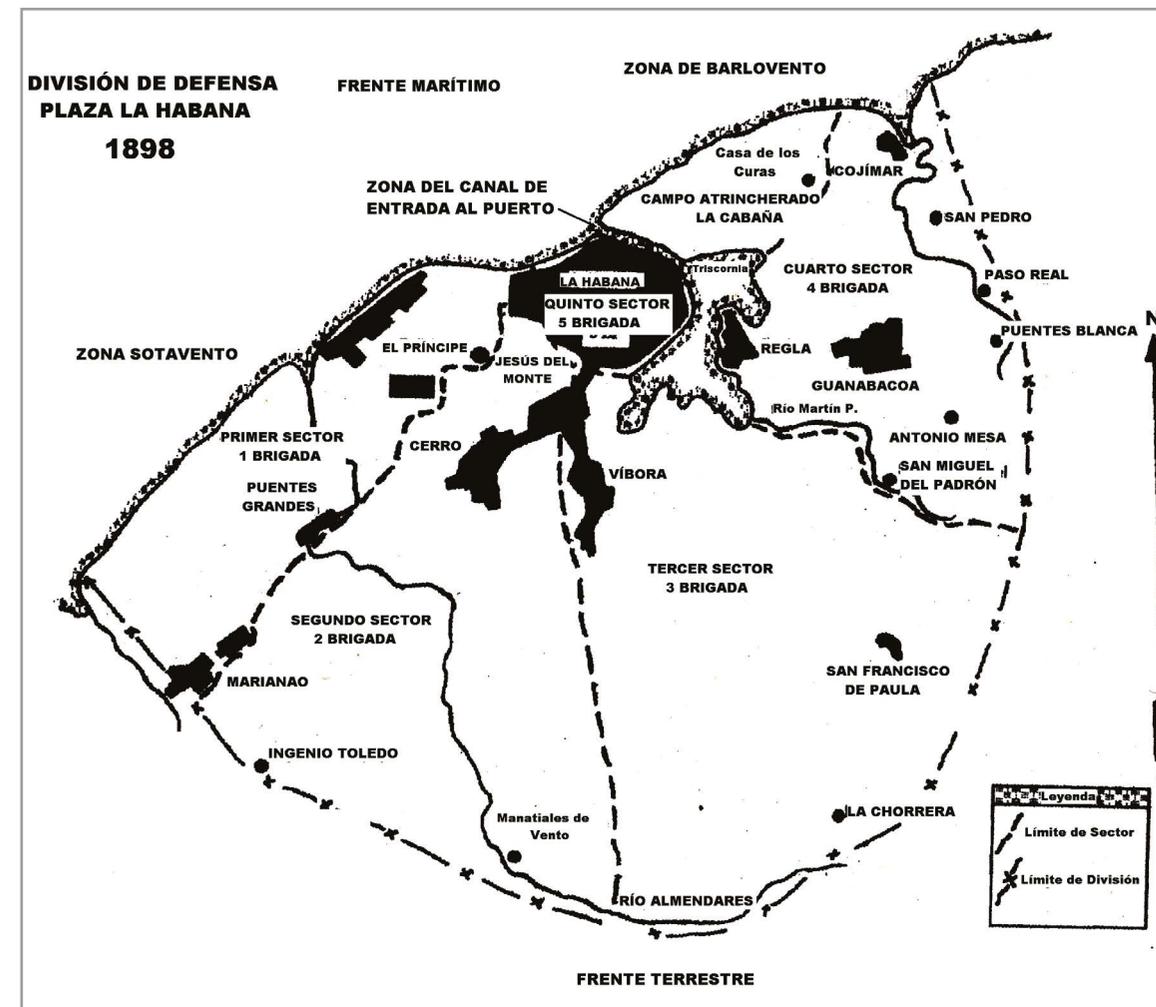
- En la zona de Barlovento (al este de la entrada de la bahía), las baterías de costa No.1 y No.2 también llamada la del barco perdido.
- En la zona de Sotavento (al oeste de la entrada de la bahía) las baterías de costa No.3, compuestas por dos obras –una para emplazamiento de morteros y otra para cañones–; la No. 4 –del Vedado – y la No.5.

Hubo que detener los trabajos por falta de recursos a finales de 1896, situación que se prolongó hasta después del 15 de febrero de 1898, cuando se produjo la explosión del acorazado *Maine* en el puerto de La Habana. Este hecho contribuyó al deterioro de las relaciones entre Estados Unidos y España y condujo a la ejecución en las obras de los trabajos de blindaje, las cubiertas con parapetos de tierra y el cierre de sus frentes de campaña con muros aspillerados. Para consolidar el frente marítimo y proteger el acceso por tierra desde la zona de Cojímar hasta el Castillo del Morro y la Fortaleza de la Cabaña, objetivos que garantizaban la estabilidad de la defensa de la plaza, el nuevo capitán general Ramón Blanco y Erenas ordenó la construcción del campo atrincherado de La Cabaña.

El Exmo. Sr. General en jefe ha dispuesto se construya el campo atrincherado de La Cabaña a cargo del Exmo. Señor gobernador de ella teniendo como comandante de artillería al teniente coronel Don Guillermo Cavestany y de comandante de ingenieros a José Soroa; y de su primer orden se hace saber en la general de este día para conocimiento.<sup>41</sup>

Bajo el mando del gobernador de la Fortaleza de La Cabaña, general de brigada Vicente Gómez de Ruberté, se inició la construcción de siete baterías de campaña, cuatro baterías de sitio, un abrigo defensivo, un reducto y treinta trincheras. Estas obras formaban dos líneas defensivas, las cuales quedaron concluidas en el mes de junio.

El 22 de abril de 1898 el gobierno de Estados Unidos con sus fuerzas navales estableció el bloqueo naval de la Isla y declaró oficialmente la guerra a España. El mismo día, el capitán general Ramón Blanco decretó el estado de guerra para



◀ Teatro de operaciones militares, plaza La Habana, 1898

todo el territorio y ordenó acelerar los trabajos en las obras defensivas.

Se creó, por una orden general del Ejército, la División de defensa de la plaza La Habana compuesta por cinco brigadas. Como jefe de la división y a su vez gobernador militar de la plaza fue nombrado el general de división Juan Arolas Esplugues. La misión principal encomendada al general Arolas consistió según sus propias palabras en:

(...) hacer de la Plaza un reducto de seguridad, el supremo refugio, el último baluarte en que nuestro valor, nuestro patriotismo, y nuestro deber como militares, había de reconcentrar los elementos de fuerza ante los cuales tendría que estrellarse los ataques de nuestros contrarios (...).<sup>42</sup>

El territorio de la plaza, para su defensa, se dividió en seis sectores: las cinco brigadas de la división, con un sector cada una y el Campo Atrincherado

<sup>42</sup> Informe del Estado Mayor del Ejército, Ejército de operaciones de Cuba. «División de defensa de la plaza La Habana». Imprenta La Universal, La Habana, Cuba. 1898.

de La Cabaña. Se establecieron dos frentes: el marítimo y el terrestre. También se crearon las fuerzas de las zonas que formaban un cordón de vigilancia en los límites territoriales de la división, que se replegaban en caso de ataque hacia objetivos previamente indicados.

Tras la declaración del estado de guerra se intensifican los trabajos de fortificaciones. El volumen de obras a construir en un breve plazo era considerable y como las fuerzas que defendían los sectores no eran suficientes para cumplir los trabajos complementarios de campaña, hubo que convocar a personal voluntario para apoyarlas. La división contaba con unidades ingenieras, organizadas en un cuerpo de ingenieros compuesto por:

- Primer batallón del tercer regimiento de zapadores-minadores, con tres compañías.

- Primer batallón del cuarto regimiento de zapadores-minadores, con dos compañías de pontoneros.
- Batallón de comunicaciones, con tres compañías.

Estas fuerzas especializadas ejecutaban las fortificaciones permanentes, que eran las más complejas y de mayor rigor técnico.

### FRENTE TERRESTRE

En este frente se construyeron obras de fortificaciones semipermanentes y de campaña, a partir de un estudio detallado del terreno. Se estableció una defensa formada por tres anillos defensivos escalonados en profundidad. Las obras se clasificaron en tres grupos:

- **Primer anillo** (obras de avanzadas): situadas en los sectores urbanos avanzados de

Guanabacoa, al este y Puentes Grandes, al oeste de la ciudad. El sistema estaba formado por cinco reductos La Tropical, Buena Vista, La Ceiba y Chipre; dos baterías: Loma del Rosario y Corral Falso y tres atrincheramientos.

- **Segundo anillo** (obras de primera línea): ubicadas en las elevaciones, vías de comunicaciones y pasos obligados en las afueras de la ciudad.

Integraban el sistema ocho reductos Mordazo, Cruz del Padre, Mazo, Ingenito de Luyanó, San Felipe, loma La Cruz, Aguadita, Ingenito de Guanabacoa. También, cinco baterías: Acueducto, Río Hondo, San Felipe, loma La Cruz, Ingenito de Guanabacoa, la batería de morteros Mordazo y los atrincheramientos del barrio de Palatino.

- **Tercer anillo** (obras de segunda línea): en el interior de la ciudad.

El crecimiento de la ciudad con el surgimiento de nuevos barrios relegó a las obras que formaban el sistema defensivo anterior a la profundidad, las cuales pasaron a considerarse como obras de segunda línea.

El sistema incluía la Fortaleza de la Cabaña, los castillos El Príncipe y Atarés, las baterías del campamento Las Ánimas, tres reductos, tres lunetas y ocho atrincheramientos en el barrio del Cerro y las barriadas de Jesús del Monte y La Víbora. Los reductos y baterías se unieron mediante una red de «trincheras carlistas» que se caracterizaban por no tener parapetos ni espaldón. En los barrios y poblados se estableció una defensa por zonas, que incluyó la adaptación de edificaciones para el combate en combinación con sistemas de obstáculos en los que predominaba la construcción de barricadas y la instalación de

alambradas. El frente llegó a tener un desarrollo fortificado de veinticinco kilómetros.

### FRENTE MARÍTIMO

En la defensa de la costa se dedicó atención especial a los trabajos para blindar y cubrir los muros de las baterías mediante la colocación de rieles de ferrocarril cubiertos con capas de cemento Portland de 1.60 metros de espesor y un recubrimiento de tierra adicional de hasta 2.50 metros. Además, se construyeron grandes parapetos de tierra con un espesor de 12 a 14 metros.

Como la mayor parte de las obras estaban semisoterradas, estos trabajos contribuyeron a elevar la protección y el empleo eficiente de las piezas de artillería allí emplazadas.

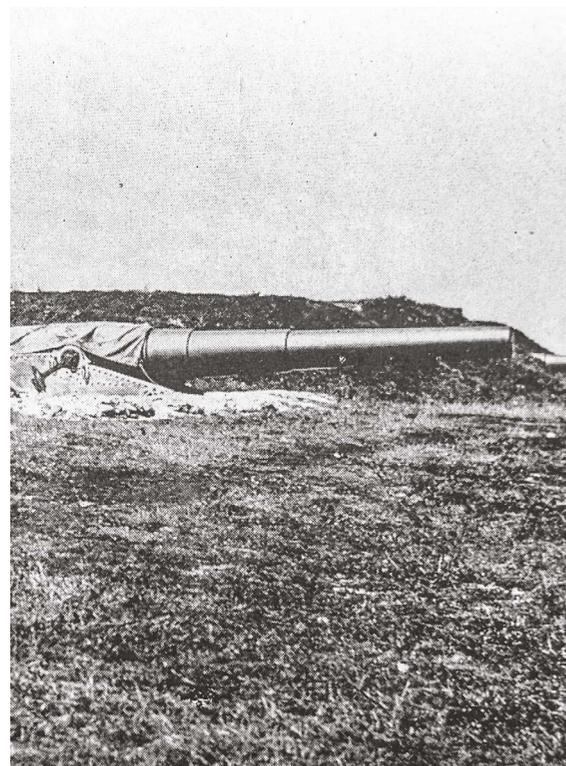
El trabajo más difícil consistió en acarrear la tierra desde grandes distancias. Las baterías de Velazco, La Reina y Santa Clara fueron cubiertas en su frente marítimo con grandes taludes de tierra. En total se trasladaron más de 70 000 metros cúbicos de tierra.

Con el objetivo de reforzar y aumentar la efectividad del fuego en el frente se construyeron siete baterías auxiliares, tres a Barlovento y cuatro a Sotavento. En ambas zonas se estableció una estación telemétrica para la dirección del fuego y se emplazó un proyector eléctrico del modelo Breguet para la iluminación del litoral en condiciones nocturnas.

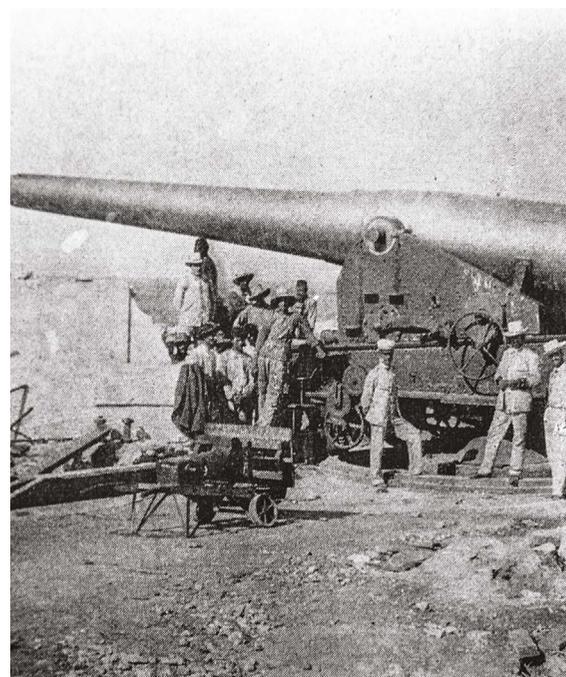
El frente se estructuró en tres zonas, la de Barlovento, la del canal de entrada al puerto y la de Sotavento. Llegó a tener una longitud de veinte kilómetros, desde la Ensenada de Cojímar hasta la playa de Marianao. Contaba con nueve baterías de costa, como principales obras para su defensa en las cuales fueron emplazadas sesenta piezas



Fuerte del primer anillo, obras de avanzadas



Exterior de la Batería No. 2. Cañones Krupp de 30.5 cm



Trabajos de Artillado. Maniobra para el montaje de un cañón de 30.5 cm. (Ordóñez) en la Batería de Santa Clara

de artillería de diferentes calibres. Además, se establecieron las defensas submarinas que integraban el sistema de protección del canal de entrada a la bahía. Estas estaban formadas por cuatro líneas de torpedos fijos compuestos por:

**Primera línea,** doce torpedos mecánicos (Bustamante).

**Segunda y tercera líneas,** nueve y siete torpedos eléctricos (Latimer Clark).

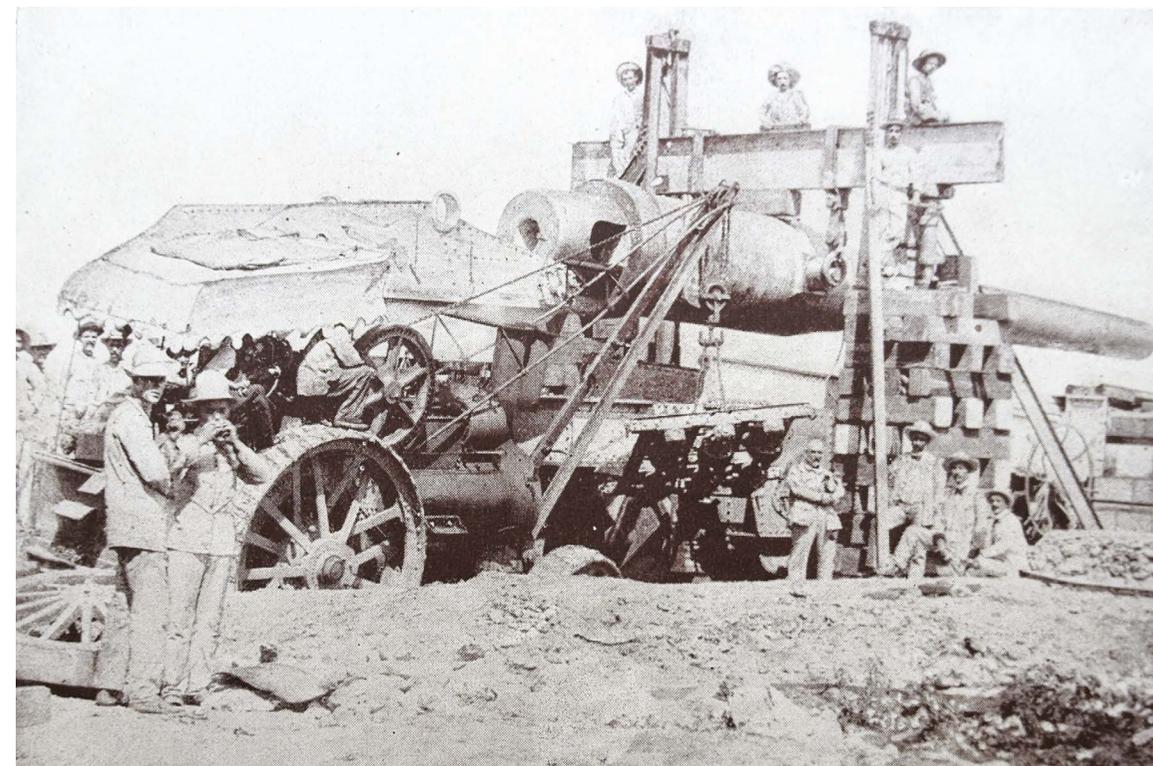
**Cuarta línea,** torpedos móviles (Whitehead).

Los torpedos fueron instalados a partir del establecimiento del bloqueo naval a la Isla por la armada norteamericana el 22 de abril de 1898.

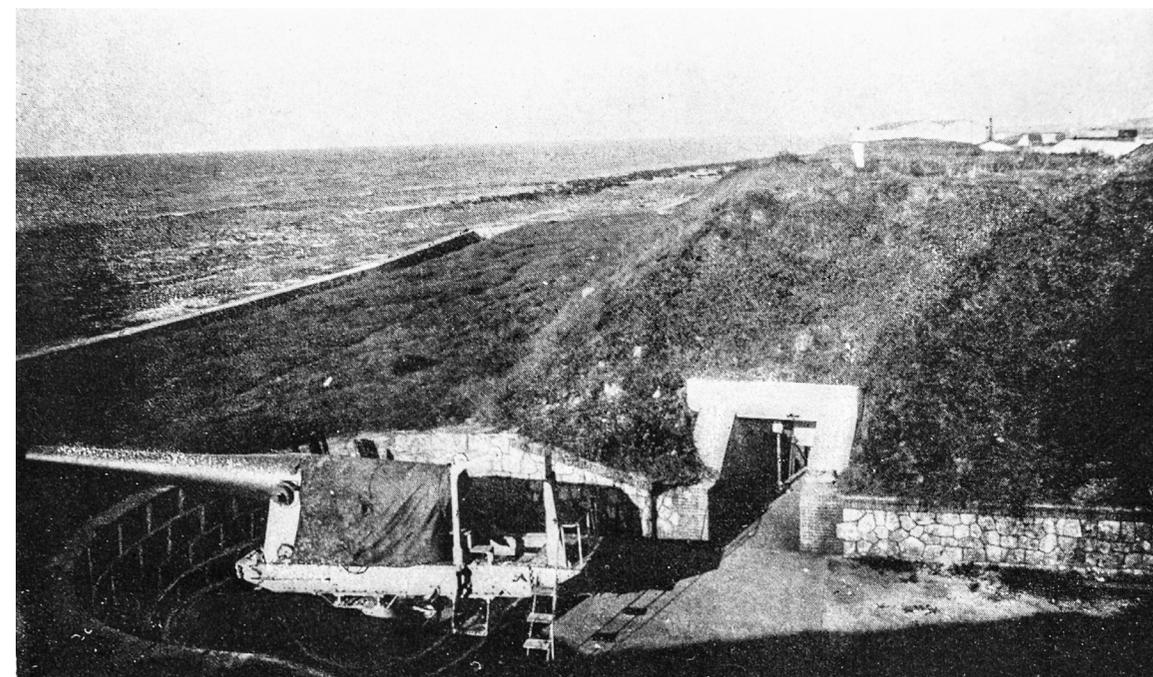
Junto al acondicionamiento de las obras de fortificaciones se realizó la construcción y mantenimiento de una amplia red de vías de comunicaciones y transporte. Quedaron establecidas las redes telefónica y telegráfica de los frentes terrestre y marítimo y de la zona exterior, así como la red de heliógrafos con estaciones en el Castillo de la Real Fuerza, Castillo del Morro, la Fortaleza de San Carlos de la Cabaña y la Casa de Los Curas del campo atrincherado.

También se realizó el mantenimiento y reparación de los caminos y vías férreas, el acondicionamiento de vados y la construcción de puentes.

Sobre la base del sistema de fortificaciones clásicos ya existente y la construcción de nuevas tipologías de obras, compuestas por baterías, reductos y atrincheramientos agrupados en puntos de resistencia y combate se pudo establecer una sólida defensa en el extenso perímetro de la ciudad. De esta forma, a mediados de 1898, quedó organizado un anillo defensivo que transformó a la plaza La Habana en una fortaleza.



Maniobra en la Batería No. 2 para el montaje de un cañón Krupp (30.5 cm)

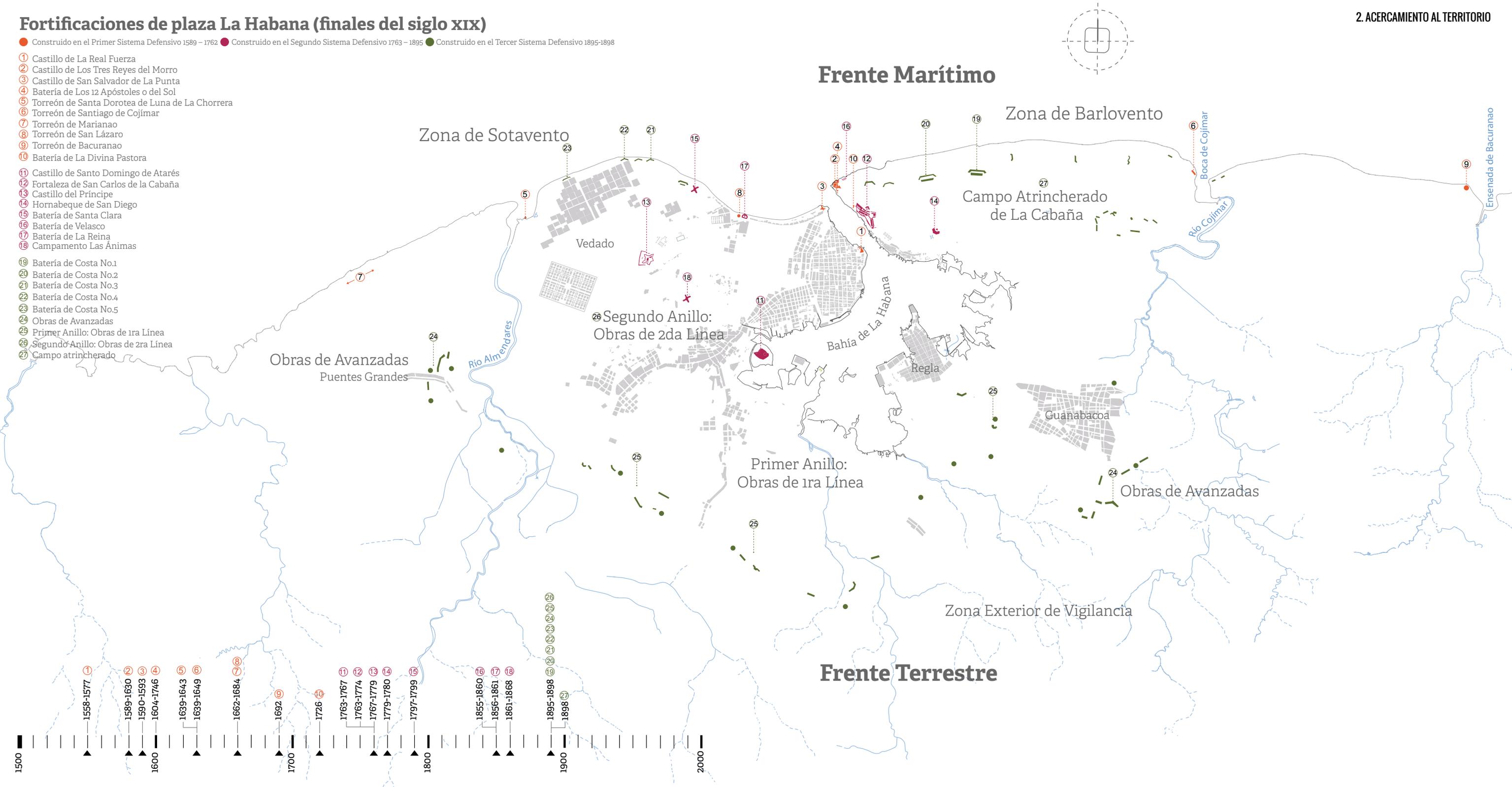


Batería No. 3, emplazamiento del cañón Ordoñez (24 cm)

### Fortificaciones de plaza La Habana (finales del siglo XIX)

● Construido en el Primer Sistema Defensivo 1589 – 1762 ● Construido en el Segundo Sistema Defensivo 1763 – 1895 ● Construido en el Tercer Sistema Defensivo 1895-1898

- ① Castillo de La Real Fuerza
- ② Castillo de Los Tres Reyes del Morro
- ③ Castillo de San Salvador de La Punta
- ④ Batería de Los 12 Apóstoles o del Sol
- ⑤ Torreón de Santa Dorotea de Luna de La Chorrera
- ⑥ Torreón de Santiago de Cojimar
- ⑦ Torreón de Marianao
- ⑧ Torreón de San Lázaro
- ⑨ Torreón de Bacuranao
- ⑩ Batería de La Divina Pastora
- ⑪ Castillo de Santo Domingo de Atarés
- ⑫ Fortaleza de San Carlos de la Cabaña
- ⑬ Castillo del Príncipe
- ⑭ Hornabeque de San Diego
- ⑮ Batería de Santa Clara
- ⑯ Batería de Velasco
- ⑰ Batería de La Reina
- ⑱ Campamento Las Ánimas
- ⑲ Batería de Costa No.1
- ⑳ Batería de Costa No.2
- ㉑ Batería de Costa No.3
- ㉒ Batería de Costa No.4
- ㉓ Batería de Costa No.5
- ㉔ Obras de Avanzadas
- ㉕ Primer Anillo: Obras de 1ra Línea
- ㉖ Segundo Anillo: Obras de 2ra Línea
- ㉗ Campo atrincherado



## 2.3 Caracterización del territorio

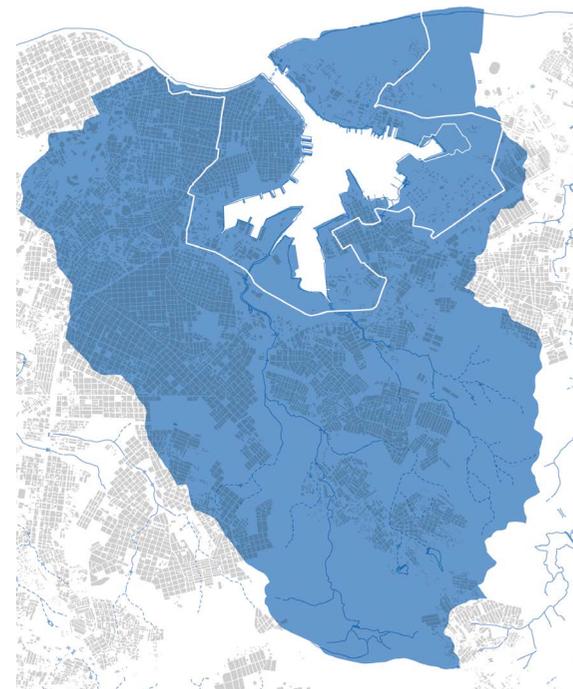
### 2.3.1 Medioambiente

**Cuenca Tributaria de la Bahía de La Habana**

La Comisión Nacional de Monumentos declaró a la Bahía de La Habana y su área de amortiguamiento como Zona de Protección de la República de Cuba, según la Resolución No.13 de 2014. De esa manera, el entorno de la bahía queda inscrito en el Registro Nacional de Monumentos Nacionales y Locales, que destaca la necesidad de reconocer los valores culturales, naturales y arqueológicos más representativos, a fin de que puedan preservarse.

En los estudios realizados por el Plan Maestro en dicha zona se tuvo en cuenta la temática de medioambiente por su importancia en la preservación y conservación del patrimonio edificado y natural. Como tema principal se consideró la incidencia de la contaminación terrestre provocada por la infiltración de residuales y residuos sólidos sin tratar o mal tratados; del aire debido a la emisión de gases, de polvo y de ruidos, elementos nocivos para la salud humana y la calidad ambiental urbana; y del agua por la carga que aportan a la bahía las corrientes fluviales y pluviales.

En la zona es significativo el número de fuentes contaminantes fijas y móviles, y el tratamiento de residuales y residuos sólidos es inadecuado o carente. La contaminación es la introducción de un contaminante dentro de un ambiente, causando inestabilidad, desorden, daño o malestar en un ecosistema, en el medio físico o en un ser vivo; constituye una alteración negativa del estado inicial del medio, y por lo general, se produce como consecuencia de la actividad humana, cuando la carga de contaminantes que se forma es superior a la capacidad de depuración o asimilación del medio en que se vierte.



Entre las causas que puede ocasionar la contaminación en un contexto urbano se encuentran:

- Insuficiente cobertura de tratamiento de residuales líquidos e ineficiente funcionamiento de los sistemas existentes.
- Disposición final de los residuales líquidos y sólidos contaminados, a corrientes de aguas superficiales, terrestres y marinas, y a los sistemas de alcantarillado y drenaje pluvial.
- Insuficiente sistema de drenaje pluvial o la interconexión a este del alcantarillado.
- Las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes, muchos de ellos de efecto invernadero, principalmente CO<sub>2</sub> y CO, por fuentes fijas y móviles.
- Deterioro del fondo habitacional.

- Alta densidad poblacional.
- Deficiente abasto de agua.
- Emisión de polvo y presencia de elementos nocivos para la salud humana.
- Emisión de ruidos.
- Inadecuado manejo de los residuos sólidos<sup>43</sup>
- urbanos, incluidos los peligrosos y los inertes.

Los estudios medioambientales referidos a la contaminación deben hacerse de forma integrada pues dependen, en gran medida, de la complejidad e intensidad de esta en su entorno. Tienen que realizarse teniendo en cuenta los estudios de peligro, vulnerabilidad y riesgo, así como las acciones de adaptación al cambio climático y accidentes tecnológicos.

Para el caso específico de la Zona de Protección Bahía de La Habana, el estudio de la afectación al patrimonio por la contaminación ambiental se analizará a partir de cinco subtramos, que se agruparon teniendo en cuenta la proximidad, las características del contexto urbano y la incidencia de los focos u otros agentes contaminantes, como el aerosol salino oxigenado en el subtramo del Malecón Tradicional.

- Subtramo 1: Malecón Tradicional.
- Subtramo 2: La Habana Vieja.
- Subtramo 3: Regla (parte incluida en el estudio).
- Subtramo 4: La Habana del Este (parte incluida en el estudio).
- Subtramo 5: Acuatorio.

#### SUBTRAMO 1: MALECÓN TRADICIONAL

El Malecón Tradicional (MT), parte importante del extenso frente costero de la ciudad, es una franja de 1500 metros que comprende los ejes de Malecón y San Lázaro, entre el Prado y el parque Maceo y abarca parte de los consejos populares de Colón, Dragones y Cayo Hueso.

Ocupa veintidos hectareas con 328 parcelas, 289 edificaciones y 5 887 habitantes. La mayor parte de sus inmuebles fueron construidos antes de 1920, y se encuentran en avanzado estado de deterioro debido a la antigüedad, la falta de mantenimiento y la cercanía al mar.

A pesar de su fuerte centralidad, hay predominio de viviendas con densidades similares a las de los barrios colindantes. Unos pocos edificios se destinan a oficinas, sociedades, talleres, almacenes y equipamiento social. Algunas parcelas libres, resultado de la demolición de viejos edificios, destinadas a áreas de estar y a cafeterías. El sector está marcado por la fuerte presencia del paseo, con su sección de treintametros de ancho, que articula la movilidad de la ciudad en sentido este-oeste. Las parcelas son de frente y fondo variable, en algunos casos con acceso por ambas calles (Malecón y San Lázaro), destacando por Malecón el portal corrido de uso público. En 1996 se inició un proceso de rescate del fondo edificado, severamente afectado por el efecto que le causa la cercanía al mar, la incidencia directa del aerosol salino oxigenado, la acción de los fenómenos hidrometeorológicos y la falta de mantenimiento de los inmuebles, entre otros. En 1999 fue declarado Zona de Valor Histórico Cultural mediante la Resolución No. 158 de la Comisión Nacional de Monumentos. En el año 2001, por el Decreto Ley No. 216, el Malecón Tradicional se incorpora a la Zona Priorizada para la Conservación (ZPC).

El Malecón Tradicional cuenta con una estrategia urbano-ambiental especial, que incorpora el enfoque de riesgo, la mitigación y adaptación ante los efectos del cambio climático, que da respuesta a los lineamientos emitidos por el Ministerio de Ciencia Tecnología y Medioambiente (CITMA) en su Resolución Especial del año 2011. De ahí que el proceso inversionista en esta zona

<sup>43</sup> Desechos generados en la comunidad urbana, provenientes de los procesos de consumo y desarrollo de las actividades humanas, y que normalmente son sólidos a temperatura ambiente, además de los producidos por los usos residenciales, comerciales e institucionales, y por el aseo del espacio público. Los RSU incluyen los residuos originados en las industrias y establecimientos de salud, siempre que no tengan características tóxicas ni peligrosas, en cuyo caso constituyen corrientes de residuos de otro tipo que deben ser manejados según características y normas específicas.

debe ir acompañado de los estudios de Peligro, Riesgo y Vulnerabilidad (PVR), con el objetivo de Reducir los Riesgos ante Desastres (RDD) y para la Adaptación al Cambio Climático (ACC).

Esta zona altamente vulnerable a los efectos provocados por los fenómenos hidrometeorológicos extremos. La incidencia directa de los huracanes y otros eventos como frentes fríos, bajas extra tropicales y anticiclones ocasionan inundaciones que pueden ser moderadas hasta severas, en función de la intensidad que tenga el evento, por penetración del mar y por las intensas lluvias. Las inundaciones ligeras por el rebase del mar afectan solo el vial del Malecón, mientras que con una inundación moderada las aguas llegan a ocupar, además, toda la calle de San Lázaro, y por las inundaciones severas el agua de mar es capaz de penetrar hasta la calle Laguna, aunque durante eventos extremos de gran magnitud, como el huracán Wilma (2005), la inundación llegó a la calle Ánimas.

En este subtramo no existen fuentes contaminantes fijas pero sí cercanas que lo afectan. La contaminación está dada fundamentalmente por el constante aerosol salino oxigenado con altas concentraciones de ión cloruro, agente severo que provoca la corrosión picadura,<sup>44</sup> muy agresiva por su rápida acción y enmascaramiento.

El transporte automotor, abundante en este subtramo, genera otros contaminantes como dióxido de azufre, monóxido y dióxido de carbono y dióxido de nitrógeno, que contribuyen a la acidez del medio. Ello acelera los procesos de destrucción del patrimonio edificado al combinarse con el aerosol salino y factores como: la falta de mantenimiento, la no utilización de los materiales adecuados en este tipo de medio y la

sobre ocupación de los inmuebles, entre otros. El transporte vehicular afecta, asimismo, la calidad del aire por la emisión de humo, polvo y los gases citados, que se suman al expedido por las industrias con tecnologías obsoletas cercanas a esta área como la Refinería Níco López, ubicada en el área de la Bahía de La Habana. Y aunque en menor medida, pequeñas instalaciones como tintorerías, cocinas, panaderías ubicadas hacia el interior de la trama urbana, también se suman a la contaminación. La existencia en esta zona de un fuerte tráfico vehicular implica una alta contaminación sonora, en ocasiones con un nivel de decibeles emitidos por encima de lo establecido en la norma cubana.

Se suman las afectaciones por inundaciones costeras en las redes hidrosanitarias en el exterior e interior de los inmuebles, contaminación de cisternas, proliferación de vectores, acumulaciones de residuos sólidos urbanos (RSU) en las calles, entre otras, y consigo la posible aparición de enfermedades epidemiológicas de origen hídrico y otras asociadas a las vías respiratorias. En el plano, subtramo 1: Malecón Tradicional se encuentra señalizada la Zona de Inundación por penetración del mar y por intensas lluvias.

#### SUBTRAMO 2: LA HABANA VIEJA

El municipio La Habana Vieja tiene una extensión de 4.32 kilómetros cuadrados y su territorio está dividido en siete Consejos Populares: Prado, Catedral, Plaza Vieja, Belén, San Isidro, Jesús María y Tallapiedra. Este municipio es uno de los más pequeños, y a la vez más densamente poblados del país, con más de 87 770 habitantes, y con una densidad poblacional de unos 200.8 habitantes por hectáreas. En este municipio se encuentra el Centro Histórico de La Habana, con una población de 55 484 habitantes, y una densidad de 259.3 habitantes por hectáreas y 20 382 viviendas.

Abarca 214 hectáreas y 250 manzanas. Esta zona ha sido, durante siglos, uno de los focos de centralidad más importantes de la Ciudad de La Habana, y el nodo que enlaza funcionalmente el área metropolitana en sentido este-oeste y norte-sur.

Se consideró como parte de este subtramo el Consejo Popular Colón, en el municipio de Centro Habana, con una extensión de 0.51 kilómetros cuadrados y una población de 25 359 habitantes, las afectaciones están asociadas fundamentalmente a la contaminación producida por el mal manejo de los RSU que afecta la imagen urbana y el estado higiénico sanitario, provocado por la acumulación de los residuos sólidos urbanos, alrededor de los contenedores y junto a estos los lixiviados<sup>45</sup> que se producen por el proceso de descomposición.

Otra contaminación a considerar en esta zona es la sonora asociada al transporte automotor. La contaminación del subtramo 2 es provocada básicamente por los veintiseis focos contaminantes identificados en este municipio, entre los que se encuentran industrias, talleres y otros centros de trabajo. Sus residuales vierten de forma directa o indirecta a la Bahía de La Habana; los puntos donde están ubicados los contenedores de residuos sólidos urbanos, cuando no existe una correcta sistematización en su recogida, se convierten en microvertederos por la acumulación de estos y la presencia de lixiviados, creando serios problemas higiénico ambientales que afectan la imagen urbana y la salud de la población. En época de lluvia son arrastrados hasta las rejillas de drenaje pluvial, obstruyendo el sistema y generando serias afectaciones.

También se encuentra afectado por la contaminación atmosférica asociada al transporte

automotor, y en la parte sur del territorio, por la emisión de gases de varias industrias generadoras de contaminantes, ubicadas en el entorno de la bahía, las de mayor incidencia son la Termoeléctrica Otto Parellada y la Refinería Níco López. Ambas aportan contaminantes tóxicos, al no ocurrir la combustión completa de sus emisiones gaseosas, evidenciada en la llama y el humo negro de sus chimeneas. Esto provoca la contaminación por gases como el Dióxido de Azufre (SO<sub>2</sub>) y Dióxido de Nitrógeno (NO<sub>2</sub>). Los aportes de ambos gases, según los valores de concentración máxima, estimados con la aplicación del modelo DISPER en la zona de la Refinería Níco López, cuando el proceso productivo de la industria operaba al 80 % de su capacidad, fueron de 2.19 miligramos por metros cúbicos (valor admisible: 0.5 miligramos por metros cúbicos) y 0.77 miligramos por metros cúbicos (valor admisible: 0.085 miligramos por metros cúbicos), respectivamente. Ello evidencia la existencia de ambos gases en el medioambiente por encima de sus valores permisibles.

Entre los impactos negativos que pueden ocasionar estos gases se encuentran las lluvias ácidas y, al reaccionar con la superficie de las edificaciones, causa severos daños en las estructuras de las edificaciones, la pintura, y la herrería. También a la salud humana, entre otras. Otra contaminación a tener en consideración es la sonora, que se concentra en las zonas de mayor conflictividad vehicular, destacándose el entorno del Parque de la Fraternidad, el Parque Central, y el eje de la Avenida del Puerto, Desamparados y San Pedro.

En el límite de los municipios de La Habana Vieja y Regla se encuentra el río Luyano, muy degradado desde el punto de vista natural. Su cauce está altamente contaminado por recibir residuales de los asentamientos urbanos,

<sup>45</sup> Líquido generado en el proceso de descomposición de los RSU.

<sup>44</sup> La corrosión picadura ataca la parte metálica de la estructura de las edificaciones, es provocada por los compuestos salinos, que contienen en su estructura un halógeno, fundamentalmente el ión cloruro. El dióxido de azufre y el carbono provocan afectaciones relativas a la acidez del medio, que aceleran los procesos de deterioro de las edificaciones.

<sup>46</sup> Los aportes en contaminantes de esta industria fueron tratados en el subtramo 2 por las afectaciones que causan la emisión de los gases residuales emitidos por la chimenea.

almacenes y pequeñas industrias localizadas en la parte alta de la cuenca de la Bahía de La Habana. A ello se suma la inexistencia de una reforestación adecuada que amortigüe el efecto de la contaminación. Esta corriente fluvial está considerada como uno de los afluentes más contaminantes de la Bahía de La Habana por la carga de ese tipo que aporta diariamente al cuerpo receptor, fundamentalmente de origen orgánico, aunque también existen otros contaminantes considerados no biodegradables de origen inorgánicos como metales pesados, plásticos e hidrocarburos, que causan severos daños al ecosistema. En este subtramo, sobre todo en la parte norte del territorio, también hay incidencia, pero en menor escala, del aerosol salino oxigenado. Asimismo, deben considerarse las afectaciones por inundación costera al norte y por intensas lluvias al sur, lo que ocasiona problemas a la población y al patrimonio construido con las consiguientes afectaciones higiénico sanitarias. Se encuentra representado en el plano, subtramo 2: La Habana Vieja, el sitio Patrimonio de la Humanidad: Centro Histórico y su sistema de fortificaciones y el Castillo de Atarés.

### SUBTRAMO 3: REGLA (PARTE INCLUIDA EN EL ESTUDIO)

En este subtramo limitado por la línea conformada por la Carretera de Casablanca, la calle 78, Vía Blanca y Aranguren en el municipio de Regla, existen cuarenta y tres focos contaminantes. De ese total, ocho vierten residuales de forma indirecta a través de los drenajes pluviales, alcantarillado y ríos, y treinta y cinco lo hacen directamente a la bahía sin ningún tratamiento previo. Destaca la Refinería Níco López,<sup>46</sup> considerada entre los tres focos con mayor aporte de contaminación por el vertimiento de residuales líquidos, la emisión de gases contaminantes a la atmósfera y al suelo, lo que puede provocar contaminaciones ocasionadas por compuestos químicos orgánicos dañinos

para la salud humana y el medioambiente. Esta industria aporta el 90 % de la carga contaminante total que recibe la Bahía de La Habana de las industrias que vierten sus residuales a este cuerpo receptor.

En este subtramo se encuentran las termoeléctricas Frank País y Antonio Maceo, hoy en desuso, así como un Grupo Electrónico en uso. Este equipamiento podría contaminar el suelo, en caso de no tratarse correctamente los residuos o de existir un derrame de combustible que provocaría contaminación orgánica por compuestos altamente tóxicos, con daños al medio ambiente y a la salud humana.

En el año 2015 se produjo un derrame de combustible de uno de los tanques (en desuso) ubicado en la Termoeléctrica Frank País, muy próximo a la Ensenada de Marimelena-Triscornia, al noreste de la bahía, lo que tuvo una incidencia directa en la zona donde se encuentra localizado el Humedal, sitio altamente degradado por presentar un deterioro ambiental considerable provocado por acciones naturales o antrópicas, con las posibles consecuencias que puede causar este contaminante sobre el ecosistema de la Bahía de La Habana y su entorno.

Otras entidades contaminantes son las pertenecientes a la Industria Alimentaria, con un 1.6 % de la carga contaminante que llega, principalmente, de la Empresa PRODAL, situada en el municipio Regla, del centro de procesamiento de alimentos INDAL, y de la Refinería de Aceite Alberto Álvarez. Hoy incumplen las condicionales por las que se le otorgó la licencia ambiental en el año 1999.

El Ministerio de Transporte si bien no cuenta con una entidad que genere volumen contaminante significativo, aporta veintidos toneladas por año



◀ Imagen de la Refinería Níco López

debido, principalmente, a los volúmenes de agua usados en plantas de fregados sin tratamiento alguno.

En esta situación también se encuentran cuatro entidades del Poder Popular que tienen un aporte poco significativo a nivel individual, pero donde el volumen global debe ser tenido en consideración. Dentro del Ministerio de Industrias las entidades que más contaminan son Suchel Jayper y Suchel Debón, con el 33 % y el 41 % del total de dicho ministerio. De los ministerios que quedan hay que prestar importancia al Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias (MINFAR), por la presencia de EMI-GRANMA, una de las industrias más importantes de las cuencas, cuyos residuales aún no han sido caracterizados.

Tampoco se puede perder de vista el Ministerio de Salud Pública (MINSAP), con los aportes

de residuales peligrosos proveniente de los hospitales.

Es importante considerar, también, que estas fuentes contaminantes generan aproximadamente noventa y cinco toneladas al año de aceites usados, lo cual no es manejado eficientemente en su totalidad por CUPET debido a problemas en la recogida, transportación y destino final de este desecho peligroso, incidiendo negativamente en los aportes de residuales oleaginosos que llegan a la bahía. En este subtramo existen dos corrientes fluviales: el río Martín Pérez y el Arroyo Tadeo, ambos muy contaminados por recibir residuales industriales provenientes de drenajes pluviales y ramales del alcantarillado de los repartos asentados en su cuenca. Las aguas de estas dos corrientes fluviales son afluentes de la Bahía de La Habana. La reforestación en las franjas hidroreguladoras es deficiente y la existente

no es la apropiada. Este subtramo es afectado por inundaciones por penetración del mar y, en áreas muy localizadas, por intensas lluvias. Para determinar las áreas de afectaciones en ambos casos, se tuvieron en cuenta la incidencia del cambio climático y los eventos hidrometeorológicos extremos, para lo cual se tomó como referencia el ciclón Wilma.

Otras contaminaciones a tener en cuenta en este subtramo son: la atmosférica y la sonora provocadas por el gran número de industrias que se encuentran localizadas en el área, el transporte automotor y marítimo, asociado a la actividad portuaria y de pasajeros.

**SUBTRAMO 4: LA HABANA DEL ESTE (PARTE INCLUIDA EN EL ESTUDIO)**

En la zona de estudio (pequeña porción del municipio de La Habana del Este delimitada por las carreteras 46 y Naval), existe poca contaminación. Su único foco contaminante, la UEB Morro Cabaña, vierte sus residuales sin tratamiento, de manera directa, a la Bahía de La Habana. En el litoral de la Playa del Chivo se encuentra localizado el Emisario Submarino de 140 metros de longitud, último elemento del Sistema Central de Alcantarillado de la ciudad, por donde son conducidos los residuales para ser vertidos en el mar.

**SUBTRAMO 5: ACUATORIO CONTROL Y EVOLUCIÓN DE LA CALIDAD DEL CUERPO DE AGUA DE LA BAHÍA DE LA HABANA**

Como se ha hecho referencia en los subtramos anteriores, el deterioro de la calidad del agua se debe a la carga contaminante que llega a través de los ríos colectores de aguas residuales<sup>47</sup> y drenes pluviales que descargan en la bahía o a través de las descargas directas provenientes de fuentes de contaminación (más de 100 industrias e instalaciones) situadas en sus márgenes.

En los últimos años se ha logrado disminuir la carga contaminante que se vierte a la bahía fundamentalmente gracias a la reducción de los vertimientos del sector industrial, por la desactivación, reubicación y cambios de uso o modernización de algunas entidades que vertían directa o indirectamente a este ecosistema. Como resultado, es notable la presencia de peces y aves acuáticas que de nuevo habitan en sus aguas.

En cuanto a los drenes que vierten a la bahía, sus aguas están altamente contaminadas según los estudios de caracterización realizados por los especialistas del GTE-BH, con valores similares en los de Agua Dulce, San Nicolás, Arroyo Matadero y Caballería. La presencia de sustancias tóxicas y bacterias indicadoras de contaminación fecal los sitúan como cuerpos receptores de aguas albañales e industriales. De ahí que los drenes estén considerados entre los tres principales focos contaminantes que vierten a la bahía.

En el Muelle de Caballería se encuentra ubicada la Cámara de Rejas, uno de los elementos principales del Sistema Central de Alcantarillado de la Ciudad, y donde se realiza un pre tratamiento a los residuales, cribado y sedimentación, para después ser conducidos por el sifón invertido que pasa por debajo de la bahía hasta la Estación de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) en Casablanca, donde son bombeados e impulsados hasta su disposición final en la Playa del Chivo. En este lugar, pueden producirse vertimientos de residuales si al llegar a este punto se produjeran fallos en la EBAR, lo que haría necesario utilizar la compuerta y el *bypass* de la Cámara de Rejas, dispuestas para estas eventualidades. Esta operación ocasiona un vertimiento puntual a la bahía con una alta carga contaminante, sumándose a lo que a diario el cuerpo de agua receptor recibe del resto de los drenes y corrientes fluviales.

A continuación se muestra una tabla con los aportes en contaminación de las corrientes fluviales y drenes que fluyen a la Bahía de La Habana. Puede apreciarse el caudal de cada afluente y la caracterización de sus aguas teniendo

encuentra indicadores como la Demanda Biológica de Oxígeno, que indica carga contaminante, Sólidos Suspendidos Totales y Nitrógeno Total,<sup>48</sup> este último indica cantidad de nutrientes, todos medidores de la calidad de sus aguas.

**Aportes contaminantes de las corrientes fluviales y drenes que tributan a la bahía. Explicación de cada uno de los indicadores que se relacionan a continuación.**

AFLUENTES	CAUDAL (M3/D)	%	DBO <sub>5</sub> (t/d)	%	SST (t/d)	%	NT (t/d)	%
Río Luyanó	290988	41	5.75	17	10.67	24	2.14	19
Río Martín Pérez	102876.4	15	1.66	5	2.89	7	0.63	6
Río Arroyo Tadeo	11687.76	2	0.59	2	0.74	2	0.18	2
Total	405552.16	57	8	24	14.3	33	2.95	26
Dren Agua Dulce	157168.33	22	14.98	44	17.15	39	3.99	36
Dren Matadero	140952.6	20	9.97	29	10.64	24	3.93	35
Dren San Nicolás	4507.08	1	1.08	3	1.7	4	0.28	3
Total	302628.08	43	26.03	76	29.49	67	8.2	74
Total	708180.24	100	34.03	100	43.79	100	11.15	100

Fuente: GTE BH Diagnóstico para Plan de Ordenamiento Urbano Informe Cuenca Hidrográfica BH. Año, 2015.

**Indicadores de calidad que se miden en el cuerpo de agua**

La carga total de contaminantes orgánicos que recibe este cuerpo receptor es alta, las más afectadas es la Ensenadas de Atarés (a la que tributa el río Luyanó y los drenes de Agua Dulce, Matadero y San Nicolás) y Guasabacoa (a la que tributa el río Martín Pérez). Al encontrarse muy cerca la Refinería Níco López, la Ensenada de Marimelena se ve más afectada por la contaminación de hidrocarburos. A ella tributa el arroyo Tadeo, muy contaminado por ser receptor de aguas residuales. Esta ensenada incluye a su

vez la de Tricornia la cual también se expone, por consiguiente, a la contaminación.

Los estudios realizados en el año 2012 arrojan los siguientes resultados:

- El valor medio de oxígeno disuelto de las aguas superficiales de la bahía se mantiene por encima de los 5.0 mg L<sup>-1</sup>; pero se observó una disminución de dicho indicador con respecto a los últimos años.
- Las concentraciones de nutrientes, materia orgánica y sólidos en suspensión durante el año 2012 continúan elevadas.

<sup>48</sup> Puede estimular el crecimiento de las plantas acuáticas. Estas, a su vez, interfieren con los usos a los que se destina el agua y, al descomponerse, agotan el oxígeno disuelto y producen olores desagradables.

<sup>47</sup> Los líquidos que han sido utilizados en las actividades diarias de una ciudad (domésticas, comerciales e industriales).

<sup>49</sup> Proceso natural en ecosistemas acuáticos, especialmente en lagos, caracterizado por un aumento en la concentración de nutrientes como nitratos y fosfatos, con los consiguientes cambios en la composición de la comunidad de seres vivos. Las aguas eutróficas en contraste con las oligotróficas son más productivas. Sin embargo, más allá de ciertos límites, el proceso reviste características negativas al aparecer grandes cantidades de materia orgánica cuya descomposición microbiana ocasiona un descenso en los niveles de oxígeno. La eutrofización se produce en muchas masas de agua como resultado de los vertidos agrícolas, urbanos e industriales.

- Los nutrientes, en general, aumentaron con respecto a los años 2010 y 2011, y el oxígeno disuelto disminuyó. La vigilancia del comportamiento de estos indicadores es vital para conocer si hay un retroceso en el proceso de mejora de la calidad ambiental de la bahía.
- Durante el 2012 no se observó relación directa entre los indicadores hidroquímicos y las épocas del año (lluviosa y poco lluviosa).
- Desde el punto de vista de la contaminación bacteriológica, de forma general se mantienen las condiciones desfavorables en toda la bahía. La Ensenada de Guasabacoa, aumentó sus valores en un orden de magnitud.
- Se mantiene la contaminación crónica por petróleo en las aguas superficiales de la bahía. El análisis con relación a la desviación de la tendencia lineal con respecto a la media móvil, corrobora el criterio de que se mantiene el freno en el grado de contaminación por petróleo, con la particularidad en la disminución de los valores puntuales en toda la bahía a excepción de la Ensenada de Atarés.
- Las concentraciones de clorofila-a fueron altas en los cuatro monitoreos del año, especialmente en diciembre, cuando se detectaron niveles muy elevados sobre todo en las ensenadas.
- Los niveles de eutrofización<sup>49</sup> de las aguas de la bahía, de acuerdo con las concentraciones de clorofila-a, continúan elevados y las aguas se clasifican como altamente eutróficas.
- La Ensenada de Atarés se mantiene como la de peores condiciones ambientales de la bahía,

Las concentraciones de clorofila-a fueron altas en los cuatro monitoreos del año, especialmente en marzo, cuando se detectaron niveles muy elevados sobre todo en las ensenadas interiores.



Vista desde el Castillo de Atarés

© Kiovet Sánchez Álvarez

con déficit sostenido de oxígeno disuelto en la columna de agua, altos valores de nutrientes y de materia orgánica. También continúa siendo la ensenada más comprometida desde el punto de vista bacteriológico.

- Los indicadores geoquímicos (NO, CO y la MO) presentaron disminución y/o estabilidad en cuanto a sus concentraciones lo que se traduce en que no ha ocurrido un empeoramiento de la calidad de los sedimentos en cuanto a estos indicadores.
- A pesar de que los sedimentos de la bahía continúan presentando condiciones de contaminación crónica por metales, los valores obtenidos en esta etapa revelan una marcada disminución de los mismos. La Ensenada de Marimelena presenta la situación más comprometida.
- La Bahía de La Habana, aunque todavía presenta una situación muy desfavorable en cuanto a la calidad de las aguas, evidencia el impacto favorable de las medidas de mitigación de las fuentes contaminantes ejecutadas en los últimos años. Sin embargo, acciones (naturales o antrópicas) que han ocurrido en momentos determinados en la bahía y en su

entorno, influyen negativamente de forma tal que se reflejan en un «aparente retroceso» de algunos indicadores de calidad. De ahí la importancia de la sostenibilidad a largo plazo de todas las medidas de rehabilitación de la bahía.

Los muestreos realizados periódicamente en las aguas de la bahía (por CIMAB) reflejan que aún los niveles de Oxígeno Disuelto (OD) en agua en las ensenadas de Atarés y de Guasabacoa están por debajo de las normas permisibles, mientras que el total de coliformes se mantiene elevado tanto para la actividad portuaria como para cualquier actividad de pesca, industrial o turístico-recreativa.

La siguiente tabla muestra los valores en estos indicadores en cada uno de los puntos de muestreo. En el plano, subtramo 5, se hace una representación del estado de contaminación del acuatorio donde se identifica el grado de contaminación de cada una de las zonas por la intensidad del color. Además se tuvo en consideración, a diferencia de los restantes subtramos, la Cuenca Tributaria Bahía de La Habana.

Bahía de La Habana. Resultados de dos indicadores medidores de calidad del agua.

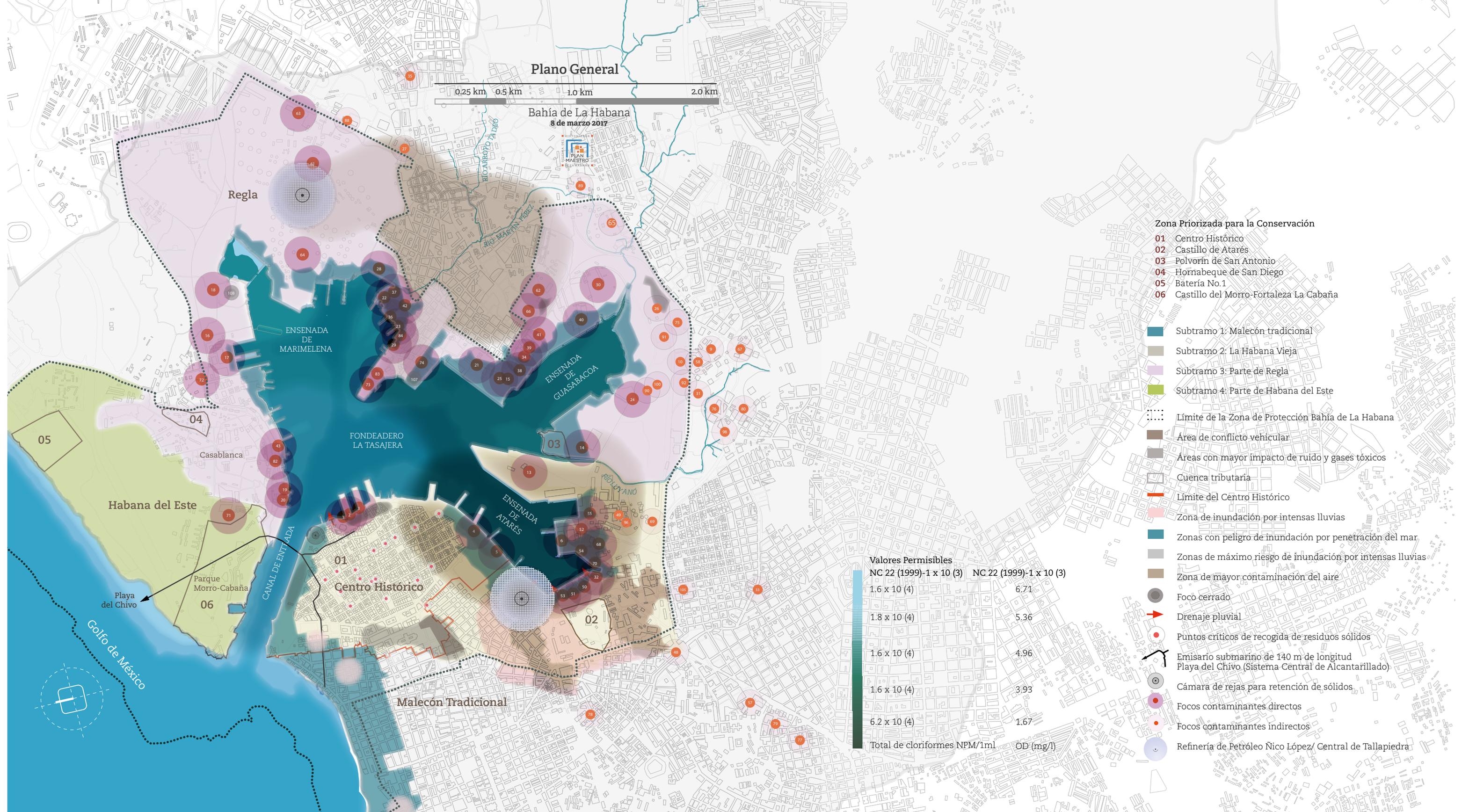
TRAMOS DE LA BAHÍA	OD (mg /l)	Total de coliformes NPM/ 100 ml
Ensenada de Atarés	1.67	6.2 x 10 <sup>4</sup>
Ensenada de Guasabacoa	3.93	1.60 x 10 <sup>4</sup>
Ensenada de Marimelena	4.96	1.60 x 10 <sup>4</sup>
Zona central	5.36	1.80 x 10 <sup>4</sup>
Canal de Entrada	6.71	1.60 x 10 <sup>4</sup>
Valores permisibles	NC 25(1999) 5.0	NC22(1999) 1 x 10 <sup>3</sup>

Fuente: GTE BH Diagnostico para Plan de Ordenamiento Urbano. Control y evolución de la calidad ambiental de la Bahía de La Habana y el litoral adyacente. Febrero, 2014.

Plano General



Bahía de La Habana  
8 de marzo 2017



Zona Priorizada para la Conservación

- 01 Centro Histórico
- 02 Castillo de Atarés
- 03 Polvorín de San Antonio
- 04 Hornabeque de San Diego
- 05 Bateria No.1
- 06 Castillo del Morro-Fortaleza La Cabaña

- Subtramo 1: Malecón tradicional
- Subtramo 2: La Habana Vieja
- Subtramo 3: Parte de Regla
- Subtramo 4: Parte de Habana del Este

- Límite de la Zona de Protección Bahía de La Habana
- Área de conflicto vehicular
- Áreas con mayor impacto de ruido y gases tóxicos
- Cuenca tributaria
- Límite del Centro Histórico
- Zona de inundación por intensas lluvias

- Zonas con peligro de inundación por penetración del mar
- Zonas de máximo riesgo de inundación por intensas lluvias
- Zona de mayor contaminación del aire
- Foco cerrado
- Drenaje pluvial
- Puntos críticos de recogida de residuos sólidos
- Emisario submarino de 140 m de longitud Playa del Chivo (Sistema Central de Alcantarillado)
- Cámara de rejas para retención de sólidos
- Focos contaminantes directos
- Focos contaminantes indirectos
- Refinería de Petróleo Nico López/ Central de Tallapiedra

Valores Permisibles

NC 22 (1999)-1 x 10 (3)	NC 22 (1999)-1 x 10 (3)
1.6 x 10 (4)	6.71
1.8 x 10 (4)	5.36
1.6 x 10 (4)	4.96
1.6 x 10 (4)	3.93
6.2 x 10 (4)	1.67
Total de cloriformes NPM/1ml	OD (mg/l)

Relación de Focos Contaminantes

No	Nombre de la entidad	Descarga
1	Prácticos Habana	Directa
2	Terminal de Cruceros Aries Transportes S.A.	Directa
3	Empresa de Servicios Portuarios Sierra Maestra	Directa
4	Empresa de Servicios Portuarios Juan Manuel Díaz	Directa
5	Tecniport Cormercializadora	Directa
6	ASTICAR	Directa
7	TRANSMEC	Indirecta
8	Taller Augusto César Sandino	Indirecta
9	SERVICARGO	Indirecta
10	PORTRANS	Indirecta
11	UEB Vagones Luyanó	Indirecta
12	UEB No. 1 Camiones (SERVIFER)	Indirecta
13	Empresa de Servicios Portuarios HAIPHONG	Directa
14	Terminal de Contenedores de La Habana (TCH)	Directa
15	Empresa de Servicios Portuarios Andrés González Lines	Directa
16	Empresa Nacional de Astilleros	Directa
17	Astilleros CDC	Directa
18	Incinerador de SAMARP	Directa
19	UEB Occidente Habana. Navegación Caribe	Directa
20	Mantenimiento Constructivo	Directa
21	UEB Montacargas (TECNIPORT)	Directa
22	UB Taller Automotriz y Cocina (TECNIPORT)	Directa
23	UEB G Prácticos y Flota (TECNIPORT)	Directa
24	UEB Atlas Tecniport	Directa
25	SERVIPORT	Directa
26	UEB HORTECA	Indirecta
27	Hormigonera Machaco Ameijeiras	Indirecta

No	Nombre de la entidad	Descarga
28	Obras Marítimas Naviera Orión	Directa
29	Obras Marítimas Astilleros	Directa
30	Obras Marítimas Construcción	Directa
31	Empresa SOMECH. Taller Andrés Luján Vázquez	Indirecta
32	Cemento El Morro	Directa
33	BRASCUBA	Indirecta
34	Empresa de Piensos Tropicales	Directa
35	Empacadora el Ebro	Indirecta
36	PRODAL	Directa
37	ATLAS	Directa
38	Planta de Refinación de Aceite Alberto Álvarez	Directa
39	Empresa de Cereales Turcios Lima	Directa
40	Empresa de Cereales Molinos JAE	Directa
41	Empresa Industrial Molinera S.A.	Directa
42	SERVIPES	Directa
43	Taller de Prototipo CEPRONA	Directa
44	TRANSPESCA	Indirecta
45	Empresa de Productos Lácteos Metropolitanos	Indirecta
46	UEB Pasteurizadora Beatriz	Indirecta
47	Combinado Ronera Occidental	Indirecta
48	Complejo Guarina	Indirecta
49	Indal	Indirecta
50	TRANSFLOT	Directa
51	SERVIGEN servipest	Directa
52	DRAGNEST	Directa
53	ABANAV	Directa
54	FLOGOLFO	Directa

No	Nombre de la entidad	Descarga
55	TERREF	Directa
56	Empacadora El Miño	Indirecta
57	Fábrica de confituras La Estrella	Indirecta
58	ICIDCA	Indirecta
59	UEB de Ronas y Alcoholes. Destilería Habana	Indirecta
60	CTE Otto Parellada	Directa
61	Refinería Níco López	Directa
62	Terminal 223	Directa
63	Empresa Cubana de GAS S.A.	Directa
64	Planta CUBALUB	Directa
65	EMCOR	Indirecta
66	Grupo Electrógeno	Directa
67	Empresa Central de Laboratorios José L. del Corral	Indirecta
68	Taller Automotriz ECME	Directa
69	Fábrica de Gas Evelio Rodríguez	Indirecta
70	Enrollados Juan Ronda	Directa
71	UEB Morro Cabaña	Directa
72	EMI GRANMA	Directa
73	GEOCUBA	Directa
74	UEB Suchel Cetro	Directa
75	UEB 117 THABA	Indirecta
76	UEB SERVIPLAST	Indirecta
77	Suchel-PROQUIMIA	Indirecta
78	Suchel Deb	Indirecta
79	Suchel Jayper	Indirecta
80	Taller No. 4 MININT	Indirecta
81	Unidad de Patrulla Provincial	Indirecta

No	Nombre de la entidad	Descarga
82	ASTIGAL	Directa
83	Lanchas de Regla	Directa
84	Comercio y Gastronomía	Directa
85	Terminal de Ómnibus Escolares Mantilla	Indirecta
86	UEB Provincial de Repostería	Indirecta
87	Terminal Lawton	Indirecta
88	Fundición Vanguardia Socialista	Indirecta
89	Empresa de Aluminio Elio Llerena	Indirecta
90	UEB Alfredo Gamonal	Indirecta
91	Empresa de Servicios Asociados al Envase (ESAE)	Indirecta
92	Empresa Motores Taínos	Indirecta
93	Empresa Mecánica Enrique Varona	Indirecta
94	UEB Conformadora René Bedías Morales	Indirecta
95	UEB Luis Melián	Indirecta
96	UCTB Productos Naturales Mario Muñiz	Indirecta
97	UEB Metálica Paquito Rosales	Indirecta
98	Abastecimientos y Servicios ALASTOR	Indirecta
99	Empresa Nacional de Hidroenergía	Indirecta
100	DESEQUIP	Indirecta
101	GEYSEL Taller de Grupos Electrógenos Nacionales	Indirecta
102	Hospital Materno Infantil 10 de Octubre	Indirecta
103	Hospital Neumológico Benefico Juridico	Indirecta
104	Hospital Pediátrico San Miguel del Padrón	Indirecta
105	Hospital Clínico Docente Miguel Enríquez	Indirecta
106	Planta Siphorex	Indirecta
107	Termoeléctrica Antonio Maceo	Foco Cerrado
108	Termoeléctrica Frank País	Foco Cerrado

## 2.3.4 Economía

Históricamente la economía en torno a la Bahía de La Habana ha estado vinculada a las funciones portuarias y de intercambio comercial. En uno de sus márgenes se constituyó el núcleo primigenio de lo que llegó a ser muy pronto la principal urbe del país, basando su economía en el desarrollo de los servicios, entre los que destacan, por su importancia y peso económico, los servicios comerciales y gastronómicos, el transporte y la construcción. En la parte sur y el margen este de la bahía se asentaron, principalmente, funciones vinculadas a las actividades productivas o industriales no manufactureras, también encontraron sitio los principales nodos de transportación y enlace de transporte terrestre con el resto del país. Con el desarrollo de la capital hacia el oeste muchas de las funciones se fueron trasladando, disminuyendo la intensidad de las

mismas y potenciándose otras que en algunos momentos históricos elevaron la cualificación de las actividades económicas que tenían lugar en el territorio, sobre todo aquellas actividades relacionadas con el desarrollo del sector de los negocios, el turismo y las vinculadas a los consumos culturales.

### ACTIVIDAD PORTUARIA

Durante siglos el puerto de La Habana fue el principal punto de acceso e intercambio de mercancías y pasajeros entre Cuba y el exterior. En el siglo xx por él se realizaba más del 70 % del comercio exterior cubano y hasta la aparición del transporte aéreo era el lugar por excelencia para la entrada o salida de pasajeros. La actividad portuaria vinculada a la carga y descarga de mercancías tuvo en sus inicios su

mayor desarrollo en la margen oeste de la bahía y en la localidad de Regla, y tuvo menor peso en el resto del litoral.

Con el decursar del siglo xx y particularmente a finales de su segunda mitad, ganan en importancia las terminales y las zonas de carga y descarga situadas en la parte sur de la rada habanera, debido a los emplazamientos en estos lugares, de grúas y equipamientos portantes que posibilitaban mayor capacidad de carga de almacenaje y maniobrabilidad en las áreas aledañas.

Es así que en 1996, en la Ensenada de Guasabacoa, al sur de la bahía, se asentó la terminal de carga y descarga de contenedores más grande del país, coincidiendo con la disminución en otras zonas de la bahía del trasiego manual de cargas. La misma fue operada por la empresa mixta Terminal de Contenedores de La Habana S.A. (TCH S.A.), con capital español. Esta terminal, con un área total de 18 hectáreas, un área techada de almacenaje de 9 000 m<sup>2</sup> y tecnología de manipulación e izaje de contenedores, poseía una capacidad para manipular hasta 300 000 contenedores al año.

En el 2014 cesan las funciones de puerto comercial de la bahía, trasladándose las mismas hacia el puerto del Mariel, donde se acometió una millonaria inversión para asimilar buques de carga de un calado que La Habana, con su túnel en la entrada de la bahía, no permite.

### TRANSPORTE

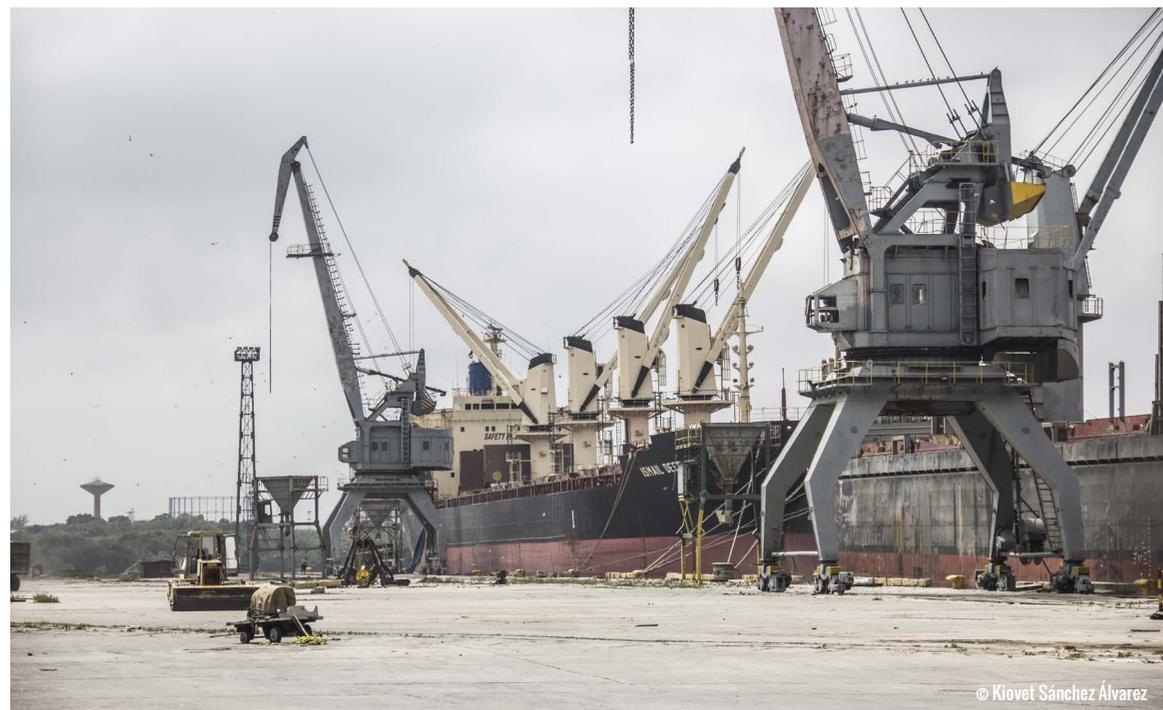
A mediados del siglo xx, con el desarrollo de la aviación civil como medio comercial de transporte de pasajeros, la importancia del transporte marítimo de pasajeros de carácter internacional que tenía lugar en la bahía habanera como puerta de acceso a Cuba, fue

haciéndose paulatinamente residual. A partir de 1960 solo quedó como prestación habitual de transporte de pasajeros en embarcaciones, el servicio de traslado de pasajeros entre La Habana Vieja y los poblados de Regla y Casablanca al interior de la bahía; y no fue hasta finales de la década de 1990 que se retomó el puerto como vía de acceso de pasajeros al país, con la actividad del crucerismo. En las cercanías del puerto habanero también se desarrollaron importantes nodos de transportación de carga automotora y ferroviaria, asociados a las funciones comerciales.

Impulsado por la economía azucarera y con el objetivo de viabilizar la exportación de mieles y azúcares, Cuba fue la primera nación de Iberoamérica en poseer ferrocarril, cuya primera línea se estableció entre Bejucal y La Habana en 1837, la cual fue expandiéndose paulatinamente. De igual manera el ferrocarril fue ampliando su uso como medio de transporte de pasajeros.

De esta manera, en la zona de extramuros fue construida la Terminal de Ferrocarril de Villanueva, la cual fue trasladada a los terrenos que habían sido de los Astilleros del Arsenal en 1913, estableciéndose como nueva Estación Central de Ferrocarriles de La Habana. Esta estación coexistió con la Estación Ferroviaria de Cristina ubicada más al sur y construida en 1863, la cual enlazaba La Habana con zonas del occidente del país y posteriormente asumió diversas funciones de depósito y apoyo a la Estación Central hasta que fue cerrada en la primera década del siglo XXI.

En 1916 comenzó sus operaciones, desde el poblado de Casablanca en el margen este de la bahía, el ferrocarril eléctrico de Hershey, brindando servicios al central azucarero construido por la empresa norteamericana



Vista interior del muelle Andrés González Lines realizando operaciones de descarga de granos

© Kiovet Sánchez Álvarez

que le dio nombre. Desde sus comienzos este ferrocarril fue utilizado también como medio de transporte público de pasajeros, estableciendo una conexión ferroviaria entre el poblado de Casablanca y la ciudad de Matanzas. En la actualidad se mantiene como el único ferrocarril eléctrico de Cuba, con potencialidades de convertirse en una atracción turística dado que comunica las ciudades de La Habana y Matanzas, a través del pintoresco Valle del Yumurí.

### ASTILLERO

Una de las actividades económicas que en su momento trajo más renombre al puerto de La Habana fue su astillero. En el siglo XVIII se localizaron en el borde suroeste, en las afueras de La Habana amurallada, el Astillero del Arsenal, constituyendo una importante fuente de empleo, cerca del cual se construyó el popular barrio de Jesús María.

Entrado el siglo XX la actividad de astilleros ya se encontraba minimizada y esas funciones fueron absorbidas por instalaciones situadas en las cercanías del poblado de Casablanca. En la actualidad existen dos entidades que se dedican a esa actividad: la Empresa Militar Industrial Granma, perteneciente a las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR) y la Empresa Nacional de Astilleros perteneciente al Ministerio del Transporte (MITRANS). Ambas prestan, fundamentalmente, servicios de mantenimiento y reparación de navíos de pequeño y mediano porte.

### ACTIVIDAD PESQUERA

Entre 1960 y 1990, en la Ensenada de Atarés al sur del litoral de la bahía, tuvieron su sede las instalaciones e infraestructura de lo que se dio en llamar el Puerto Pesquero de La Habana. El mismo era puerto base y recepcionaba y procesaba las capturas de las entonces vigorosas Flota Cubana de Pesca, Flota Atunera de Cuba y la Flota del



Golfo, las cuales en dichas décadas tuvieron una gran vitalidad. Además, dicho lugar sirvió como punto de apoyo logístico a la Flota Soviética de Pesca. La actividad de las flotas cubanas alcanzó capturas de más de 100 000 toneladas de pescado al año, pero fue en declive a partir de 1990 y ya en el 2000 estas flotas no existían, por lo que la actividad pesquera en el puerto de La Habana se hizo residual.

### COMERCIO

En el margen oeste de la bahía, correspondiente con el lugar donde se emplazó lo que con el decursar del tiempo se convirtió en el Centro Histórico habanero, se localizaron hasta finales del siglo XX las zonas de carga y descarga de mercancías de la actividad portuaria, así como almacenes vinculados a los mismos, lo que hizo posible el desarrollo del comercio mayorista y minorista teniendo en cuenta la cercanía con el puerto y la radicación en el lugar del mayor núcleo residencial del país.

Hasta la primera mitad del siglo XX los principales establecimientos comerciales de La Habana se encontraban radicados en esta zona, destacándose por estas funciones las calles Obispo, O'Reilly y Muralla. Finalizada la década de 1940 del siglo XX, el centro comercial por excelencia de la ciudad se trasladó hacia el actual municipio Centro Habana, en la zona de las calles Galiano, San Rafael, Neptuno, Reina y Belascoain. No obstante, La Habana Vieja nunca dejó del todo sus funciones comerciales, particularmente la calle Muralla como el sitio de los almacenes y venta al por mayor.

En la segunda mitad del siglo XX se consolidó la presencia de almacenes, tanto en el interior de La Habana Vieja como en su periferia, y a partir del año 1994 tomó impulso una política orientada a reubicar fuera de la zona patrimonial las

funciones de almacenes y a retomar el comercio minorista en esa área, fundamentalmente en Obispo, su arteria comercial más importante. Ello ha revitalizado la actividad comercial en el territorio de una manera significativa, lo que junto con los trabajos de recuperación de inmuebles y servicios ha posibilitado reposicionar esta parte de la ciudad como un centro urbano importante. En este sentido la empresa que mayor participación ha tenido en el desarrollo del comercio interior ha sido la Compañía Habaguanex S.A.

### ACTIVIDAD BANCARIA, INMOBILIARIA Y DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Centro político y comercial del país durante buena parte de su historia, La Habana Vieja fue sede también de la administración pública y los servicios bancarios y financieros, lo que tuvo un impacto en la economía local. Además, buena parte de las empresas tenían sus sedes en oficinas en esta parte de la ciudad.

Las actividades bancaria e inmobiliaria, vinculadas al mundo de los negocios, se vio favorecida por su cercanía al puerto, teniendo su mayor auge en la primera mitad del siglo XX cuando se desarrolló lo que dio en llamarse el «distrito bancario» o pequeño Wall Street habanero en las calles Mercaderes, O'Reilly, Compostela, Aguiar y Amargura, con importante participación del capital norteamericano.

En la segunda mitad del siglo XX, después de las leyes de nacionalización y confiscación de las propiedades inmobiliarias, el negocio de ese tipo desapareció cuando el Estado pasó la titularidad de las propiedades al dominio público. Con el pasar de los años el uso para oficinas de estos espacios e inmuebles languideció, depauperándose las condiciones materiales de los inmuebles que albergaban estas funciones.

En 1993 se firmó la primera empresa mixta inmobiliaria con capital español para la reconstrucción del edificio de la Lonja del Comercio en la Plaza de San Francisco. La misma tenía la finalidad, una vez reconstruido el edificio, de alquilar sus espacios a empresas asociadas al capital extranjero que comenzaban a tener presencia en la economía cubana en la última década del siglo xx.

También en estos años, con capital nacional, se reconstruyen en La Habana Vieja cuatro inmuebles con igual fin. No obstante, el negocio inmobiliario, por lo general vinculado a la presencia de negocios con participación extranjera, se fue desplazando hacia otras áreas de la ciudad con mejores condiciones logísticas y de infraestructura, requeridas en la actualidad por el sector empresarial y de negocios. La dependencia de este sector de las empresas foráneas, con vaivenes en la economía, ha limitado considerablemente la expansión del mismo.

En la actualidad la actividad inmobiliaria estatal subsiste en cinco edificaciones destinadas a la renta de espacios para oficinas de representación comercial extranjera y otras vinculadas a la actividad comercial y portuaria: la Lonja del Comercio, los edificios Bacardí y Gómez Vila, y los centros de negocios Alameda de Paula y Puerto Habana. También, paulatinamente se fue trasladando a otros sitios de la ciudad buena parte de las sedes de los organismos de la administración pública y entes nacionales que radicaban o tenían oficinas en el territorio.

No obstante, persiste una notable cantidad de inmuebles donde aún radican las sedes y oficinas pertenecientes a los bancos Central de Cuba, Nacional de Cuba, Metropolitano, de Crédito y Comercio, los ministerios de Finanzas y Precios

y de Comercio Interior, el Grupo Empresarial de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, la Oficina del Historiador de la Ciudad y sus entidades, el Instituto Cubano del Libro, la presidencia de la Empresa de Seguros Nacionales, la Oficina Nacional de Administración Tributaria, y las presidencias de las asambleas provincial y municipal del Poder Popular y sus dependencias. La localización de todas estas entidades favorece la economía local, sobre todo porque generan empleos, impuestos percibidos por el municipio y externalidades positivas de la población foltante que acude a esas dependencias.

### ACTIVIDAD PRODUCTIVA

La industria no se vio favorecida en la trama urbana de la actual Habana Vieja, teniendo en cuenta la estructura espacial existente en el momento en que llegaron a la Isla las mayores instalaciones manufactureras, lo cual sucedió fundamentalmente de la mano del capital norteamericano en la primera mitad del siglo xx.

Por lo anterior, las mismas encontraron su lugar en las afueras de La Habana de entonces, aunque anterior a esta época se asentaron algunos talleres asociados a oficios como costura, talabartería, confecciones textiles e imprentas pero en general nunca remontaron dimensiones industriales y dejaron de existir a lo largo de la segunda mitad del siglo xx. Cabe mencionar el funcionamiento en La Habana Vieja durante todo el siglo xx, de tres industrias farmacéuticas de capital nacional: Taquechel, Johnson y Sarrá, las cuales fueron nacionalizadas, remodeladas y posteriormente, ante su obsolescencia tecnológica, cerradas en los primeros años del siglo xxi. También encontraron lugar en La Habana Vieja, sobre todo en la zona del ensanche de la Muralla, numerosas fábricas de tabaco, las cuales se mantuvieron vitales hasta los primeros años del siglo xxi, cuando fueron cerradas o trasladadas a otros municipios.

En el siglo xix se asentaron, en las localidades de Regla y Casablanca, talleres y actividades productivas vinculadas fundamentalmente a la actividad portuaria.

En la actualidad se encuentran enclavadas con actividad productiva en los territorios aledaños a la bahía (fundamentalmente en el municipio Regla), una empresa conformadora de artículos de aluminio y metales, una envasadora de aceites comestibles, y establecimientos procesadores de cereales, productos cárnicos y de la pesca. Además existen algunos establecimientos vinculados a la industria ligera y un gran número de almacenes y frigoríficos que sustentan logísticamente algunos de los procesos productivos citados.

### SECTOR ENERGÉTICO

En la zona de Atarés se localizó la primera planta generadora de energía eléctrica del país con participación del capital norteamericano, la Planta de Tallapiedra, actual Central Termoeléctrica Otto Parellada. Fue fundada en 1889 y posteriormente en 1914 fue construido el edificio que actualmente la identifica. En el mismo fueron instaladas dos máquinas de 12.5 MW cada una, siendo de esta forma en su época una de las primeras grandes centrales de América Latina. Posteriormente, en varios momentos fue modernizada y se amplió su capacidad de generación. En la actualidad solo funciona el último bloque generador, instalado en 1972 con una capacidad de 64 MW.<sup>50</sup>

En la primera mitad del xx se localizaron también en los poblados de Casablanca y Regla sendas plantas eléctricas, las cuales fueron desactivadas en los años noventa, constituyendo hoy espacios vacíos sujetos al desarrollo de nuevos usos.

También en 1878 se ubicó al sur de La Habana Vieja una planta generadora de gas manufacturado:

la Planta de Melones, actual Planta de Gas Evelio Rodríguez Curbelo. Esta planta, con sucesivas modernizaciones tecnológicas es, en la actualidad, una de las dos que proveen de este servicio a cuatro municipios de la capital.

En 1887, en el margen este de la bahía, entre los poblados de Casablanca y Regla se asentó la primera refinería de petróleo del país, la Refinería Berlot. Con el decursar del tiempo estas instalaciones derivaron en las refinerías de petróleo propiedad de las trasnacionales Esso y Shell, las cuales en 1960 fueron nacionalizadas y desde entonces forman parte de la actual Refinería de Petróleo Níco López. Esta importante industria, que emplea 1 300 trabajadores, posee capacidad para procesar diariamente más de 33 000 barriles de petróleo, con los cuales se producen varios de sus derivados: gasolina, diésel, *fuel oil*, aceites industriales y gas.

### HOTELERÍA Y GASTRONOMÍA

En la etapa colonial, al convertirse la villa en puerto de escala obligada de las embarcaciones en su viaje hacia y desde España, se potenciaron los servicios de alojamiento y gastronomía en el territorio.

El desarrollo del comercio y los arribos de inmigrantes y visitantes extranjeros a la Isla generaron una demanda de alojamiento, a la que le sucedió la aparición de teatros, cafés, salas de bailes, paseos y parques con bandas de música, entre otras edificaciones destinadas a usos culturales y comerciales.<sup>51</sup>

Con el inicio de la República en el siglo xx, tuvo lugar un flujo creciente de visitantes estadounidenses. Entre 1909 y 1928 se reinició en La Habana un nuevo ciclo de construcción hotelera y se produjo un incremento de este mercado. Ello fue favorecido por leyes puestas en vigor en esos

<sup>50</sup> Cfr. Alberto E. Calvo et.al.: *La CTE Otto Parellada (Tallapiedra) como base material de estudio*, 2001.

<sup>51</sup> Cfr. Figueras, Miguel: *La Habana y el turismo de ciudad*, historia, 2005.

<sup>52</sup> Cfr. Villalba Garrido, Evaristo. *El turismo en Cuba*, 1993.

años en Estados Unidos, las cuales prohibieron la bebida y el juego en esa nación, mientras que en la Isla ambas actividades eran legales. También hizo su contribución en este sentido el creciente desarrollo de los armadores de transporte marítimo y la aviación, que comunicaban a La Habana con ciudades de Estados Unidos.

Lo anterior encuentra su reflejo en el *Directorio Mercantil de La Habana* en el cual se hace constar que en la capital (excluidas las casas de huéspedes) existieron 18 hoteles en 1860, 26 en 1900, y ya en 1932 se registraron 97 hoteles, de los que 56 se enclavaban en lo que hoy se conoce como La Habana Vieja. Esta expansión del turismo como actividad económica llegó a convertir el sector en la tercera fuente de divisas del país (después del azúcar y el tabaco) y tuvo lugar hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial.<sup>52</sup>

En los años cincuenta se consolida el turismo en la capital, con un acelerado proceso de construcción hotelera. En esta época se incrementan también los sitios de ocio nocturno como los cabarets y los casinos de juego, operados en su mayoría por la mafia o el llamado «sindicato del crimen organizado» de los Estados Unidos (Figueras, 2005). En 1956, el 40 % de la capacidad de alojamiento en el Caribe se localizaba en La Habana y en San Juan de Puerto Rico. La Habana de los años cincuenta se posicionaba como un destino eminentemente lúdico orientado, sobre todo, al mercado estadounidense (87 % de los arribos al país).

Sin embargo, ya para esta década, en consonancia con el desarrollo de La Habana hacia el oeste, la zona más favorecida en las nuevas inversiones fue el Vedado, quedando las instalaciones ubicadas en La Habana Vieja rezagadas en cuanto a diseño,

infraestructura y *confort*, algunas de las cuales comenzaron a ser convertidas en hospedajes económicos y casas de vecindad.

En la década de 1960 el gobierno revolucionario nacionalizó los negocios privados y fueron cerrados los casinos. Por su parte, el gobierno norteamericano prohibió a sus ciudadanos hacer turismo en la Isla, mientras los visitantes provenientes de Europa y Canadá perdieron interés en un producto turístico distinto al que venían disfrutando hasta ese entonces y en un contexto político nacional e internacional que no era propicio para el desarrollo de la actividad en la Isla, no obstante a que por esta época crecía el turismo masivo y se posicionaba el de «sol y playa» en Europa. Como resultado de lo anterior y de una política encaminada a socializar los servicios que antes estaban dirigidos a visitantes extranjeros y élites nacionales, se comienza a promover la utilización de la amplia red de instalaciones existentes y nuevas capacidades creadas fundamentalmente en zonas de playas y al interior del país, para el turismo nacional.

En este periodo La Habana Vieja no fue zona de especial atención en las nuevas políticas de desarrollo del turismo, lo que sumado al deterioro físico de las instalaciones, determinó que se fuera acentuando la tendencia a convertir hoteles en oficinas o casas de vecindad. Sobrevivieron algunos de los más emblemáticos hoteles ubicados en el Paseo del Prado y en el entorno de los parques Central y de la Fraternidad. Por otro lado, el grueso de las instalaciones gastronómicas fue marcado por la desatención a su infraestructura, la imposibilidad de mantener ofertas estables de calidad y una sostenida pérdida de la cultura del servicio.

En el primer lustro de los años noventa, La Habana Vieja vuelve a ser foco de atención para el

desarrollo del turismo nacional e internacional. Ello tuvo lugar luego de ser declarado su Centro Histórico, Patrimonio Cultural de la Humanidad, y a partir de la nueva estrategia económica que apostó por el desarrollo del turismo internacional como sector impulsor de la economía nacional. Comenzaron a hacerse inversiones de capital, fundamentalmente promovidas por la Oficina del Historiador de la Ciudad y su Compañía Turística Habaguanex S.A. y se rescataron instalaciones que habían cambiado su uso o que estaban en un estado constructivo ruinoso.

En la actualidad, en La Habana Vieja existe una capacidad de 1 498 habitaciones en 25 hoteles de diferentes dimensiones, pertenecientes a cuatro grupos hoteleros cubanos: Gran Caribe S.A., Cubanacán S.A., Isla Azul y Habaguanex S.A. Se deben añadir a estas capacidades el estimado de 800 habitaciones comercializadas en casas de familia, a partir de la apertura del sector al alojamiento privado.

El proceso inversionista estatal debe incorporar 18 instalaciones hoteleras, que significan 1 445 nuevas habitaciones en la zona, contempladas en un plan con alcance hasta el 2030. En ellas, el grupo hotelero Gaviota S.A. se incorporará al territorio con cinco nuevos hoteles de mediano y gran formato que ya se encuentran en proceso inversionista dentro de la zona y que añadirán 922 habitaciones antes del 2020.

El desarrollo de los servicios gastronómicos siguió una tendencia similar a la expresada anteriormente. Si bien en el último decenio se rescataron instalaciones que en su momento tuvieron importancia y tradición, en la actualidad el mayor dinamismo en el desarrollo de este sector lo tienen los promotores privados, los que en un periodo de cuatro años han abierto aproximadamente 60 restaurantes destinados



Vista del Hotel Packard ▶  
en construcción

fundamentalmente a satisfacer las necesidades del turismo internacional y a los segmentos de medio y altos ingresos del turismo nacional.

Relacionado con el turismo destaca el uso que a partir de la última década del siglo xx se les dio a los Castillos del Morro y La Cabaña como sitios de recreo, esparcimiento y sede de eventos culturales. Ambas instalaciones, fundadas en el margen este de la bahía con fines defensivos y más adelante utilizadas como prisiones, cuarteles y escuelas militares, anterior a los años noventa del pasado siglo alcanzaron interés turístico al realizarse recorridos por algunas de sus áreas. Es a partir de esa década, con la creación del Parque Histórico Militar Morro-Cabaña, que se convierte el lugar en sitio de interés cultural y plaza para la realización de eventos masivos como ferias, exposiciones y conciertos, dado su amplio espacio, su cercanía y sus excelentes visuales de la capital. De esta manera las ferias internacionales del Libro y del Turismo, de frecuencia anual, trasladaron su sede hacia allí.

### CRUCERISMO

También vinculado a la reanimación del turismo internacional como actividad económica en el territorio, cabe mencionar la recepción de buques cruceros. Su promoción fue iniciada en 1993 por la compañía cubana Cubanacan S.A., que estableció alianzas con la compañía italiana Costa Cruises. Esta actividad conjunta se mantuvo hasta que la entidad europea fue adquirida en 1998 por la Carnival Corporation, de capital estadounidense.

Desde 1998 hasta el 2005, la terminal de cruceros del puerto de La Habana fue administrada por una empresa mixta constituida entre la empresa cubana Cubanco, S.A. y la inversionista italiana Silares Terminales del Caribe.

Han operado en Cuba más de catorce compañías europeas de cruceros. Algunas de ellas tomaron

La Habana como puerto madre, como la compañía española Pullmantur Cruises con el buque *Holiday Dream* (1 047 pasajeros), hasta que en 2006 fue adquirida por la empresa norteamericana Royal Caribbean. También en diciembre del 2015 tomó La Habana como puerto de embarque hacia otros destinos del Caribe, el crucero MSC Opera, con una capacidad máxima de 2 600 pasajeros y perteneciente a la compañía italo-suiza MSC Crociere.

En la actualidad, con el cese de las funciones de puerto comercial, existen planes para favorecer el arribo de cruceros, al igual que la creación al interior de la bahía de marinas para prestar servicios al turismo internacional de yates. Europa hasta el momento ha sido el principal mercado con el que ha operado Cuba desde la apertura de esta modalidad al turismo, aún cuando el mismo se ha visto obstaculizado por el bloqueo norteamericano impuesto a la isla que limita, entre otras barreras, las operaciones de los buques que tocan puertos cubanos.

Se prevé que tras la normalización de las relaciones diplomáticas entre Cuba y los Estados Unidos, el volumen y la estructura del mercado de cruceros en Cuba, al igual que el resto de las actividades turísticas debe variar, favoreciendo la entrada de turismo norteamericano. Muestra de ello es que en mayo de 2016 la compañía Fathom, filial de la empresa Carnival, reabrió la ruta marítima entre Estados Unidos y Cuba, con el atraque del buque *Adonia*, mientras la compañía norteamericana *Royal Caribbean* también ha solicitado comenzar sus operaciones en Cuba. Como dato de interés se puede añadir que, mientras el año 2005 fue el de mayor número de cruceristas que arribaron por la vía marítima a La Habana, con record de 59 988 pasajeros, solo en el primer semestre de 2016 arribaron a Cuba 53 748 visitantes, a través de esta modalidad.



Vista aérea de la Terminal de Cruceros en el edificio Sierra Maestra, se aprecia la escala del barco con el paisaje urbano

### 2.3.3 Sociedad y Cultura

#### POBLACIÓN

<sup>53</sup> Datos de la Oficina Nacional de Estadística e Información (ONEI), 2012.

<sup>54</sup> Datos proporcionados por el Gobierno Municipal de Regla. Documentos oficiales, La Habana, 2015.

El diagnóstico sociocultural de un área en desarrollo es clave para la mirada holística e integral que merecen todos los proyectos urbanos. La zona de la Bahía de La Habana engendra una diversidad de ámbitos y pareceres que distinguen su naturaleza, infraestructura y su cultura tangible e intangible.

El área correspondiente al diagnóstico representa un espacio singular de la ciudad de La Habana, que marca la vida del pueblo habanero y cubano en general. La integran los consejos populares: Catedral, Prado, San Isidro, Belén, Plaza Vieja, Tallapiedra y Jesús María, de La Habana Vieja; Colón, de Centro Habana; Loma Modelo, Guaicanamar y Casablanca, de Regla; y Camilo Cienfuegos, de La Habana del Este. El presente

estudio resulta un análisis útil para cualquier proyecto que se lleve a efectos en la Bahía de La Habana.

La población asentada en el área de estudio sobrepasa los 250 000 habitantes,<sup>53</sup> que representa aproximadamente el 7.50 % de la población total de La Habana. En el este se aprecia un incremento de la población por la construcción de nuevas viviendas, como en el caso del Consejo Popular Camilo Cienfuegos, así como por la proliferación de asentamientos ilegales que se concentran en el Consejo Popular Casablanca (3 800 habitantes).<sup>54</sup> El hábitat incluye cerca de 50 650 viviendas, cuyo fondo presenta una distribución desigual en su conjunto con relación a la cantidad, capacidad, calidad de la edificación, valor patrimonial,

años de construcción, tenencia, vulnerabilidad y estado técnico. El oeste presenta zonas de trama compacta histórica, con alta densidad de población que puede alcanzar más de 700 habitantes por hectárea<sup>55</sup> y una alta proporción de viviendas en regular y mal estado, extensible al estado técnico del equipamiento básico urbano. Se destaca una importante concentración de ciudadelas, especialmente en el municipio de La Habana Vieja, con el 45.3 % de las mismas dentro del Centro Histórico,<sup>56</sup> lo que muestra un alto nivel de hacinamiento poblacional.

Al este se constata dispersión de asentamientos, medias y bajas densidades y una mayor proporción de viviendas, entre ellas buenas prácticas urbanas como la Unidad Vecinal Camilo Cienfuegos. Sin embargo, destaca un descontrolado incremento de asentamientos informales y precarios, algunos de los cuales están en zonas muy vulnerables con grandes riesgos y presentan altos déficits de servicios básicos, especialmente en el municipio Regla, con 1 944 viviendas precarias donde residen 7 539 habitantes, lo que representa el 18 % de su población. Ello se muestra mayormente en el Consejo Popular Casablanca, donde se han insertado grupos vulnerables procedentes de las zonas orientales del país.<sup>57</sup> Los datos anteriores reflejan que se ha producido un descenso

importante de la cantidad de residentes en territorios como el Centro Histórico, lo que puede afectar, a largo plazo, la política referente a la conservación de su carácter residencial y la garantía de los parámetros de habitabilidad, densidad y calidad de vida apropiados.

Se corrobora que en los municipios Regla y La Habana Vieja predomina la población de entre 39 y 60 años, la que representa el 45.47 % y el 64.3 %, respectivamente.<sup>58</sup> Ello significa que dentro de cinco a diez años, el mayor porcentaje poblacional pertenecerá a la tercera edad, reflejo de la tendencia al envejecimiento poblacional en Cuba. Por ello es relevante tener en cuenta en el planeamiento, servicios de todo tipo para ese grupo poblacional.

Las investigaciones demográficas muestran un descenso de la población, mantenimiento de una mayor proporción de mujeres, aumento de la población de la tercera edad y de las personas con necesidades especiales, y elevación del índice de emigrantes jóvenes, generalmente del sexo femenino.<sup>59</sup> Según la información anterior, resulta prudente una mirada holística e integradora por parte de los decisores y la construcción de políticas públicas que contribuyan a disminuir este comportamiento. Es necesario destinar acciones y proyectos a

<sup>55</sup> Plan de ordenamiento urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia. Documento de avance del POU-BH, 2015.

<sup>56</sup> Censo de Población y Vivienda, 2001.

<sup>57</sup> Datos proporcionados por el Gobierno Municipal de Regla. Documentos oficiales, La Habana, 2015.

<sup>58</sup> Datos extraídos de los documentos oficiales entregados por los gobiernos municipales de Regla y La Habana Vieja.

<sup>59</sup> Conferencia Juan Carlos Albizu-Campos, Centro de Estudios Demográficos. La Habana Vieja, 2015.



Vista del Malecón reglano

#### Resultado del análisis estadístico de las localidades estudiadas

TERRITORIO	EDIFICACIONES	VIVIENDAS	POBLACIÓN
La Habana Vieja (Centro Histórico)	3 370	27 046	87 772
Centro Habana (Colón)	1 405	7 782	21 220
Regla	8 326	13 507	41 345
La Habana del Este (Camilo Cienfuegos)	125	2 319	7 907
TOTAL	13 226	50 650	158 244

<sup>60</sup> Datos extraídos de los documentos oficiales entregados por los gobiernos municipales.

<sup>61</sup> Análisis integrador a partir de los documentos oficiales entregados por los gobiernos municipales.

<sup>62</sup> Datos extraídos de los documentos oficiales entregados por los gobiernos municipales.

los grupos vulnerables y en especial al de los jóvenes, que favorezcan a la vez la equidad de género y la inserción de personas de la tercera edad en la sociedad.

### EDUCACIÓN

El acceso a las entidades educativas es total. Existen en el territorio 30 escuelas primarias, 15 secundarias básicas, cinco preuniversitarios, 20 círculos infantiles, cuatro escuelas de oficio, y en La Habana Vieja el Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana.<sup>60</sup>

Para contribuir con la calidad de la educación la Brigada José Martí ha insertado instructores de arte en todas las escuelas del territorio. Las sedes universitarias municipales también constituyen una oportunidad para que los jóvenes continúen estudio y la universidad del adulto mayor es una vía para estimular el aprendizaje de las personas de la tercera edad.

### SALUD

Todos los consejos populares estudiados han estado afectados por enfermedades similares, entre ellas: condiloma, hepatitis A, meningo viral, varicela, escarlatina, sífilis, mononucleosis infecciosa y las enfermedades diarreicas agudas. El factor de riesgo para la población de mayor incidencia es el tabaquismo, seguido por el sedentarismo y el alcoholismo.<sup>61</sup> En el municipio Regla predominan las enfermedades respiratorias por la cercanía de entes contaminantes.

El territorio analizado cuenta aproximadamente con ocho policlínicos que disponen de personal capacitado y los instrumentos necesarios para la atención primaria. Además, están presentes instituciones como los hogares maternos, centros de rehabilitación y hogares de ancianos o casas de abuelos.

### IDENTIDAD CULTURAL Y TRADICIONES

El territorio destaca por su riqueza en costumbres y tradiciones y su gran aporte a la cultura nacional. Constituye cuna de manifestaciones religiosas, artísticas e identitarias de la Isla. Dentro del contexto cosmopolita, donde el mar ocupa un espacio muy importante, los habitantes de estos territorios habaneros están entrelazados por sólidas raíces, y perpetúan sus tradiciones locales.

Son zonas influenciadas por la migración española y africana, mezcla exquisita de criollismo; no obstante puede variar la influencia según el territorio: Casablanca recibió emigración española de origen mallorquín, canario, gallego entre otras, por lo que desarrolló con mayor fuerza la tradición de la iglesia católica; mientras que en consejos populares como Guaicanamar, en Regla y Jesús María, en La Habana Vieja destaca la herencia mayormente africana pues desde sus orígenes estos barrios fueron asentamiento de cabildos de la nación y cofradías de negros y mulatos que, entre sus funciones más importantes, tenían las prácticas religiosas provenientes de la cultura africana.<sup>62</sup>

Ambos barrios fueron los primeros practicantes de la religión yoruba y abakuá, manifestaciones que tomaron fuerza en todo el territorio principalmente en estos dos municipios: La Habana Vieja y Regla.

También hay católicos, protestantes en sus diferentes denominaciones y espiritistas, quienes conviven socialmente con las personas no creyentes de la comunidad.

Las iglesias parroquiales Nuestra Señora de Regla (1687), la de Casablanca (comienzos del siglo xx) y Nuestra Señora de Guadalupe (1954) son las tres edificaciones fundamentales exponentes del catolicismo en el área objeto de estudio.

Como parte del patrimonio inmaterial se encuentran la celebración de la fundación de la Ciudad de La Habana, los bailes tradicionales (de la guinga, de blanco, de las flores), la práctica de la rumba, las comparsas, la existencia de Los Dandi de Belén, los festejos patronales de Nuestra Señora de Regla y el plato típico: Tortillas de San Rafael.

Otra tradición reglana es la música (familia Romeo, Alcaño, Roberto Faz, Dúo de Clara y Mario, Los Latinos, Sergio Farías, etc.) constituyendo una manifestación artística del lugar. La danza debe sus orígenes a los cabildos lucumíes; a Margarita Ugarte en el género folclórico; a las comparsas *Los Moros Azules*, *Los Marineritos* y *Los Colegiales* en las primeras décadas del siglo xx y a *Los Titis* y *Los Guaracheros* de Regla a finales de la década de 1950. En el caso de La Habana Vieja, en las festividades de Jesús María las

comparsas jugaron un papel importante: en 1938 fue creada la comparsa *La Jardinera*, la única que ha perdurado hasta nuestros días y la primera que admitió mujeres entre sus integrantes.

En los territorios estudiados permanecen algunas de las principales sedes culturales de la provincia y la nación y han tenido una importancia vital en el desarrollo de diversas manifestaciones de las artes y en particular de géneros que han influido en los gustos estéticos de la población gracias a su programación habitual. En ellos existe una amplia oferta cultural para el consumo de residentes y visitantes, en especial en el Centro Histórico La Habana Vieja.

### EXPRESIONES DEL PATRIMONIO CULTURAL. RESULTADOS DEL INVENTARIO

De acuerdo al completamiento de las fichas de registro del patrimonio inmaterial de Regla,



◀ Actividades religiosas asociadas al santuario de la Virgen de Regla

incluyendo la comunidad de Casablanca, se comprobó la riqueza cultural y la fuerza en las tradiciones y costumbres de sus habitantes, las cuales han ganado en reconocimiento nacional e internacional por su marcada proyección e influencia. Se elaboró una lista de los recursos intangibles identificados en la localidad, los mismos fueron categorizados y caracterizados. Por su nivel de importancia, se priorizaron una serie de recursos, desarrollados a continuación:

### **Culto a la Virgen de Regla**

La fiesta patronal de la Virgen de Regla, identificada con Yemayá, la dueña del mar en la religión yuruba, es una tradición, que se realiza anualmente desde el 8 de septiembre de 1696, cuando se ubicó su imagen en el Santuario. Surgió con un carácter ritual, pero el pueblo le incorporó elementos laicos entre los siglos XVIII y XX.

Desde el año 1961 hasta hoy ha conservado su autenticidad como fiesta religiosa circunscrita al templo católico, visitado cada 7 de septiembre, y al espacio público donde se celebraba la procesión de la Virgen. Participa en este festejo la imagen de la Virgen de Regla y sus ornamentos, el conjunto de culto y rituales utilizados en la misa y la procesión. También se realizan vestiduras de sacerdotes y otros ministros de la Iglesia Católica, e intervienen vasos sagrados y estandartes, entre otros elementos. En el Santuario Nacional de Nuestra Señora de Regla, se ponen de manifiesto las creencias relativas a la patrona de la Bahía de La Habana y de Regla, relacionadas con el sistema religioso católico, el sincretismo y la transculturación de lo africano y lo español.

### **Fiestas patronales dedicadas a la Virgen del Carmen, Casablanca**

La cultura tradicional de la comunidad Casablanca tiene su máxima expresión en la fiesta patronal dedicada a la Virgen del Carmen,

que se celebra cada 16 de julio con la procesión de la Virgen y actividades tradicionales a la manera de los pueblos costeros españoles, pero con un alto grado de cubanía al ser adaptados a la idiosincrasia de la Isla. Durante la jornada se llevaban a cabo juegos y competencias con participación popular en varias zonas del pueblo e intervenían los grupos etarios de la vecindad.

Se corría a caballo para ensartar cintas, se organizaban carreras en sacos, grupos opuestos tiraban de una sogá para elegir el vencedor al final, mientras que las cuñas y el palo ensebado jamás podían faltar. El pueblo se divertía con tales entretenimientos en las horas diurnas. Estas festividades se han salvaguardado en los últimos años, gracias al trabajo de vecinos. Hoy dichas festividades tienden a ser mejor cada vez por su organización y por la participación ciudadana.

### **Guaracheros de Regla**

La comparsa Guaracheros de Regla surge en 1959 en el contexto del triunfo de la Revolución. El concepto y la estructura de la comparsa eran totalmente diferentes a las populares que ya estaban creadas. Su composición social se basa en sujetos jóvenes, de diferente ocupación laboral y nivel cultural, y en sus inicios no contaba con una historia argumental de acciones coreográficas pero sí poseían deseos de innovar y crear. Partían del paso básico de la conga, introduciendo elementos del casino y guiados por las señales de su director. El uso de las «guaracheras» (vestuarios con mangas abultadas de varios colores) también los hace distintivos. Las presentaciones de la comparsa no se limitaban a los carnavales de La Habana, sino que también actuaban en espectáculos culturales, galas oficiales, programas de televisión, actos públicos y eventos internacionales. En la actualidad es habitual su presencia en el Carnaval de Veracruz, México.

Como referencia cinematográfica se encuentra el documental 50 x 50, con guión y dirección de Julio César Valdés Viera, donde se expone una minuciosa investigación sobre el colectivo danzario y demuestra que la comparsa es una expresión auténtica de las tradiciones de la cultura popular cubana.

### **Ceremonia del Cañonazo**

La ceremonia del Cañonazo constituye una tradición habanera que data del siglo XVII cuando se anunciaba la apertura y cierre de las puertas de la muralla. A partir del derribo de esta en el siglo XIX ese hecho continuó como una tradición que perdura hasta nuestros días como símbolo identitario.

El acto cubre de modo sucesivo con su manto acústico todos los espacios de la capital, lo que permite a habaneros y visitantes ajustar sus relojes a las 9 de la noche. El espectáculo es realizado por jóvenes del servicio militar, vestidos con uniformes que aluden a los utilizados por los oficiales durante el reinado de Carlos III. La ceremonia es siempre concurrida, presenciada por personas locales y extranjeras.

### **Malecón reglano y Emboque de Regla**

Ambos lugares se encuentran en vínculo directo con la bahía, por lo que son constantemente frecuentados por habitantes de la localidad y visitantes, debido a que las manifestaciones culturales, religiosas, el panorama arquitectónico, las costumbres, los oficios, los modos de recreación, el ocio, y los estilos de vida, entre otros, se configuran en función del mar.

El malecón reglano ofrece una fotografía que revela la relación entre el paisaje natural y el construido, constituyendo la otra cara de esa visual de la bahía que los habaneros están

acostumbrados a apreciar. Además, muestra el litoral habanero en toda su continuidad.

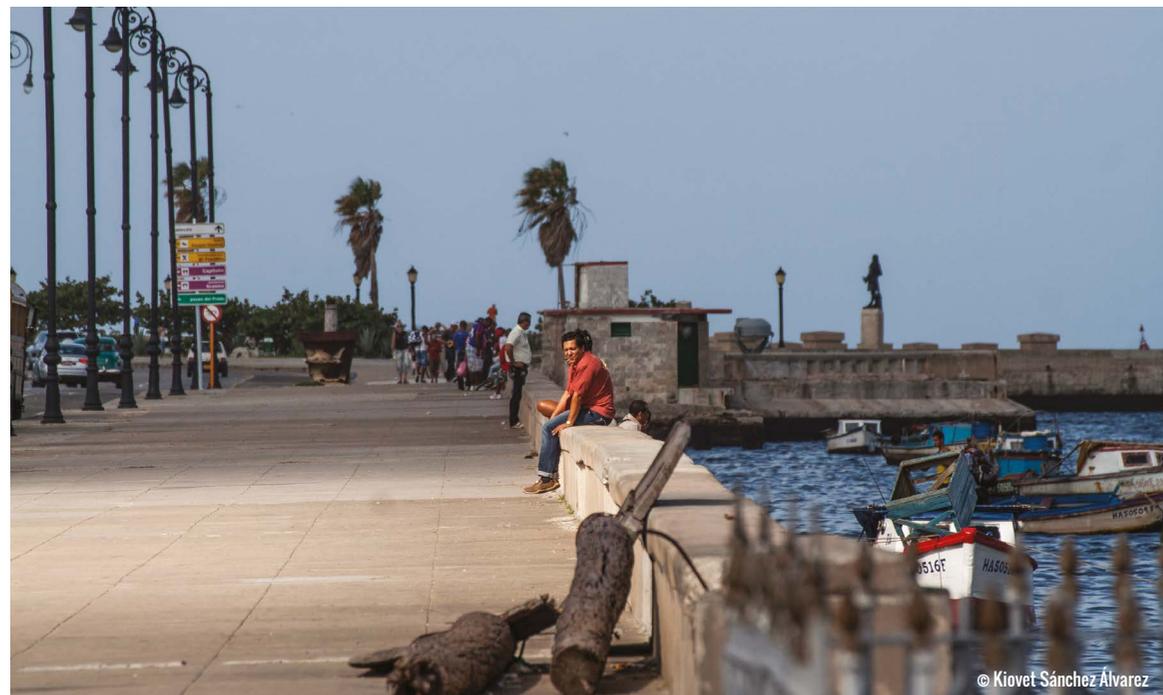
El emboque de Regla fue inicialmente el emboque de los ferries Regla-Habana, inaugurado en 1912. Funcionaba también como terminal de los tranvías eléctricos Regla-Guanabacoa, tramo por el que se brindó por primera vez este servicio en Cuba.

Este lugar fue testigo de un periodo de auge del transporte de pasajeros en el puerto habanero y de los cambios que se generaron en este sector. También se encuentra asociado al fuerte desarrollo industrial del territorio y su carácter histórico y cultural. La función actual continúa siendo la recepción de pasajeros para las lanchas que cometen su transitar entre Regla, Casablanca y La Habana.

### **Güiros de San Cristóbal, Regla**

Güiros de San Cristóbal de Regla es un grupo de toques de santería con güiros y bantú, portador de la cultura cubana. Desde su creación, el 16 de noviembre de 1953, su función fundamental ha sido la de acompañar con sus toques los cantos y bailes dedicados a los orishas en las festividades de la santería. Lo ha hecho sin interrupción y esto lo convierte en la agrupación de su tipo de trayectoria más larga en el país.

Entre los reconocimientos más importantes recibidos, se encuentra el Premio Memoria Viva otorgado por el Instituto de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello. En la ejecución musical constituye una escuela para músicos populares, y ha sido reconocido por los servicios religiosos en muchas casas templos de tradición de los municipios de La Habana. Interpretan cantos de los ñañigos, santeros y de la Sociedad Secreta Abakuá, y sus ritmos contagiosos ponen a todos a bailar.



Espacio público del Malecón habanero ▶

### Sociedad Secreta Abakuá.

#### Templo de la potencia Abakuá Muñongo Efo, Regla

La Sociedad Secreta Abakuá es una asociación de carácter mágico religioso, exclusiva de hombres. Procedente de Calabar, una provincia de Nigeria, se estableció en Cuba por primera vez en Regla, por negros de origen carabalí, en 1836. Sus miembros se conocen popularmente como ñañigos. Sus principales creencias y prácticas giran en torno a ceremonias de iniciación, ritos de purificación previa incluyendo uso de líquidos, sacrificio de animales, tabúes sexuales y alimentarios, mitos sobre los orígenes del rito, utilización de magia y manejo de máscaras, de música y de danza.

La religión abakuá, ha sido tildada como marginal y popular. Por desconocimiento, se le considera una asociación de personas de bajo nivel, delincuentes activos o en potencia; otros, entre los que se encuentran los nuevos

asociados, la consideran la máxima expresión de la valentía. Precisamente, el secreto, elemento que los caracteriza, hace inaccesible conocer profundamente todo lo que encierra ser abakuá. A pesar de los incompletos saberes, esta práctica cívica religiosa se ha legitimado como tradición, e instituida como parte del patrimonio cubano.

#### EDUARDO FACCILO ALBA (PRIMER MÁRTIR DE LA PRENSA CUBANA)

Eduardo Facciolo Alba, nació el 7 de febrero de 1829 en el poblado de Regla, hijo de María de los Dolores, reglana y Francisco Pichardo, español. Facciolo hizo duras acusaciones contra los mandatarios de la Corona española que oprimían al país. En su afán conspirador se relaciona con otro criollo, Juan Sandalio Bellido de Luna. Ambos se ponen de acuerdo para crear un periódico que apoyara las ideas independentistas de los cubanos; y el 13 de junio de 1852 se imprimieron

de manera clandestina 2 000 ejemplares de *La Voz del Pueblo*. Destacar que el periódico apareció con el subtítulo *Órgano de la Independencia*.

Facciolo compró una imprenta ubicada en la calle Obispo, donde se editaba el periódico *El Almendares*, allí se estaba componiendo el cuarto número cuando sus redactores fueron sorprendidos por las autoridades españolas el día 23 de agosto de 1852 y condenado a muerte en garrote vil. Por su temprano servicio a la propaganda independentista, Facciolo ha sido considerado el primer mártir de la prensa en Cuba. Su pueblo natal lo honra, denominando con su nombre la calle donde estuvo la casa donde naciera.

#### NECESIDADES Y PROBLEMÁTICAS FUNDAMENTALES DE LA POBLACIÓN RESIDENTE

- Alta densidad de edificación y deterioro del fondo habitacional, limitaciones en la infraestructura hidrosanitaria, eléctrica, comunicaciones y de alumbrado público.
- Contaminación ambiental (deficiente manejo de los residuos sólidos y líquidos, alta contaminación atmosférica, sonora e hídrica, uso poco sustentable y racional de los recursos, falta de concientización ambiental, carga ambiental y poco ahorro de energía).
- Indisciplina social, actos de vandalismo y violencia.
- Falta de control urbano y normativas insuficientes.
- Débil capacidad financiera e inversionista de la ciudadanía.
- Desequilibrio entre zonas este/oeste y norte/sur.
- Insuficiente articulación agua/borde costero/ciudad.
- Deficientes conexiones internas y externas; limitados vínculos con otras localidades cercanas.
- Escasez de espacios públicos y áreas verdes.

- Déficit de viviendas, hacinamiento.
- Deficiencia en el transporte público de pasajeros.
- Escasas instalaciones deportivas y de recreación.
- Deteriorada imagen urbana.
- Falta de servicios a escala local y de ciudad. Déficit de áreas de estacionamiento.
- Falta de preparación, sensibilidad y capacidad de decisores y funcionarios públicos para promover y gestionar el desarrollo de la localidad.
- Desvinculación laboral y estudiantil de la población joven ante la carencia de empleo/ofertas de trabajo afines y las dificultades para la continuidad de estudios, en particular en la enseñanza politécnica y de oficios.
- En el caso específico de Regla, se encuentra bajo el radio de protección de la refinería y presenta alta vulnerabilidad ante riesgos tecnológicos.
- Penetraciones del mar ante eventos meteorológicos extremos, más acentuado en la localidad de Colón, en Centro Habana y en los límites costeros de La Habana Vieja.

## 2.3.4 Identificación de actores

El reconocimiento y análisis del universo de actores en un proceso de regeneración de esta envergadura es indispensable para el logro de los objetivos del Plan de Manejo Paisaje Cultural. Conocer los actores con autoridad, capacidad y/o medios para decidir o influir en los temas o problemas vitales, es necesario para llevar a buen término el proceso de regeneración. Al ser este un proceso de regeneración que se encuentra en fase inicial, se reconocen las limitaciones del análisis, aunque se entiende su importancia, así como la necesidad de profundizar en etapas posteriores.

Por otro lado, el país se encuentra en un profundo y gradual proceso de ajuste y perfeccionamiento de

sus estructuras institucionales, fundamentalmente estatales, que incluye la reubicación en otros territorios de antiguas instalaciones del puerto tradicional, y la creación y/o extinción de otras. Asimismo, las cambiantes coyunturas internacionales actuales, con la irrupción de nuevos actores de gran peso pueden influir, incluso determinar, en las transformaciones.

La aparición de un sector no estatal emergente incluye nuevos actores que, en un futuro cercano, pudieran alcanzar una importancia relevante en el proceso de regeneración y considerarse actores clave en algunas esferas económicas y sociales con influencia en el patrimonio.



Vista aérea del puerto de La Habana, en primer plano la Empresa Industrial Molinera de La Habana S.A.

### METODOLOGÍA APLICADA

Se realizó una base de datos para la identificación, clasificación y selección de actores con el objetivo de reconocer su localización, ubicación dentro del ámbito o no, jerarquía o subordinación, principales funciones y las instalaciones que posee dentro del territorio. Esta herramienta fue conformada a partir de los listados de instalaciones e instituciones del recinto portuario, actualizados en recorridos y visitas a cada lugar. Se incluyeron, en primera instancia, las que se hallaban en el ámbito más cercano a la bahía, al considerarse más propensas a ser intervenidas en etapas iniciales. Se amplió con un segundo nivel de instituciones relacionadas con el objetivo del proceso de regeneración—en este caso menos detallado en cuanto a instalaciones—localizadas dentro del perímetro de la zona de amortiguamiento del Centro Histórico, reconocida como Zona Especial de Protección de la Bahía de La Habana, el límite del área de estudio.

A los listados anteriores se añadió otro, compuesto por organismos e instituciones que se encuentran fuera del territorio pero que, por sus intereses, nivel de jerarquía y/o relaciones, influyen en diferentes aspectos relacionados con el proceso de regeneración. Entre ellas se hallan ministerios, institutos nacionales, grupos empresariales, entidades provinciales y municipales.

Esta primera base de datos incluyó un total de 235 instituciones o entidades. A partir de la información obtenida durante los análisis preliminares de las entidades tenidas en cuenta en el inicio, se eliminaron 108 al comprobarse que no tenían relación directa con el manejo del patrimonio en el área de estudio. En la segunda lista se tuvieron en cuenta otras variables:

### Nivel o jerarquía

De acuerdo con el ámbito espacial de actuación e intereses, cada actor se ubica en un contexto: internacional, nacional, provincial, municipal, local y regional (pertenecen actores de un ámbito que excede los límites de uno o varios municipios aunque no los incluya en su totalidad, ejemplo: el recinto portuario que abarca parte de tres municipios). Este análisis indica la importancia del territorio para el desarrollo del país, así como el interés en el proceso de regeneración lo que se manifiesta claramente ya que treinta y cinco instituciones (el 36 %) tienen carácter nacional. Por otro lado, el 24 % de las entidades son de carácter regional y están relacionadas principalmente con el funcionamiento del puerto o el rescate del Centro Histórico.

### Relación

Esta variable describe las áreas de interés común entre el actor y el proceso de regeneración, que pueden corresponderse con aspectos legales, científico-tecnológicos, sociales, de desarrollo, afectaciones y/o beneficios, entre otros.

El análisis de esta variable se hace más complejo dada la madeja de relaciones legales, institucionales, metodológicas y de subordinación entre las diferentes instituciones y actores específicos. Por ello es necesario centrarse en el objetivo esencial del estudio, definiendo estas variables de acuerdo a su posición frente a la protección del patrimonio tangible e intangible existente.

En las visitas a las instalaciones portuarias se ha podido constatar que parte del patrimonio industrial se encuentra bajo la administración de instituciones y empresas que desconocen sus valores, por lo que pueden atentar contra la integridad del mismo.

**Atribuciones o mandato**

Se refiere a las facultades de los actores para incidir de manera directa en el desarrollo del proceso de regeneración y que, en algunos casos, pueden imponer restricciones o condiciones. Deben regir o regular mediante marco legal, normativo o reglamentario del cual son responsables. Se hace necesario un análisis más profundo y pormenorizado especificando en cada caso de que manera puede incidir sobre el manejo del patrimonio. Se logró determinar que existen cincuenta instituciones o entidades que tienen alguna atribución, las cuales hay que tener en cuenta en su campo de acción.

**Nivel de prioridad**

Define si el actor es prioritario o no con respecto a la resolución del problema o para la implementación del Plan de Manejo Paisaje Cultural.

**PROCESO DE EVALUACIÓN**

La segunda fase del estudio ha sido el proceso de valoración de los actores, basado en la formulación de interrogantes relacionadas con la problemática y objetivos del proceso de regeneración, así como el contexto en que se desarrollan. Este ejercicio es de carácter aproximativo y se ha realizado tomando en consideración las condiciones específicas de la situación de partida. Con todos los datos anteriores se determinarán las variables Interés/Influencia a partir de las cuales se podrá hacer la valoración final y la determinación de los actores clave en el proceso.

**Interés**

Responde a la pregunta: ¿Cuál es la posición más probable que el actor adoptará con relación al proceso de regeneración? O sea, se valora si le interesa resolver el problema o si participará en la solución. Se obtienen tres resultados: a favor (si apoyarán, predominan relaciones de confianza

y colaboración mutua); discorde (serán opuestos, predominan relaciones de conflicto); indiferentes o neutrales (no les interesa, se abstienen, no perciben necesidades o carecen de información).

Para un análisis preliminar, se tuvieron en cuenta las intenciones manifestadas por los diferentes actores en reuniones, talleres y encuentros, así como los informes entregados para la elaboración del Plan de Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana, en su carácter de Avance. Se pudo evidenciar, en muchos casos, el interés en participar y en otros, las objeciones. Los resultados indican noventa y una instituciones a favor, once indiferentes y veinticinco discordes.

**Influencia**

Se basa en la determinación de la capacidad para facilitar o limitar las acciones, o sea, de movilización institucional, social o de recursos que posee el actor para la consecución de los objetivos trazados. Se identifica como alta, media o baja.

Del universo de actores se ha reconocido que existen treinta y seis con alta influencia lo cual va acotando la cantidad de posibles actores clave. Sin embargo, el 45 % de las instituciones tienen en la actualidad baja influencia en el manejo del patrimonio, lo cual puede variar en algunas de ellas, en función del desarrollo del proceso de regeneración.

**ELABORACIÓN DE LA MATRIZ**

Con la escala aplicada de Influencia/Interés se definirá el tipo de participación de los diferentes actores que pueden o deben intervenir en el manejo del patrimonio. Esta escala de uno a nueve señalará las posibles combinaciones que resulten de cruzar la incidencia (alta, media o baja) de los actores frente a la gestión, con el interés (a favor, indiferente o discorde) que

tienen las actividades que desarrollan frente a la valoración y/o protección del patrimonio cultural y natural.

En un análisis preliminar se pudo determinar que de los 126 actores analizados, la mayoría (71 %) se encuentra a favor del proceso de regeneración, lo cual es muy propicio para su desarrollo, sin embargo de ellos treinta tienen alta influencia y solo seis se muestran una posición que no beneficia el desarrollo del proceso de regeneración.

Con mediana influencia hay treinta y cuatro actores, de los cuales veintiocho están a favor y pudieran desempeñar un rol importante en el proceso de regeneración. Existen cincuenta y siete actores con baja influencia en el manejo del patrimonio, de los cuales más de la mitad se muestra a favor y puede apoyar el proceso de regeneración, entre ellos los consejos populares que se encuentran en el territorio.

**DEFINICIÓN DE ACTORES CLAVE EN EL PROCESO DE REGENERACIÓN**

Los actores clave son aquellos cuya participación es indispensable y necesaria para el logro del propósito, objetivos y metas del proceso de regeneración. Tienen la autoridad, la capacidad y/o los medios para decidir e influir en campos vitales que permitan o no el desarrollo del proceso de regeneración. En algunos casos, pueden manifestar un interés directo, explícito y comprometido con los objetivos y propósitos del mismo.

Algunas de las características que presentan los actores clave:

- Forman parte del conjunto asentado en el área del proceso de regeneración y representan intereses legítimos a los cuales responden.

- Tienen funciones y atribuciones en relación directa con los objetivos del proceso de regeneración, reconocidas legalmente.
- Disponen de capacidades, habilidades, conocimientos, infraestructuras y recursos para proponer, atender y solventar problemas diversos, atendiendo a sus competencias
- Cuentan con mecanismos de financiamiento o donación de recursos.
- Tienen capacidad de gestión y negociación con los diversos agentes y/o niveles gubernamentales que permiten construir consensos y acuerdos.

Los actores clave se encuentran y están representados en los más diversos temas y dimensiones de la sociedad. Igualmente pueden mostrar diferencias o conflictos a diferente escala y nivel de complejidad. Su identificación deberá centrarse en qué es lo fundamental del proceso de regeneración y en la prioridad de intervención directa en el proceso de desarrollo.

A partir de las valoraciones anteriores se deben determinar dos tipos de actores clave con capacidades suficientes para incidir de manera determinante en el proceso de regeneración, aunque su posición sea contraria entre sí.

**Actor clave determinante:** es aquel con alta influencia y a favor del proceso de regeneración.

**Actor clave discorde:** es aquel que tiene alta influencia y se manifiesta no favorable al proceso de regeneración, por distintas razones.

La posición de cada actor clave es variable en función de las circunstancias, modificación o cumplimiento de objetivos e incluso ajustes en la perspectiva del proceso de regeneración.

Actores clave identificados (Propuesta preliminar)

Institución o Entidad	Nivel
Ministerio de Cultura	Nacional
Ministerio del Interior	Nacional
Ministerio de Energía y Minas	Nacional
Ministerio de Turismo	Nacional
Ministerio de Transporte	Nacional
Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias	Nacional
Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente	Nacional
Consejo Nacional de Patrimonio	Nacional
Comisión Nacional de Monumentos	Nacional
Grupo de Administración Empresarial (GAE)	Nacional
Instituto de Planificación Física	Nacional
Administración Portuaria Nacional	Nacional
Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH)	Provincial
Dirección Provincial de Planificación Física	Provincial
Comisión Provincial de Monumentos de La Habana	Provincial
Consejo de Administración Provincial (CAP)	Provincial
Administración Portuaria de La Habana	Regional

Otros actores de interés en el territorio (Lista preliminar)

Institución o Entidad	Nivel
Ministerio de la Construcción	Nacional
Ministerio de la Industria Alimentaria	Nacional
Registro Nacional de Bienes Culturales	Nacional
Consejo Nacional de Casas de Cultura	Nacional
Empresa Inmobiliaria de las FAR ALMEST	Nacional
Grupo de Turismo Gaviota S.A.	Nacional
Empresa de Proyectos y Tecnología Naval (CEPRONA)	Nacional
Empresa Ferrocarriles Occidente	Nacional
Empresa Nacional de Astilleros	Nacional
CubaPetróleo (CUPET)	Nacional
Grupo Empresarial de la Industria Alimentaria (GEIA)	Nacional
Fábricas de Pienso H-5 Omar Pérez Trujillo	Nacional
Planta de Producciones de Productos Naturales y Sintéticos (PPPS)	Nacional
Empresa de Cereales José Antonio Echeverría	Nacional
Empresa Industrial Molinera de La Habana S.A. (IMSA)	Nacional
Empresa de Cereales UEB Turcios Lima	Nacional
Piensos Tropicales	Nacional
Refinería de Petróleo Níco López	Nacional
Centro Técnico de Investigaciones de Materiales de Construcción (CTDM)	Nacional
Empresa Militar Industrial Granma	Nacional
UB SERMAR	Nacional
Almacenes Universales S.A. (AUSA)	Nacional
Prácticos de Cuba	Nacional

Institución o Entidad	Nivel
Grupo Empresarial de la Industria Portuaria (ASPORT)	Nacional
Estudios Marinos GEOEM	Nacional
Terminal Casablanca (tren Hershey)	Provincial
Estación Central de Ferrocarriles	Provincial
Museo Estación Ferroviaria Cristina	Provincial
Planta de Refinación y Envasado de Aceite Alberto Álvarez	Provincial
Empresa Provincial de Transporte Habana	Provincial
Dirección Provincial de Cultura	Provincial
Centro Provincial de Patrimonio Cultural	Provincial
Registro Provincial de Bienes Culturales	Provincial
Centro Provincial de Casas de Cultura	Provincial
Centro Provincial de Artes Plásticas y Diseño	Provincial
Catedral de La Habana	Provincial
Consejo de la Administración Municipal de La Habana Vieja	Municipal
Consejo de la Administración Municipal de Regla	Municipal
Consejo de la Administración Municipal de la Habana del Este	Municipal
Consejo de la Administración Municipal de Centro Habana	Municipal
Consejo de la Administración Municipal de Guanabacoa	Municipal
Dirección Municipal de Cultura de Regla	Municipal
Dirección Municipal de Cultura de Centro Habana	Municipal
Museo Municipal de Centro Habana	Municipal
Museo Municipal de Regla	Municipal
Casa de Cultura de Regla (cerrada)	Municipal

Institución o Entidad	Nivel
Casa de Cultura de La Habana Vieja (antes Unión Fraternal)	Municipal
Dirección Municipal de Cultura de La Habana Vieja	Municipal
Plan Maestro (OHCH)	Regional
UEB Estación Prácticos Habana	Regional
Seguridad e Inspección Marítima Puerto de La Habana	Regional
Empresa de Servicios Portuarios Occidente	Regional
Empresa de División Lanchera (FLOGOLFO)	Regional
Proyecto Integral de Desarrollo Bahía de La Habana (PID-BH)	Regional
Capitanía del Puerto de La Habana	Regional
Unidad Presupuestada de Inversiones (OHCH)	Regional
Unidad Presupuestada Sociedad y Educación (OHCH)	Regional
Grupo de Trabajo Estatal Bahía de La Habana	Regional
Planta de Gas Evelio Rodríguez Curbelo	Regional
Sistema Empresarial (OHCH)	Regional
Agencia de Viajes San Cristóbal S.A.	Regional
Empresa de Proyectos de Arquitectura y Urbanismo (Restaura)	Regional
Empresa Puerto Carena	Regional
Dirección de Patrimonio Cultural (OHCH)	Regional
Parque Histórico Militar Morro Cabaña	Regional
Comando Naval y Terrestre. Cuerpo de Bomberos	Regional
Aduana del Puerto de La Habana	Regional
Empresa de Servicios Portuarios Andrés González Lines (HABANAMAR)	Regional
Mando Operativo Puerto de La Habana	Regional

Institución o Entidad	Nivel
Control Sanitario Internacional	Regional
Fitosanitarios. Puesto de Frontera Puerto Habana	Regional
Empresa de Servicios Portuarios Sierra Maestra	Local
Empresa de Servicios Portuarios Juan Manuel Díaz	Local
Empresa de Servicios Portuarios Haiphong	Local
UEB Antonio Maceo Termoeléctrica	Local
Termoeléctrica Frank País	Local
Taller de Reparaciones de Lanchas de Regla (Complejo Intermodal de Regla)	Local
Oficinas de la Zona Protegida Tricornia	Local
Astilleros Galilena (ASTIGAL)	Local
Aries Transporte S.A. (ASPORT)	Local
Almacenes San José	Local
Consejo Popular Prado	Local
Consejo Popular Catedral	Local
Consejo Popular Belén	Local
Consejo Popular San Isidro	Local
Consejo Popular Jesús María	Local
Consejo Popular Tallapiedra	Local
Casa de Cultura de Casablanca	Local
Consejo Popular Casablanca	Local
Consejo Popular Guaicanamar	Local
Consejo Popular Loma-Modelo	Local
Consejo Popular Ciudad Camilo Cienfuegos	Local

Institución o Entidad	Nivel
Consejo Popular Reparto Antonio Guiteras	Local
Consejo Popular Colón	Local
Consejo Popular Los Sitios	Local
Consejo Popular Dragones	Local
Consejo Popular Cayo Hueso	Local
Consejo Popular Villa 1	Local
Santuario de la Virgen de Regla	Local
Restaurante La Divina Pastora	Local
Atraque Dársena de los Franceses	Local
Base de Pesca Deportiva	Local
Restaurante Los Doce Apóstoles	Local
Castillo de Atarés	Local
Castillo de San Salvador de la Punta	Local
Castillo de la Real Fuerza	Local
Museo Castillo del Morro	Local
Museo Fortaleza de la Cabaña	Local

Vista de la zona de los astilleros ▶



## 2.4 Información relevante

### DATOS DE LA BAHÍA

**Canal de entrada:** longitud 1, 574 km;

ancho promedio 0,140 km.

**Perímetro:** 18,9 km.

**Área total:** 520 ha.

**Ensenadas:** Atarés, Guasabacoa y Marimelena.

**Profundidad promedio:** 9,0 m.

**Intercambio del agua:** 8-9 días.

**Volumen del agua:** 47 000 000 m<sup>3</sup>.

### DATOS DE LA ZONA DE PROTECCIÓN

**Área total:** 2531 ha.

**Área terrestre:** 1673 ha, representa 2,29 % del área total de la ciudad de La Habana.

**Área marítima total:** 878 ha.

**Área marítima interior:** 520 ha.

**Área marítima costera:** 358 ha.

### DATOS DE LA CUENCA TRIBUTARIA

**Área total:** 8500 ha.

**Habitantes:** 906 000.

**Ríos:** Luyanó, Martín Pérez y Arroyo Tadeo.

**Drenes pluviales:** 18.

**Perímetro costero de influencia:** 6,0 km.

### BIEN DECLARADO PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

**Inmuebles:** 3 500.

**Área total:** 214 ha.

**Habitantes:** 55 484.

**Densidad bruta de población:** 259 hab/ha.

### ÁREA PROTEGIDA «TRISCORNIA»

**Área total:** 123 ha.

**Área terrestre:** 117 ha.

**Área marina:** 16 ha.

**Flora:** En el sistema de humedales se reportan cuatro especies de mangles, que ocupan un área total de 5,0 ha.

**Fauna:** El área actúa como refugio de fauna, se observa una avifauna notable (43 especies de aves).

## 2.5 Recorridos marítimos

<sup>59</sup> El documento, de altísimo valor, fue aprobado por el jefe del departamento, el ingeniero Roger Valdés Cuadra, y el director general, el ingeniero Luis Francisco Borrero García, cuya ejecución fue aceptada por el subsecretario técnico del Ministerio, el arquitecto Hugo D'Acosta Calheiros, y el ministro de Obras Públicas del Gobierno Revolucionario, Osmani Cienfuegos Gorriarán.



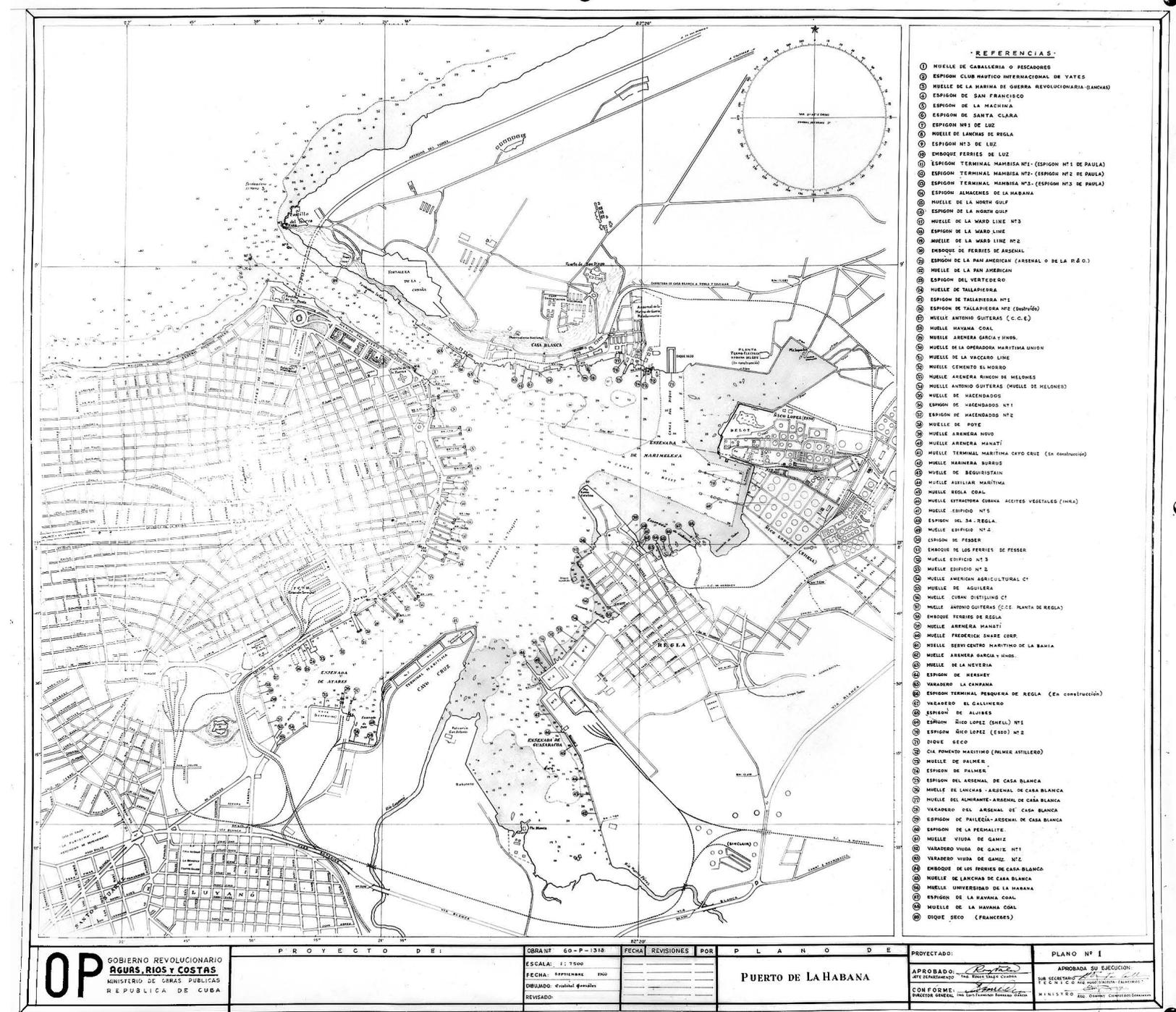
© Kiovet Sánchez Álvarez

Durante la consulta a diferentes archivos fotográficos, resultó relevante la información gráfica arrojada por el Archivo Iconográfico del Ministerio de la Construcción (MICONS), antiguo archivo del Ministerio de Obras Públicas.

También fue consultada la cartografía Plano del Puerto de La Habana,<sup>59</sup> realizada por el departamento Aguas, Ríos y Costas adscrito al Ministerio de Obras Públicas del Gobierno Revolucionario. Con fecha de septiembre de 1960, desarrolla un extenso inventario que enumera ochenta y nueve inmuebles, de ellos cuarenta y seis muelles, veintiocho espigones, cuatro diques, dos varaderos, y cuatro emboques, entre otros, que se encontraban en el perímetro del puerto. Esta información fue realizada con el objetivo de elaborar un inventario detallado para el Gobierno Revolucionario de la infraestructura portuaria de la Bahía de La Habana.

Junto a esta información cartográfica se procesaron sesenta y siete fotografías del recorrido marítimo realizado en 1960 que representó un bojeo de reconocimiento e inventario por todo el perímetro de instalaciones portuarias de la bahía, el cual comienza por el borde costero noroeste en la Farola de Neptuno y termina en el Castillo de los Tres Reyes del Morro.

Con el objetivo de realizar una comparación entre dos momentos históricos del puerto de La Habana, se decidió realizar un recorrido marítimo en enero del 2015, con el objetivo de desarrollar un registro fotográfico. Este alcanzó las 450 imágenes del perímetro actual del borde costero, y permitió elaborar el inventario del patrimonio industrial portuario, mediante la observación de todos los bienes desde el agua.



Vista del barco en el que se realizó el recorrido por el interior de la bahía



1. Muelle de pescadores



2. Muelle de pescadores



3. Club Náutico Internacional



4. Marina de Guerra



5. Muelle San Francisco



6. Muelle de la Machina



7. Muelle Santa Clara



8. Muelle de Luz



9. Muelle lanchas de Regla



10. Emboque del Ferri



11. Terminal marítima No. 1



12. Terminal marítima No. 2



13. Terminal marítima No. 3



14. Almacenes



15. Espigón North Gulf



25. Muelle Marítimo Unión



26. Muelle Vaccaro Line



27. Muelle Cemento El Morro



16. Espigón Ward Line



17. Espigón Ward Line



18. Emboque Arsenal



28. Muelle Arenera, Rincón Melones



29. Espigón Hacendado No. 2



30. Espigón Hacendado No. 1



19. Vertedero



20. Muelle Vertedero



21. Espigón Tallapiedra No. 1



31. Muelle de Pote



32. Muelle Arenera Novo



33. Arenera Manatí



22. Muelle Tallapiedra No. 2



23. Muelle Antonio Guiteras



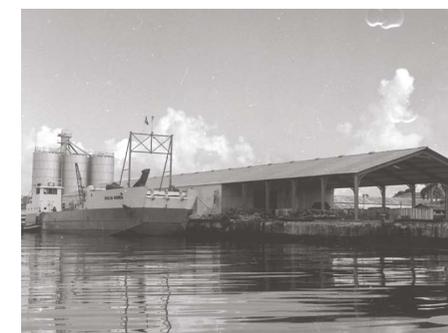
24. Muelle Havana Coal Company



34. Muelle Molinos y silos harina Burrough



35. Muelle Beriguistain



36. Muelle Regla Coal



37. Muelle Extractora de Aceites Vegetales



38. Cuban Destilling



39. Compañía Eléctrica Antonio Guiteras



49. Muelle Permalite



50. Varadero Viuda de Gamiro



51. Varadero Viuda de Gamiro



40. Emboque de Regla



41. Arenera Manatí



42. Muelle de Hershey



52. Emboque del Ferri



53. Muelle de lanchas de Casablanca



54. Casa de botes de la Universidad



43. Varadero de la Campana



44. Varadero Pluma



45. Dique seco



55. Muelle Havana Coal Company



56. Muelle Havana Coal Company



57. Muelle Havana Coal Company



46. Grúa del dique seco



47. Espigón Arsenal



48. Varadero Arsenal



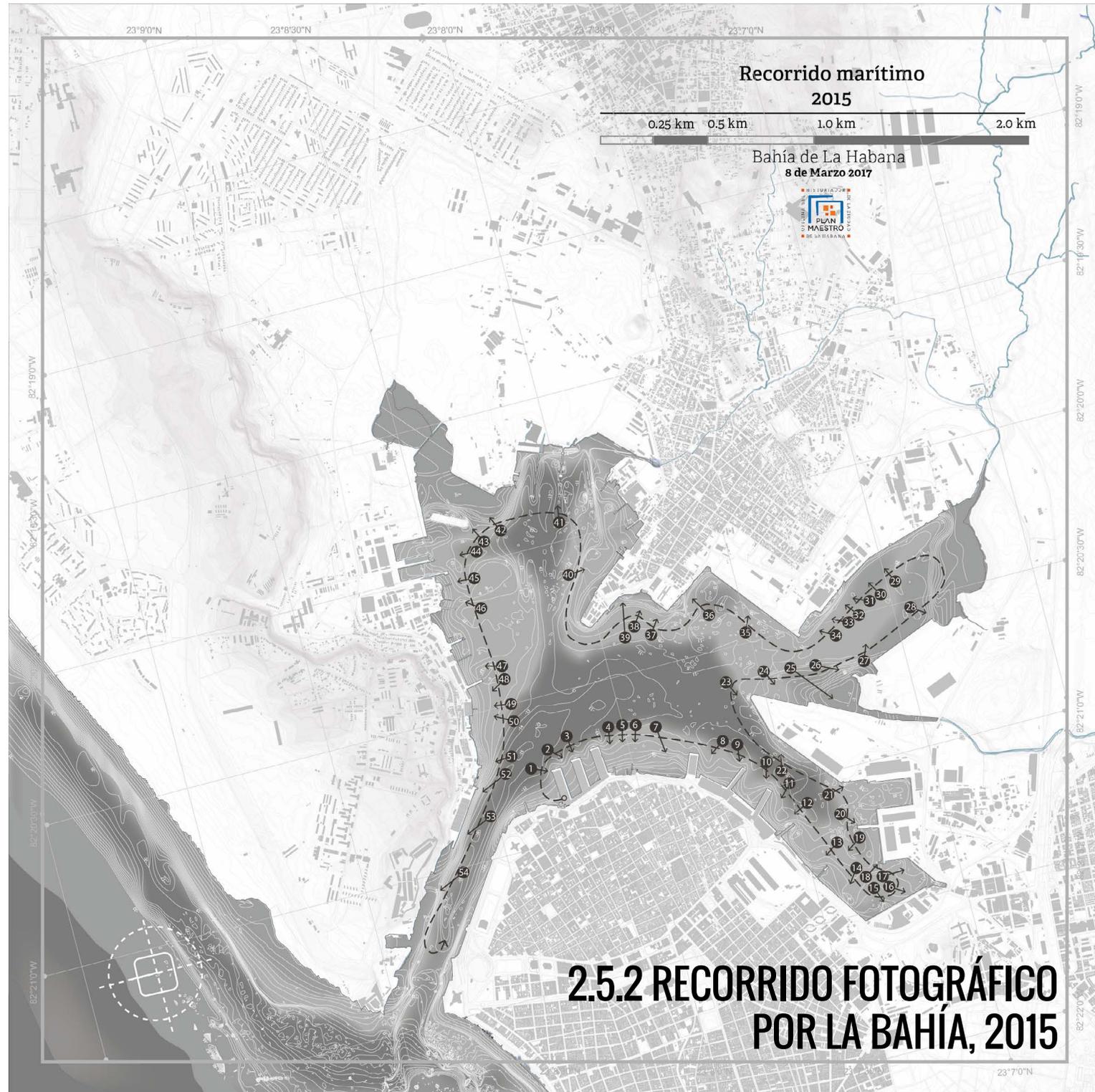
58. Muelle Havana Coal Company



59. Dique de los franceses



60. Castillo de los Tres Reyes del Morro



1. Sierra Maestra-San Francisco



2. Muelle de la Machina



3. Sierra Maestra-Machina



4. Emboque de la lanchita de Regla



5. Alameda de Paula



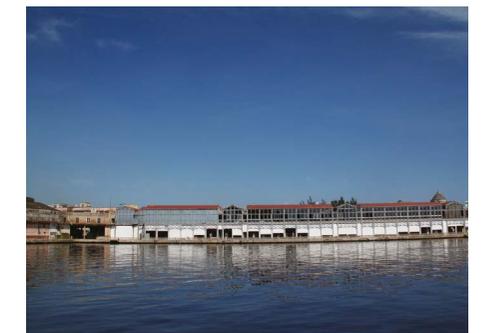
6. Emboque de Luz



7. Alameda de Paula



8. Muelle Aracelio Iglesias y Complejo San José



9. Muelle Aracelio Iglesias



10. Espigón Juan M. Díaz



11. Muelle La Coubre



12. Emboque Arsenal



13. Espigón Vertedero



14. Muelle Tallapiedra de TECNIPORT



15. Muelle Osvaldo Sánchez



16. Muelle Osvaldo Sánchez



17. Flota del Golfo (FLOGOLFO)



18. Astilleros del Caribe (ASTICAR)



19. Vista hacia Los Elevados



20. Dique flotante



21. Muelle Haiphong No. 1a



22. Terminal Haiphong No. 3



23. Terminal Haiphong No. 4



24. Muelle Haiphong No. 5



25. Desembocadura del río Luyanó



26. Terminal de Contenedores de La Habana (TCH)



27. Terminal de Contenedores de La Habana (TCH)



28. Empresa Molinera, Muelle Turcios Lima



29. Zona de Cayo Cruz



30. Empresa Industria Molinera, Muelles Turcios Lima



31. Empresa de cereales Turcios Lima



32. Almacén H-10 de la Empresa de aceite



33. Almacenes H-10 de la Empresa de aceite



34. Espigón Andrés González Lines, vista lateral



35. Espigón Andrés González Lines, vista lateral



36. Muelle Andrés González Lines, vista frontal



37. Antigua Termoelectrica Antonio Maceo



38. Antigua Termoelectrica Antonio Maceo



39. Taller de lanchas de Regla. Emboque de Regla



49. Taller de máquinas. Pailerías y tratamiento térmico



50. Base náutica



51. Astilleros Galilena (ASTIGAL)



40. Iglesia de Regla



41. Astilleros de Obras Marítimas



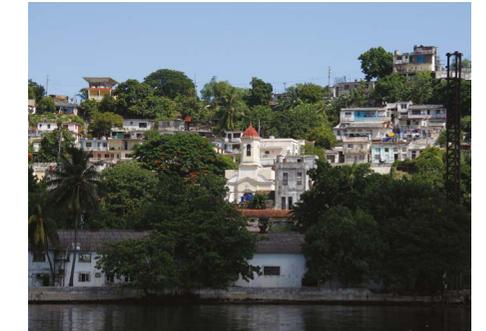
42. Espigón No. 1, Refinería Níco López



52. Base náutica



53. Astilleros Galilena (ASTIGAL)



54. Astilleros Galilena (ASTIGAL)



43. Zona protegida Tricornia



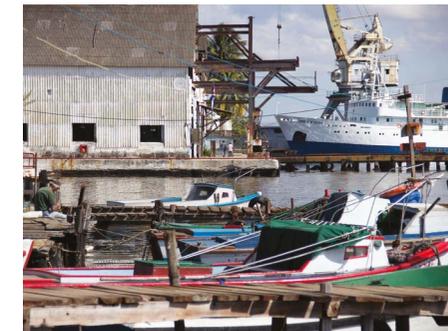
44. Dique flotante (Retirado en Mayo del 2015)



45. Caribbean Drydock Company



55. Base náutica



56. Base náutica



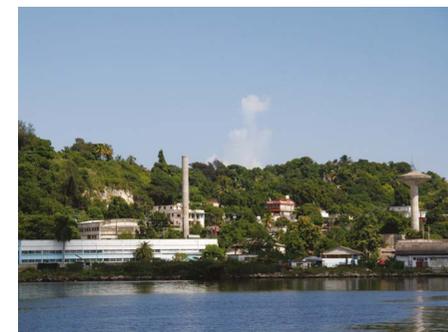
57. Terminal de lanchas de Casablanca



46. Empresa Nacional de Astilleros



47. Empresa Militar Industrial Granma (EMI)



48. Empresa Militar Industrial Granma (EMI)



58. Visual hacia el canal de acceso



59. Antiguo Muelle del Carbón



60. Canal de acceso y Castillo de los Tres Reyes del Morro



### 3. ESTUDIO DEL PAISAJE UN ENFOQUE INNOVADOR PARA EL DESARROLLO URBANO

### 3.1 Estudio del Paisaje. Conceptualización



Escalera de acceso ▶  
sobre el escarpe,  
desde el canal de  
entrada hasta la  
fortaleza de San  
Carlos de la Cabaña

© Kiovet Sánchez Álvarez

El Estudio del Paisaje es el instrumento de ordenamiento paisajístico que tiene como función coadyuvar, en materia de preservación del patrimonio cultural y natural, a la planificación territorial y urbanística. En él se establecen los principios, estrategias y directrices para valorar, catalogar y proteger el paisaje en su ámbito de aplicación, analizando las actividades, tendencias y procesos que inciden en su conformación, transformación y desarrollo. Al tener un ámbito territorial asociado al paisaje y a las visuales que de él y hacia él se manifiestan, este instrumento define Unidades del Paisaje que tienen una total independencia de cualquier tipo de límite de naturaleza administrativa, tales como líneas de término municipal, lindes de propiedad, límites de sectores o cualquier otro proveniente de planes urbanísticos y similares. La integralidad de los análisis que despliega requiere de información específica en los ámbitos del ordenamiento territorial y urbanístico, institucional, cultural, medioambiental, agraria, social, turística y económica, así como en cualquier otra que pueda tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje.

El instrumento también establece la calidad paisajística, es decir, la identificación, de manera participativa, de las aspiraciones de las poblaciones acerca del entorno en el que viven, e indica las medidas y acciones necesarias, que podrán ser de protección, ordenamiento y/o gestión para garantizarlas; para ello implementa un plan de participación pública, que asegura la concertación de los actores implicados, los residentes y la ciudadanía en general. Para establecer las determinaciones del Estudio del Paisaje se analizan, tanto la situación existente, como el futuro previsto por la evolución de los

procesos naturales y humanos en el territorio, incluyendo planes territoriales, urbanísticos y sectoriales, así como otros proyectos aprobados por la administración competente.

Derivado del análisis de las singularidades del paisaje, y para un eficaz tratamiento del mismo, se realiza una valoración, caracterización y categorización de las Unidades del Paisaje y sus Recursos Paisajísticos, generándose una cartografía *ad hoc*.

Se ha definido por Unidad del Paisaje el área de un territorio que tiene una configuración geográfica, estructural, funcional o perceptivamente diferenciada, única y singular, y que ha ido adquiriendo los caracteres que la definen tras un largo periodo de tiempo, mantenido su autenticidad e integridad, todo lo cual permite interpretarla como una entidad.

Asímismo, se entiende por Recursos Paisajísticos los elementos tangibles y/o intangibles, singulares de un determinado territorio, o grupo de estos, que definen su autenticidad y que tienen un carácter visual, ecológico, simbólico, cultural y/o histórico, que incrementa el valor del paisaje.

#### 3.1.1 Unidades del Paisaje

Las Unidades del Paisaje tienen por objeto la delimitación, descripción y definición de las particularidades paisajísticas en una determinada área del ámbito de estudio, así como el análisis de sus singularidades, dinámicas y las presiones que las modifican. También la identificación de los Recursos Paisajísticos que incrementan su valor y los conflictos que las degradan. Todo ello posibilita la mejor precisión de los objetivos de calidad paisajística.

Se delimitan conforme a los elementos y factores naturales y/o humanos que le proporcionan una imagen particular y se identifican como única; también se tienen en cuenta las tipologías de paisaje y las unidades ambientales que incorporan la información física, biológica, cultural, social y visual, en un planteamiento interdisciplinario que agregue el patrón ecológico y sus interrelaciones. La gestión de las Unidades del Paisaje promoverá los principios de sostenibilidad.

El análisis de las características de las Unidades del Paisaje, definidas y delimitadas, refleja para cada una:

- Elementos tangibles existentes que definen su singularidad, incluyendo otras experiencias sensoriales, además de la vista.
- Elementos intangibles existentes, incluyendo los de carácter efímero (festividades, ferias, cultos, etc.).
- Recursos Paisajísticos existentes y su caracterización.
- Tendencias y procesos de cambio, presentes y futuros, y cómo pueden afectarla. En particular se analizarán las procedentes de planes y proyectos para el área de estudio.
- Principales conflictos existentes y previsibles.

#### 3.1.2 Recursos Paisajísticos

Se clasifican en tres grupos fundamentales:

**Por su interés ambiental:** las áreas o elementos que gozan de un gran atractivo natural y que generalmente son altamente valoradas por la población, están relacionados con el paisaje natural.

**Por su interés cultural y patrimonial:** las áreas, elementos o espacios apreciados por la sociedad local por su asociación con determinados valores simbólicos, prácticas populares o que constituyen hitos en la evolución histórica, y cuya alteración, ocultación o modificación sustancial de las condiciones de percepción y uso, es valorada como una pérdida de los rasgos locales de identidad, autenticidad o del patrimonio cultural. Generalmente relacionados con el Paisaje Antropizado.

**Por su interés visual:** Las áreas y elementos visualmente sensibles cuya alteración o modificación puede hacer variar de manera negativa la calidad de la percepción visual del paisaje. De manera particular, estos últimos se determinan a partir de un análisis visual que tiene en cuenta: los elementos topográficos y formales que definen la estructura espacial que hace singular un lugar, tales como laderas, crestas de montañas, línea de horizonte, ríos y similares; otros elementos más antropizados, relacionados con perfiles de asentamientos humanos, hitos urbanos, culturales, religiosos o agrícolas; las principales vistas y perspectivas hacia y desde los elementos identificados en los análisis del interés ambiental y/o cultural.

### 3.1.3 Análisis Visual

Para el análisis visual se determinarán:

- Puntos de observación.
- Recorridos de especial relevancia, por su alta frecuencia de observación, o la calidad de sus vistas.
- Cuencas visuales que permitan observar la imagen exterior de los núcleos urbanos a los que se haya reconocido un extraordinario valor y las vistas que desde ellos se tiene del entorno que los circunda.

- Escena urbana interior de los conjuntos urbanos. Áreas de apreciación visual desde las carreteras.

La visibilidad del paisaje es fundamental para su valoración, en tanto determina la importancia relativa de lo que se percibe, y es función de la combinación de distintos factores como: los puntos de observación, la distancia, la duración de la vista, y el número de observadores potenciales.

El Análisis Visual determina la visibilidad del paisaje y tiene por objeto:

- Identificar las principales vistas hacia el paisaje y las zonas de apreciación visual de los Recursos Paisajísticos.
- Asignar el valor de los Recursos Paisajísticos en función de su visibilidad.
- Identificar los recorridos escénicos.
- Identificar y valorar posibles impactos visuales de una actuación sobre el paisaje.

Los recorridos escénicos son aquellos caminos tradicionales, senderos o similares, o segmentos de vías de circulación que tienen un valor paisajístico excepcional, por atravesar y/o tener vistas sobre paisajes de valor natural, histórico y/o visual.

Los puntos de observación son los lugares del territorio desde donde se percibe principalmente el paisaje. Se seleccionarán los sitios y secuencias visuales de mayor afluencia pública, a saber, las principales vías de comunicación (punto de observación dinámico) que definen secuencias de vistas; los núcleos de población y las áreas recreativas, turísticas y de afluencia masiva principales. También pueden definirse otros

puntos de observación que faciliten apreciar la singularidad del paisaje.

Específicamente, para cada punto de observación el Análisis Visual plantea:

- Delimitar la cuenca visual o territorio que puede ser observado desde el mismo, marcando las distancias corta (hasta 300 metros), media (300 hasta 1 500 metros) y larga (más de 1 500 metros) desde el punto de observación. Estas distancias pueden modificarse de forma justificada en función del entorno.
- Identificar los recursos visuales o las áreas y elementos que definen visualmente la singularidad de un paisaje.
- Determinar el número de observadores potenciales del paisaje objeto de estudio,

diferenciando la proporción de los mismos en relación con las categorías: residentes, turistas e itinerario, y la duración estimada de la observación.

Los puntos de observación se clasificarán como principales y secundarios, en función del número de observadores potenciales, la distancia y la duración de la visión. Según la accesibilidad y capacidad de apreciar los valores distintivos del lugar, las zonas se clasificarán como de máxima, media o baja visibilidad, y las no visibles como zonas de sombra. Serán zonas de máxima visibilidad las perceptibles desde algún punto de observación principal y de visibilidad media, aquellas perceptibles desde más de la mitad de los puntos de observación secundarios; la baja se corresponderá con aquellas que solo puedan percibirse desde menos de la mitad de los puntos de observación.



◀ Vista del Paisaje urbano histórico del puerto viejo de La Habana

## 3.2 Estudio del Paisaje Natural

### 3.2.1 Relieve

**Llanura litoral aterrazada:** formada por distintos niveles de terrazas, representada litológicamente por calizas organógenas, calcárenitas y calizas cristalinas, alturas de hasta cincuenta metros, con pendiente suave hacia el mar y un predominio del drenaje subterráneo; suelos esqueléticos y vegetación herbácea y arbustiva. Se observa la superficie correspondiente a la segunda terraza (dos a cinco metros de altitud) en el área que ocupa la estrecha franja de la parte norte del municipio La Habana Vieja.

**Loma de Atarés:** puede conformarse como una unidad independiente por su altura (aproximadamente treinta metros) y sus características litológicas, representada por arcillas, areniscas, margas, aleurolitas calcáreas, formando un *flysch* terrígeno-carbonatado, con pendientes fuertes.

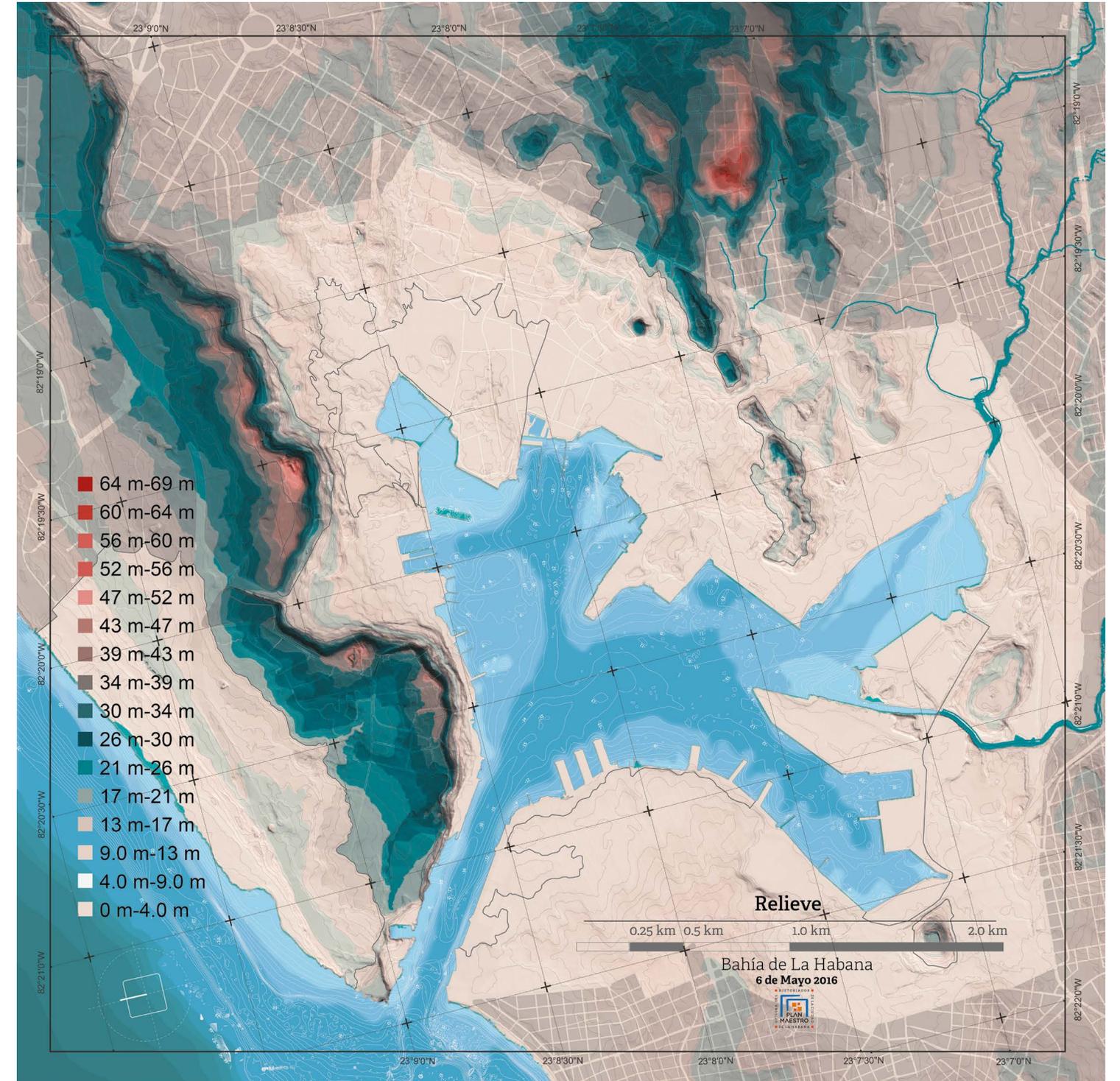
**Llanura baja marino palustre, rellenada:** incluye la desembocadura de los ríos Luyanó y Martín Pérez; constituye una superficie plana ocasionalmente inundable sobre arcilla cienosa, arenas y turbas, que fueron rellenadas artificialmente para su urbanización.

**Superficie baja permanentemente inundable con manglares:** son depósitos cuaternarios, formando un suelo pantanoso, es una zona baja entre cero y dos metros de altura. Ocupa una superficie de seis hectáreas aproximadamente. Se encuentra cubierta por manglares, vegetación endémica del lugar, aunque algo degradada por los vertimientos de hidrocarburos de la Refinería,

constituyendo un lugar de refugio de fauna de aves migratorias.

**Llanura medianamente diseccionada con presencia de colinas serpentínicas:** es una llanura ondulada (entre dos y diez metros de altura), de sedimentos terrígenos-carbonatados con drenaje superficial, donde se destacan pequeñas colinas de roca ultrabásitas serpentinizadas (roca azul), con alturas entre veinte y treinta metros.

**Escarpe erosivo:** hacia el noreste aparecen alturas entre quince y cincuenta metros con pendientes abruptas acantiladas hacia el noroeste y pendientes medias hacia el noreste, formando un escarpe latitudinal de roca carbonatada, con evidencias en algunos tramos de procesos erosivos y socabamiento, fundamentalmente en áreas de una antigua cantera, cubierto en parte por vegetación herbácea y arbórea.



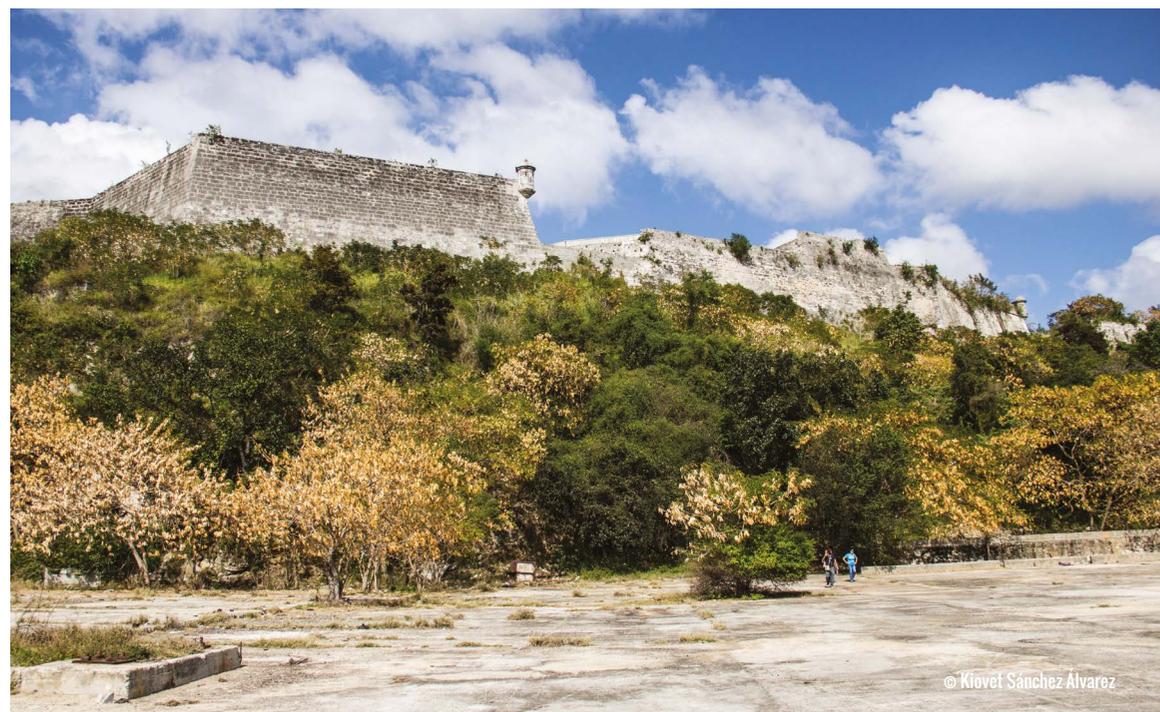
Vista del escarpe. ▶  
Poblado de  
Casablanca



◀ Vista de Regla desde  
la Colina Lenin



Vista del escarpe. ▶  
Fortaleza de San  
Carlos de la Cabaña



◀ Vista de la bahía  
desde la loma de  
Regla



### 3.2.2 Hidrología

El acuatorio de la Bahía de La Habana está compuesto por el canal de entrada, los fondeaderos y las ensenadas adyacentes con sus respectivos canales de acceso. Lo conforman, además, las aguas de los ríos que desembocan en la bahía junto a las zonas servidas por drenajes pluviales de la ciudad que descargan sus aguas directamente en la bahía, los cuales componen la cuenca hidrográfica correspondiente a la bahía.

El canal de acceso, con orientación noroeste sureste y longitud de 1 852 metros, está marcado por las puntas del castillo y faro del Morro y el Castillo de la Punta y posee un área total de 428 738 metros cuadrados. También se encuentran los canales de acceso a la Refinería Níco López, al Dique Seco (Casablanca), y a los de las Ensenadas de Atarés y Guasabacoa.

**El sistema de ensenadas lo componen:**

- La Ensenada de Marimelena, que ocupa el noreste de la bahía, tiene su entrada entre la cabeza del espigón No. 2 de la Empresa Militar Industrial Granma y Punta Santa Catalina y en ella desemboca el río Arroyo Tadeo (2.2 kilómetros cuadrados).
- La Ensenada de Triscornia, es la más pequeña de todas y se encuentra al nordeste de la Ensenada de Marimelena; constituye la antesala del manglar del mismo nombre.
- La Ensenada de Guasabacoa que penetra en la costa sur de la bahía, entre el extremo suroeste del atraque No. 21 de Regla y Punta Ataguía en la que desaguan

los ríos Luyanó y Martín Pérez con 28.1 y 12.2 kilómetros cuadrados respectivamente.

- La Ensenada de Atarés que penetra entre Punta Ataguía y el ángulo sureste del espigón Margarito Iglesias No. 4.

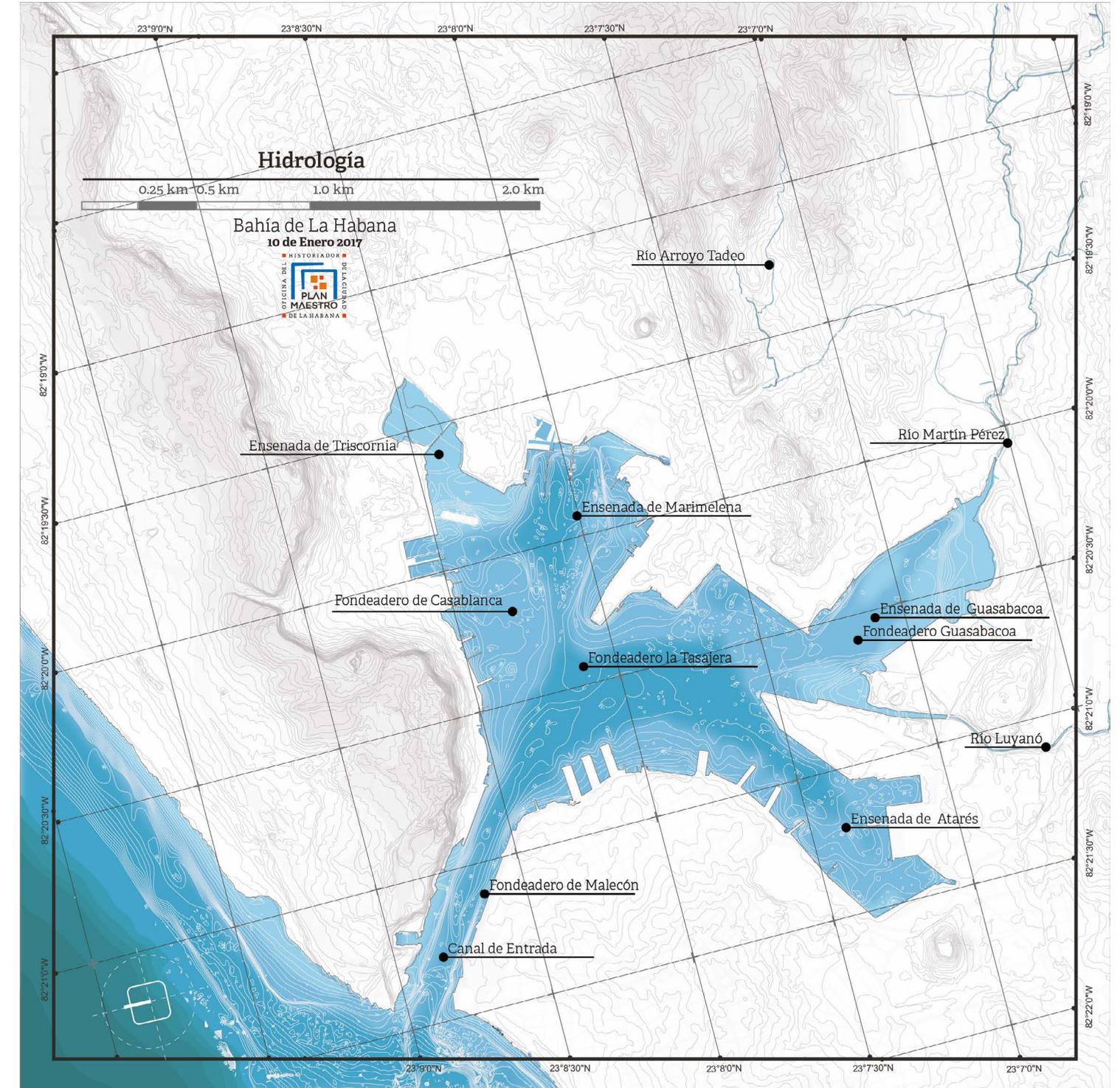
**Los fondeaderos principales son los de:**

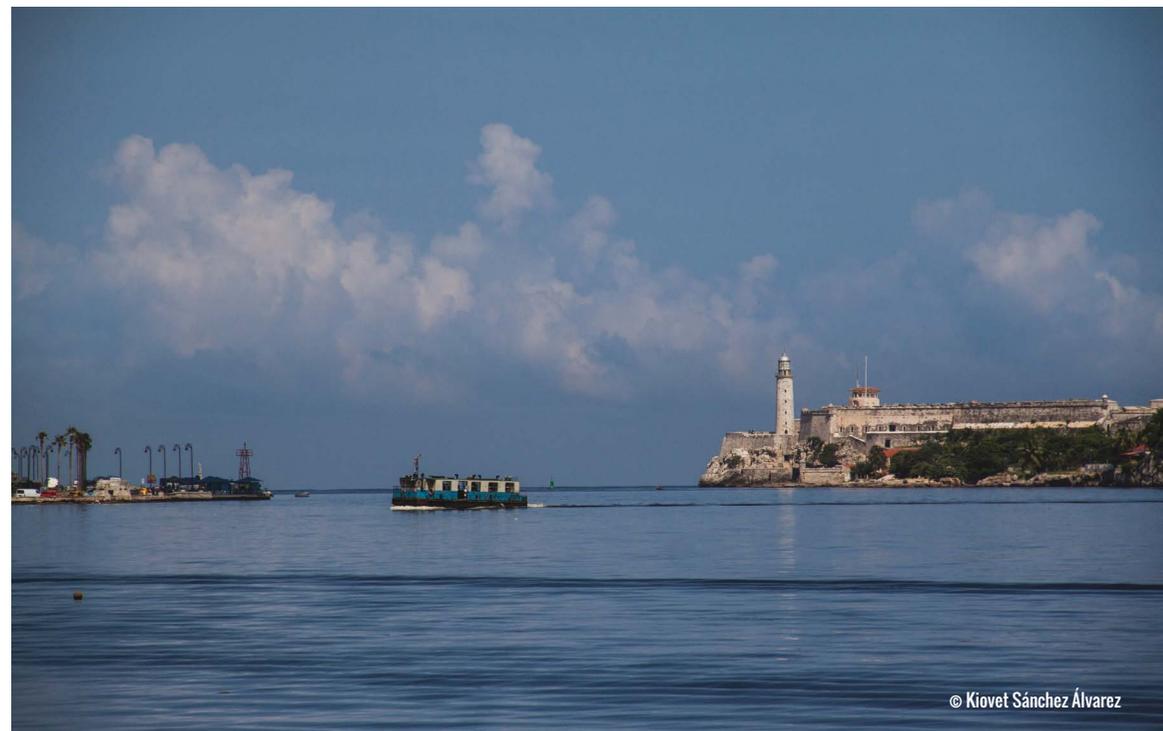
**La Tasajera:** ubicado en la parte central de la bahía, con un área en forma de trapecio. Su profundidad está comprendida entre los diez y trece metros y no presenta bajos que ofrezcan peligros para la navegación. Es a partir de esta zona que se separan los tres brazos que forman las ensenadas principales de la bahía.

**Casablanca:** situado al norte del canal de acceso a la refinería y utilizado por buques de travesía y cabotaje. Tiene capacidad de fondeo para cuatro buques de eslora máxima de 165 metros.

**Guasabacoa:** con una capacidad de fondeo para tres buques de 150 metros de eslora máxima es utilizado por buques de pesca y ocasionalmente por buques mayores en lastre.

**Malecón:** situado en el canal de entrada se extiende desde el rompeolas en el Castillo de San Salvador de la Punta hasta el que se encuentra a la altura del Castillo de la Real Fuerza, está separado del Malecón por una distancia de treinta metros y solo se emplea para embarcaciones de pesca y de recreo, las profundidades son de entre tres y cuatro metros.





Vista hacia el canal de acceso desde Punta Santa Catalina

© Kiovet Sánchez Álvarez



Vista hacia Punta Santa Catalina

© Kiovet Sánchez Álvarez



© Kiovet Sánchez Álvarez

Vistas del fondeadero de La Tasajera



© Kiovet Sánchez Álvarez

### 3.2.3 Sistema de vegetación

La morfología urbana de los municipios La Habana Vieja y Regla, excepto las zonas de Casablanca y del sur de la bahía, ha propiciado que la vegetación asociada a ese enclave geográfico sea prácticamente nula. La existente se encuentra en estado de deterioro debido al alto grado de contaminación provocado por las industrias y el poco tratamiento que se realiza en esas áreas.

**Sistema de humedales:** los humedales más representativos del ámbito ampliado son la Ensenada de Tricornia y los márgenes de la desembocadura de los ríos Luyanó y Martín Pérez, donde es insignificante la presencia de manigua costera degradada con función hidrorreguladora. Son recursos naturales valiosos con una salud aceptable y que constituyen un refugio para la avifauna. En ellos se reportan cuatro especies de mangles, que ocupan un área total de cinco hectáreas: Mangle rojo (*Rhizophora mangle*), Mangle prieto (*Avicennia germinans*), Yana (*Conocarpus erecta*) y Patabán (*Laguncularia racemosa*).

También se halla vegetación ruderal, vegetación influida por la inundación, herbazal de ciénaga, manglares y vegetación de pantanos y de costa arenosa. Como atractivos del área se encuentran el helecho de ciénaga y el romerillo de costa (*Viguiera helianthoides*), esta última endémica para la Ciudad de La Habana, y especies forestales como la majagua de la Florida (*Thespesia populnea*) y el Copal (*Protium cubense*), especie endémica.

En el sistema de vegetación herbácea, arbustiva y en menor medida arbórea, aparece y destaca el amplio espacio verde con la función de protección ambiental ubicado en la Ensenada de Guasabacoa.

**Sistema de matorral:** es el sistema de vegetación más abundante, aparece en las colinas de Regla y

en limitados tramos del litoral de Santa Catalina, también en Casablanca donde, alternado con las edificaciones en las laderas del escarpe, es parte del paisaje urbano. En la parte norte, la vegetación original, presumiblemente de matorral costero, fue talada y sustituida por matorrales secundarios.

**Sistemas agrícolas:** en el área prácticamente se encuentran ausentes los sistemas agrícolas, solo destacan los puntos de Casablanca donde el plátano es conocido como el cultivo popular y el caso específico del Castillo de Atarés donde se utilizaban partes de sus laderas para la siembra de cultivos menores, los cuales actualmente han sido podados por el proceso de restauración del inmueble y su entorno.





© Kiovet Sánchez Álvarez

▲  
Panorámica de  
la Ensenada de  
Tricornia



►  
Vista interior  
del manglar de  
la Ensenada de  
Tricornia

© Kiovet Sánchez Álvarez



© Kiovet Sánchez Álvarez

◀ Desembocadura del  
río Luyanó

### 3.3 Estudio del Paisaje Antropizado



Vista del puerto desde el antiguo Muelle del Carbón

La ocupación de un territorio, desde la antigüedad, ha dependido de las condiciones físico-geográficas y naturales de su entorno; el reconocimiento de esas características unido a la posibilidad de desarrollar determinadas actividades económicas, facilita los asentamientos humanos, que a su vez, transforman la naturaleza, adecuándola a sus necesidades y aprovechando las ventajas comparativas que ofrece. Esta simbiosis genera siempre una singular respuesta, nacida del vínculo ser humano – naturaleza – adaptación.

<sup>63</sup> José E. Fornés: *La Bahía habanera*, p.10.

No es frecuente encontrar una bahía que ofrezca tanto abrigo a los navegantes como la habanera. Con su forma peculiar de bolsa lobulada dispone además de una estrecha entrada que en un principio estaba flanqueada por una ciénaga a babor y una loma de poca altura a estribor. La vegetación exuberante del trópico completaba un paisaje excepcional. Por todo ello era fácil

de esperar que después de un azaroso bojeo de la Isla se escogiera este lugar, que ofrecía un remanso tranquilo para las naves y marinos, para hacer una escala importante, un alto durante el cual se reparaban las embarcaciones, se abastecieran de víveres y, casi sin saberlo, echaron las bases del que sería por siglos, y sigue siendo, el puerto más importante de la Isla.<sup>63</sup>

De tal manera, el Paisaje Antropizado será aquel conformado por los sistemas mediante los cuales se ha transformado el paisaje natural, haciendo destacar ciertos hitos, así como generar perfiles caracterizadores del lugar; obviamente, la descripción de los diferentes tipos de paisajes, se hace según los puntos de observación y teniendo en cuenta los propios elementos que devienen relevantes, que marcan la silueta, dándole un signo de autenticidad que distingue un lugar de otro.

### 3.3.1 Asentamientos Humanos

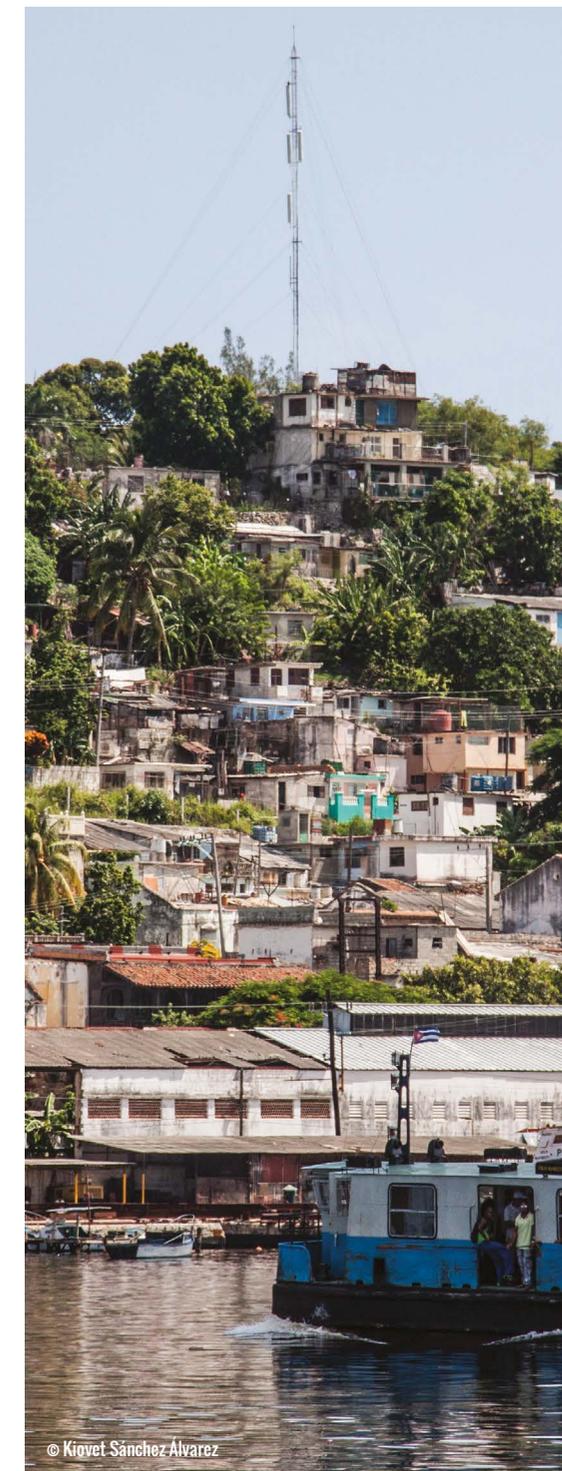
#### 3.3.1.1 SUBSISTEMA DEL OESTE

El asiento de la villa de San Cristóbal de La Habana, en la margen oeste del canal de acceso del primigenio puerto de Carenas, definió su crecimiento hacia el sur y suroeste del sitio fundacional; la propia masa de agua al este y los campos que fueron vedados a la construcción, por razones militares, en la franja noroeste paralela al mar, hicieron que la urbe se desarrollara en los primeros siglos hacia el interior, relativamente alejada de la costa.

Ya en el siglo xx, la ciudad comienza su apertura al mar. El inicio del Malecón habanero, expandido en sucesivas etapas hacia el oeste, y la creación de un borde de grandes parques abiertos al mar a lo largo de la Avenida del Puerto, generaron el primer «frente de agua» de La Habana, que más adelante, solo genera el contacto con la costa de manera segmentada, a través de las terminales de transporte marítimo de pasajeros, en los embarcaderos de las lanchitas de Casablanca, Regla y la terminal de ferris.

La dignificación de la línea de costa, con la construcción de grandes instalaciones relacionadas con la actividad portuaria, tales como los almacenes de la Alameda de Paula (demolidos durante el proceso de rehabilitación del espacio público) y otras edificaciones de ese porte, cerraron las visuales hacia la bahía, con la sola excepción de la nueva aduana, majestuoso edificio de 350 metros de largo, que tuvo la sensibilidad de elevarse sobre pilotes, permitiendo una permeabilidad visual entre la Plaza de San Francisco y el espejo de agua.

Este asentamiento humano que devino la propia ciudad capital, puede percibirse desde la zona de estudio en dos escalas; una desde el nivel del mar en el acuatorio, más inmediata,



Poblado de Casablanca

donde se presenta el perfil más antiguo de la ciudad, destacando cúpulas, torres y tejados de edificaciones de gran porte, como iglesias, conventos, grandes palacios, fortificaciones, y edificios civiles públicos, construidos en los arrabales más próximos a las antiguas murallas de mar. Destacan los más cercanos a la línea de costa: las fortificaciones de La Punta y La Fuerza, y las cúpulas de la Catedral y de la Lonja del Comercio, la torre de San Francisco y las tres torrecillas que coronan la aduana nueva; más adelante las cupulillas de la iglesia Ortodoxa Rusa y los volúmenes de antiguos almacenes de estructuras de acero, que se adelantan a la cúpula de la antigua iglesia de Paula. Remata esta primera línea la imponente presencia de la termoeléctrica antigua de Tallapiedra, atravesada por los Elevados del Ferrocarril.

Otra es la silueta que se dibuja cuando la ciudad es observada desde la altura de La Cabaña: aparecen el majestuoso contorno del Capitolio, como elemento dominante del paisaje y otras torrecillas de edificios emblemáticos, como el Emilio Bacardí o la Terminal de ferrocarriles. Ya más alejados, se esbozan los edificios altos que, fundamentalmente, conforman el perfil de La Habana moderna, dibujada en el skyline de el Vedado.

### 3.3.1.2 SUBSISTEMA DEL SUR

Sobre el área de estudio, hacia el sur se desarrollan barrios obreros muy distanciados de la bahía, por la franja de actividad portuaria que los separó morfológica y físicamente de la misma. Solo el poblado de Regla se aproxima a la línea de costa, pero con una mínima expresión en el paisaje; apenas se distinguen en el paisaje de la bahía, un pequeño paseo marítimo, la iglesia y el emboque de la lanchita que lo conectó con La Habana Vieja y Casablanca. Aparece, como fondo escenográfico, la loma de la Colina Lenin.

### 3.3.1.3 SUBSISTEMA DEL ESTE

A diferencia de su vecino poblado de Regla, Casablanca se expresa de manera muy peculiar sobre el paisaje de la bahía; desgranada sobre un escarpe, probablemente sea uno de los lugares más pintorescos de La Habana. Además de esta perspectiva urbana de anfiteatro, sobresalen dos hitos sumamente paradigmáticos para los habaneros: el Cristo de la bahía y la singular esfera del instituto de meteorología.

En un plano más alejado, se pueden divisar, dibujados como paisaje de fondo, los volúmenes de los edificios prefabricados del vecino barrio de Bahía, e inclusive, la silueta del hospital Naval.

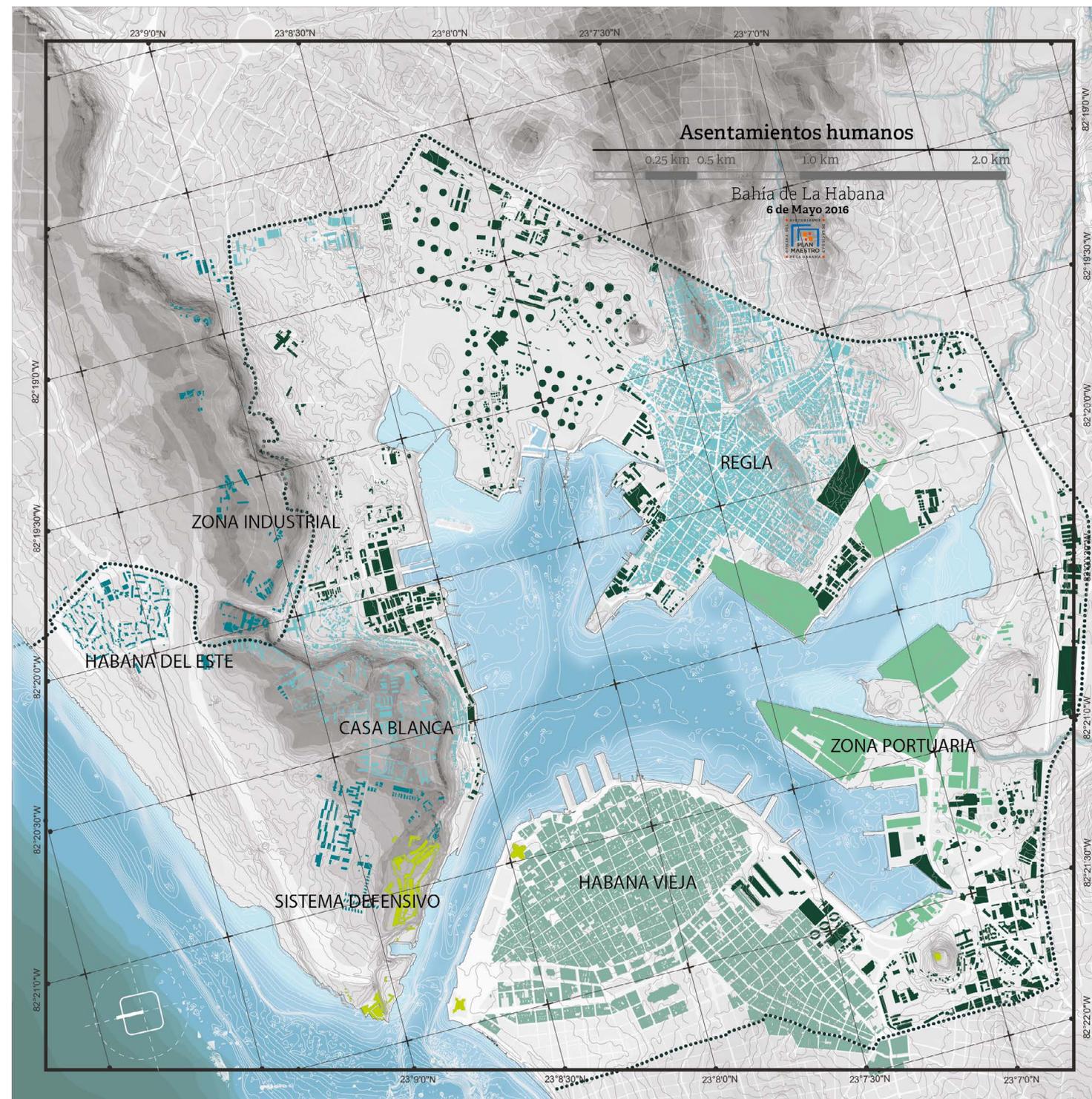
## 3.3.2 Sistema de puerto comercial

### 3.3.2.1 SUBSISTEMA DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS

La zona de carga y descarga es considerada la línea de contacto entre el plano del mar y el terrestre; se trata de una superficie lineal, modelada por su componente terrestre y cuyo perfil, construido artificialmente, está compuesto por un conjunto de elementos que hacen posible las labores de transbordo de mercancías; generalmente se les asocia un conjunto de edificios y/o estructuras que responden a estas funciones y tienen una relación directa con la actividad de almacenamiento, sea este en explanadas para contenedores o en edificaciones, o el trasbordo directo hacia casillas del ferrocarril para su inmediato traslado.

#### Obras portuarias

**Obras de abrigo:** tiene como función la creación de un área suficientemente protegida frente a la acción del oleaje para poder establecer una instalación portuaria. Entre ellas destacan: diques, contradiques y bocanas.





© Kiovet Sánchez Álvarez

▲  
Panorámica  
del poblado de  
Casablanca



© Kiovet Sánchez Álvarez

▶  
Vista del Centro  
Histórico de La  
Habana desde la  
loma de Regla



© Kiovet Sánchez Álvarez

◀  
Vista de la Avenida  
de Puerto desde el  
Muelle del Carbón

**Obras de atraque:** su función principal es permitir el acercamiento del buque a tierra para facilitar el paso de la mercancía entre el medio terrestre y el medio marino. Entre las obras de atraque principales pueden citarse los muelles, plataformas, duques de Alba, estructuras flotantes y espigones. Estas se encuentran generalmente en zona protegida (al interior del puerto) por lo que la influencia del oleaje es prácticamente despreciable.

**Obras de acceso:** se requieren para permitir la navegación segura de los buques que utilizan la instalación, generalmente para garantizar el calado necesario para los buques de mayores dimensiones.

**Obras de evacuación:** constituyen la conexión con el transporte terrestre; sobresalen los viales de transporte terrestre, ferrocarril y aparcamientos.

**Obras de dragado:** obras de excavación del fondo marino hasta conseguir los calados necesarios para las embarcaciones, en las diferentes zonas del puerto, para las que se prevé el uso de las distintas áreas y atraques.

Los fondos de la bahía eran profundos y aunque sus costas eran en algunos trechos bajas y cubiertas de mangles, un segmento interior constituyó un desembarcadero natural pues permitía acercarse a los barcos hasta sus márgenes y la villa fue emplazada junto al mismo. Durante muchos años La Habana aprovechó estas condiciones naturales para realizar la carga y descarga de sus embarcaciones.<sup>64</sup>

La expresión de las obras de atraque en el paisaje es muy peculiar pues, a pesar de ser superficies horizontales muy cercanas al nivel del mar, destacan por su gran extensión, por la regularidad que significan en la línea de costa, y por su cambiante semblante, si hay embarcaciones atracadas o no;

también por la forma en que irrumpen en el espejo de agua. Destacan en el paisaje de la rada habanera las líneas rectas que conforman los muelles (Terminal Sierra Maestra, Muelles No. 1 y No. 2 de la Refinería Níco López, Emboque de Luz, Muelle del Carbón) y espigones (Aracelio Iglesias, Juan Manuel Díaz) al aproximarse al borde de agua.

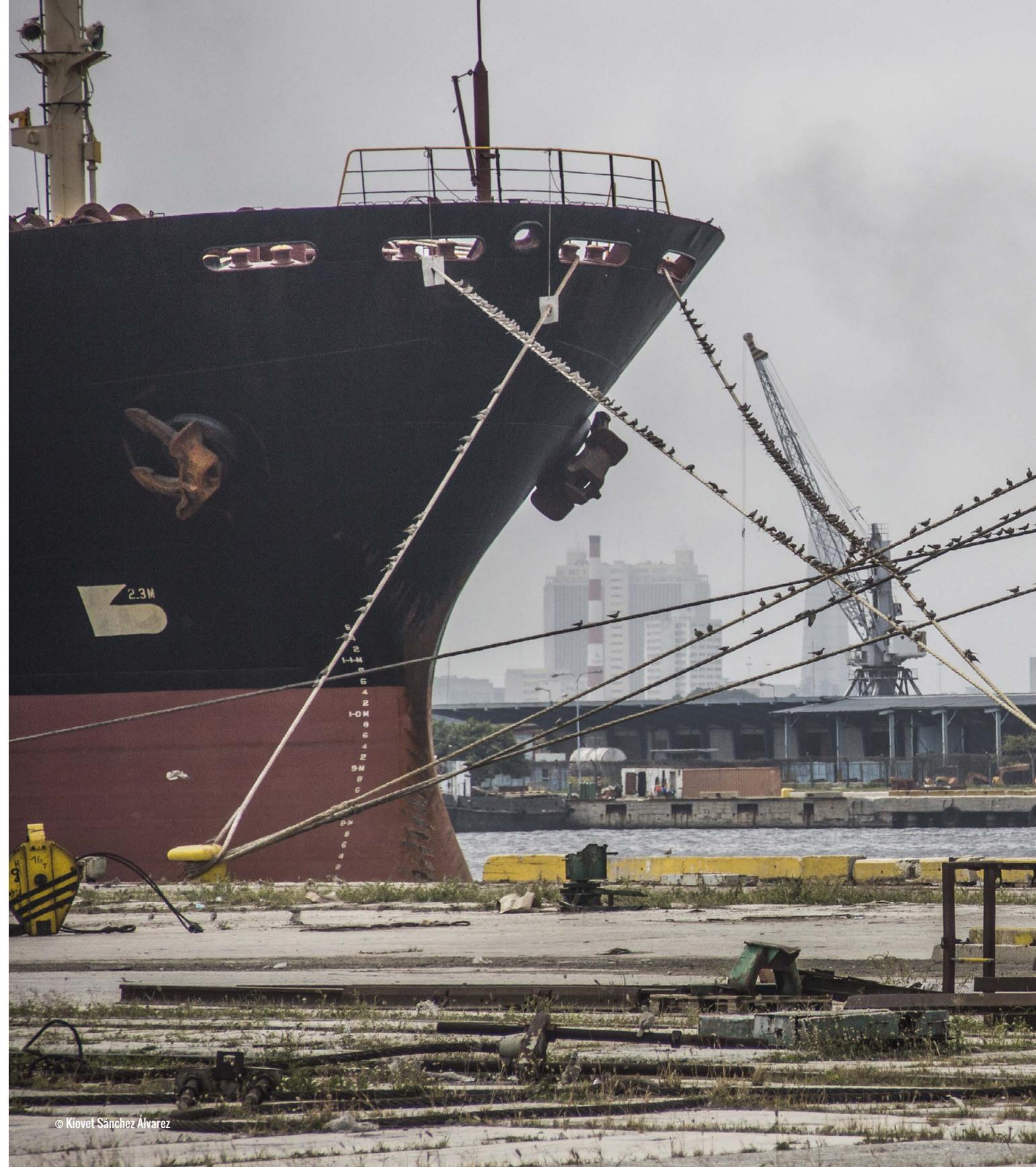
### Grúas

Una de las infraestructuras básicas para la manipulación de mercancías y barcos en todo tipo de puertos son las grúas, sobre todo en los puertos comerciales donde la carga, descarga, estiba y desestiba son acciones clave para el desarrollo y funcionamiento de estos puertos.

Las grúas se utilizan para la carga entre el puerto y el buque, con el fin de organizarla y apilarla, pero también para la varada de barcos, almacenaje en seco, reparación de buques u operaciones auxiliares. En el puerto de La Habana se encuentran las siguientes tipologías de gruas:

**Grúa de brazo nivelado luffing:** estructura fija capaz de desplazar la carga suspendida hacia atrás o hacia adelante, mientras el gancho de suspensión se mantiene a una altura fija de forma automática. Es la grúamotorizada característica de la mayoría de los puertos, con una gran variedad de usos y donde sus imponentes estructuras, de hasta treinta metros, se pueden ver desde varios kilómetros de distancia.

**Grúa pórtico:** estructura de gran tamaño que pueden llegar hasta 140 metros de altura y más de 20 000 toneladas de carga, pero que se mueven a lo largo del muelle mediante raíles o neumáticos. Es maquinaria especializada en carga y descarga de contenedores, que cuenta con cuatro columnas y un voladizo en su parte superior, donde se aloja una grúa móvil implantada en un carrito. La terminal de contenedores de La Habana posee tres grúas portainer panamax, de treinta,



<sup>64</sup> Carlos Venegas: Puerto, arquitectura y ciudad en La Habana colonial, p. 14.

cuarenta y cincuenta toneladas de capacidad respectivamente, todas equipadas con *Spreader* automático *twin-lift*.

**Grúa apiladora de alcance:** después de las grandes estructuras que suelen ocupar la línea de visión de los puertos de todo el mundo, se encuentran los formatos más reducidos, capaces de trabajar en espacios aún más pequeños. La primera de estas grúas es la apiladora de alcance, conocida también como montacargas.

**Carretilla pórtico:** estructura de tipo pórtico de reducidas dimensiones montada en raíles de ocho ruedas y guiada mediante una cabina montada en la parte superior destinada para la carga, descarga y agrupado de contenedores TEU en el puerto y sus terminales, puede llegar a alcanzar los doce metros de altura.

**Sidelifter:** es un tipo de grúa especial para el transporte intermodal entre terminal y camiones, o terminal y ferrocarril.

**Grúa telescópica:** estructura fija preparada para el entorno marino y destinada a tareas auxiliares para la carga, descarga y apilado de todo tipo de mercancías; además, puede utilizarse en tareas de mantenimiento.

**Grúa puente:** posee forma de arco cuadrangular cuyos elementos portadores se apoyan directamente sobre el suelo o un camino de rodadura. Puede ser autosoportada o montada en el techo de una nave donde se instale, de tracción manual o motorizada, disponer de un puente voladizo o de un sistema telescópico, así como de un guinche u horquilla para apilar las cargas.

- **Grúa flotante:** tipo de grúa de mayor capacidad de elevación, algunas superan las 10 000 toneladas. Normalmente se usa en la

construcción de puentes y puertos, ayudando a mover grandes estructuras.

Las grúas, con su gran porte y singulares formas, definen una peculiar silueta; cual enormes animales prehistóricos, con armazones que se elevan sobre los veinticinco metros, sin dudas incorporan a la visualidad uno de los elementos más singulares que pautan el carácter portuario del lugar.

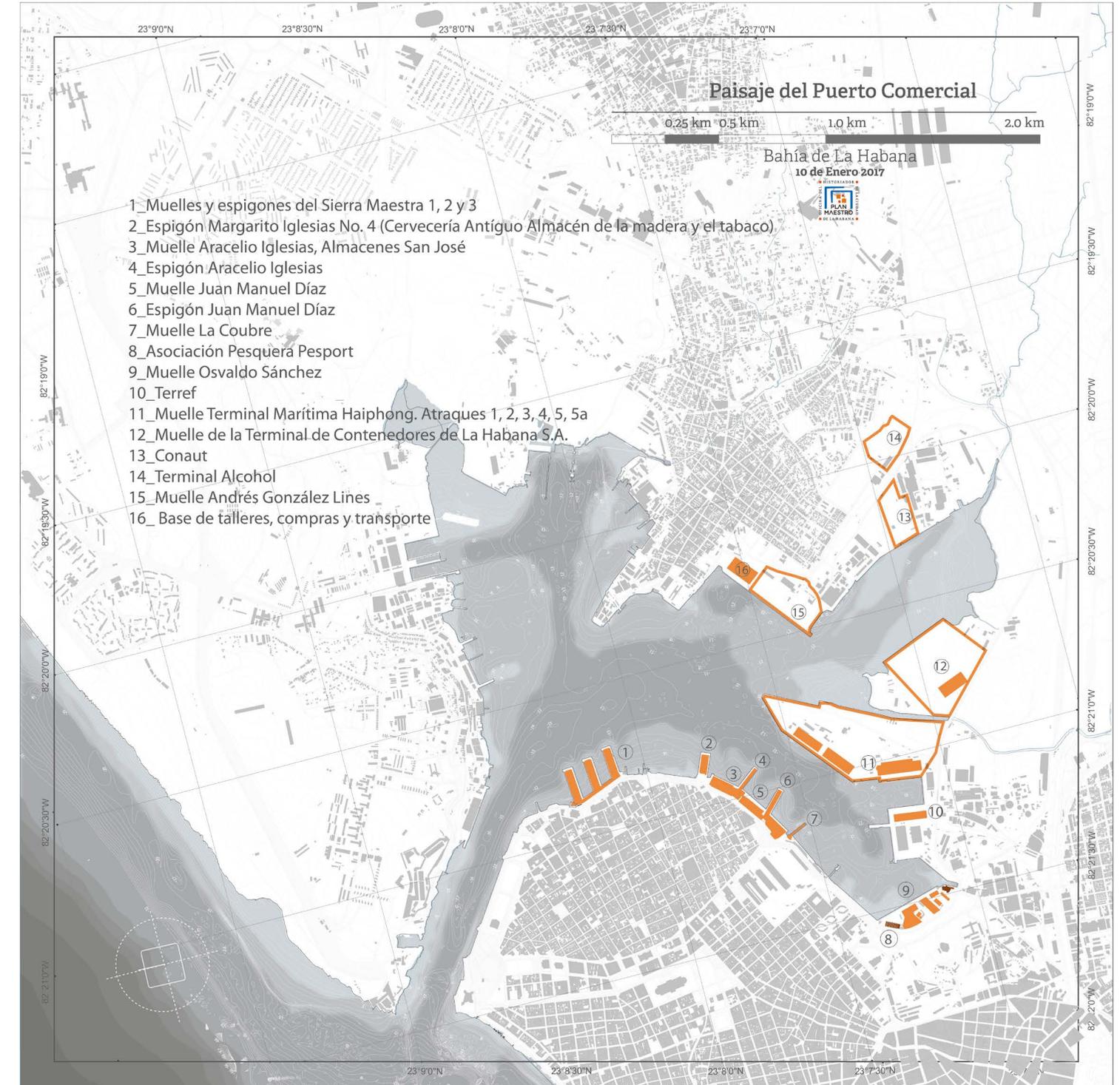
### 3.3.2 SUBSISTEMA DE ALMACENAMIENTO

El almacenamiento de mercancías puede estar asociado a una explanada para la ubicación de contenedores, o a edificaciones de características muy particulares, generalmente naves, silos y tanques. Su valoración se establece a partir de varios motivos: el valor testimonial, la singularidad de su forma y la representatividad tipológica.

Su importancia radica, desde el punto de vista del paisaje cultural, en que estos elementos son, junto a las grúas, los que influyen de manera determinante en la caracterización de un paisaje histórico portuario, pues acentúan de manera muy particular la visualidad, garantizando la autenticidad del lugar.

Resulta una imagen singular en el paisaje la secuencia de cubiertas a dos aguas conformadas por grandes volúmenes de almacenes (antiguo almacén del Tabaco y la Madera) que propiciaron el abrigo para las mercancías traídas en los barcos. Prevalece en los primeros planos la contraposición de las líneas horizontales artificiales con los artefactos verticales, estos constituyen la interfaz para mover las mercancías entre agua y tierra.

Por la relación directa de cada una de estas grandes infraestructuras con la actividad industrial específica a la que se asocian (naval, alimentaria o de la energía), serán descritas en cada uno de los subsistemas correspondientes.





© Kiovet Sánchez Álvarez

▲  
Panorámica del  
Paisaje Comercial  
de la Ensenada de  
Atarés



© Kiovet Sánchez Álvarez

►  
Vista de la Terminal  
de Contenedores de  
La Habana (hoy en  
desuso)



© Kiovet Sánchez Álvarez

◀  
Detalle del muelle  
Andrés González  
Línes

### 3.3.3 Sistema de fortificaciones

#### 3.3.3.1 SUBSISTEMA DEL PRIMER CONJUNTO DEFENSIVO

La temprana concepción de la villa de San Cristóbal de La Habana como una plaza fuerte, determinó la construcción de un grupo de fortificaciones muy cercanas a la línea de costa y al propio emplazamiento fundacional; por ello es notable la presencia de estas magnificas edificaciones en el paisaje inmediato, de hecho, uno de sus más valiosos exponentes, el Castillo de los Tres Reyes del Morro, constituye un hito fundamental de la ciudad capital; la fuerza expresiva de los volúmenes se hace notar en todo el canal de la bahía y su presencia es tan fuerte que aparecen en el escudo de la ciudad.

#### 3.3.3.2 SUBSISTEMA DEL SEGUNDO CONJUNTO DEFENSIVO

Dando continuidad a la fuerza disuasoria que representaba la visibilidad de la fortificación, planeada desde el primer conjunto defensivo, los exponentes de este segundo grupo también se visibilizan de manera notoria; destaca el impresionante lienzo de la muralla de San Carlos de la Cabaña, que con su extensión de más de 700 metros, presenta un flanco imponente hacia el canal de entrada de la bahía; sobresale por su emplazamiento elevado, al fondo de la ensenada antiguamente conocida como del puerto escondido y que luego tomaría el nombre de la fortificación, el Castillo de Atarés.

Más discreto hacia el interior del recinto portuario, el Hornabeque de San Diego es solo visible desde la carretera del Asilo.

#### 3.3.3.3 SUBSISTEMA DEL TERCER CONJUNTO DEFENSIVO

El desarrollo de la ingeniería militar, en particular de la artillería, trajo por consecuencia un cambio radical en la construcción de las fortificaciones; este tercer conjunto se caracteriza por su

invisibilidad en el paisaje; las principales fortificaciones son semisoterradas, disimuladas con grandes taludes de tierra, para facilitar el factor sorpresa.

### 3.3.4 Sistema de Puerto Industrial

Es habitual que junto a las áreas comerciales del puerto aparezcan industrias para la transformación de mercancías; en tal sentido, destacan en la rada habanera tres ramas importantes, la Industria Naval, la relacionada con la producción de alimentos y la industria relacionada con la producción de energía o transformación de hidrocarburos, generándose tres subsistemas que agrupan, en cada uno, un conjunto de instalaciones que dan carácter al Paisaje Antropizado de la bahía.

#### 3.3.4.1 SUBSISTEMA DE LA INDUSTRIA NAVAL

La construcción y reparación naviera es una de las actividades económicas más antiguas y prestigiosas de las asentadas en la bahía; la concentración de la mayor parte de la actividad naval hacia la margen este de la bahía, a la entrada de la Ensenada de Marimelena, la hace mucho más notoria que cuando se encontraba emplazada donde posteriormente se construyera la Estación Central del Ferrocarril, muy al interior de la Ensenada de Atarés.

Entre los cinco astilleros de diferentes escalas que conforman el subsistema, la Empresa Nacional de Astilleros y *Caribbean Drydock Company*, se caracterizan por una infraestructura tecnológica excepcional, lo cual influye positivamente en su valor visual, por la singularidad del equipamiento que lo compone.

Vista desde el cuerpo de agua hacia el Castillo de Santo Domingo de Atarés

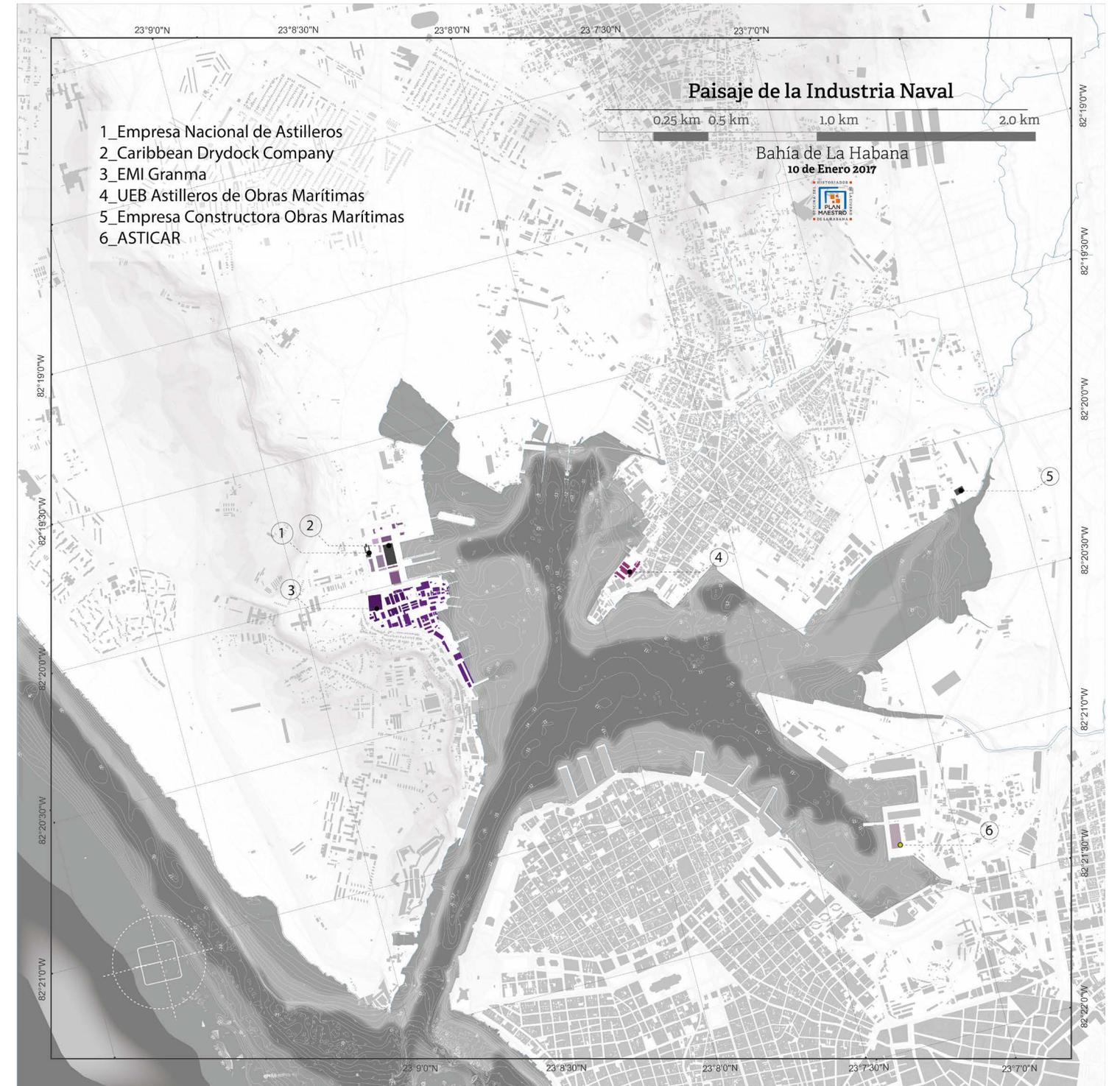


El conjunto de diques, dársenas y varaderos, configuran de manera muy particular la línea de costa y, las propias características de la actividad le imprimen un valor añadido, desde el punto de vista de la visualidad al poder apreciarse, durante un tiempo relativamente prolongado, las partes y componentes de los barcos que habitualmente no están a la vista. Recientemente desaparecido, el dique flotante era uno de esos exponentes

del patrimonio industrial de mayores valores y atractivos; sus enormes dimensiones (230 metros de largo por 46 metros de ancho) hacían de él un elemento icónico en el paisaje de la bahía, que además mostraba una parte importante del proceso de la reparación naval, como elemento interpretativo de la evolución de una actividad económica tradicional del lugar. Sin dudas una sensible e irreparable pérdida.



Vista interior del ▶  
desaparecido dique  
flotante del astillero  
Caribbean Drydock  
Company





© Kiovet Sánchez Álvarez

▲  
Panorámica del  
Paisaje Industrial  
Naval



© Kiovet Sánchez Álvarez

►  
Vista de los  
astilleros de  
Casablanca



© Kiovet Sánchez Álvarez

◀ Vista del dique  
flotante de Asticar

### 3.3.4.2 SUBSISTEMA DE LA INDUSTRIA ALIMENTARIA

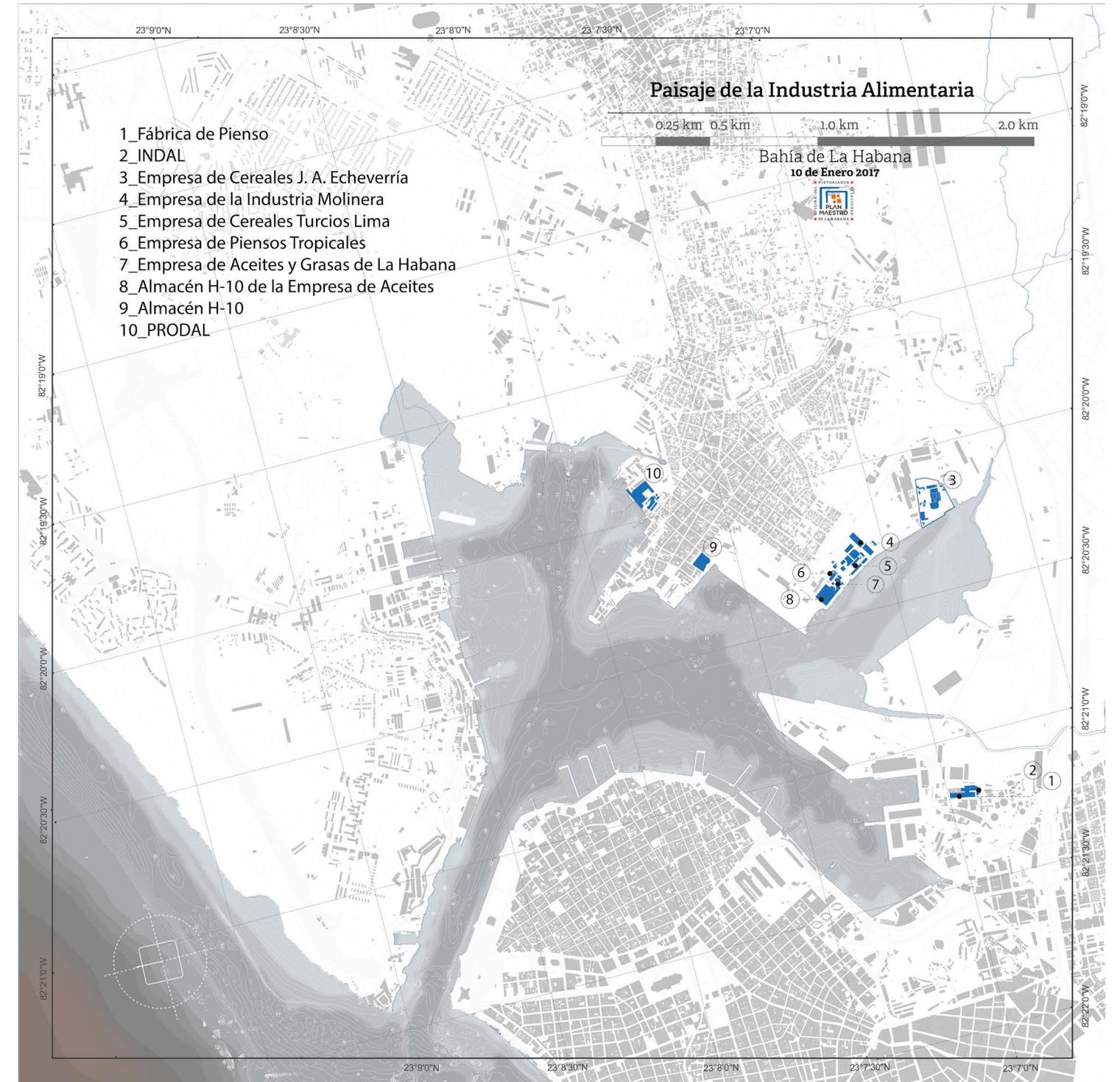
Las instalaciones de la industria relacionada con la alimentación se localizan mayoritariamente en la orilla sureste de la Ensenada de Guasabacoa, caracterizada por la concentración de grandes volúmenes de almacenamiento expresados en depósitos de gran escala, generalmente de forma cilíndrica, son la expresión de la simbiosis que se da en la cadena puerto – producción – economía interna pues refleja, como ningún otro, el enlace de los sistemas de carga y descarga, almacenamiento, producción y transporte.

La propia tecnología influye en la singularidad y representatividad del conjunto de elementos que la componen. Particularmente el caso de los silos ha adquirido incluso, un valor urbano, pues su escala monumental los convierte en verdaderos hitos del paisaje portuario.

Se identificaron con valor los sistemas de cilindros verticales de hasta sesenta metros de altura; de los silos de las empresas molineras Turcios Lima y José Antonio Echeverría, así como el conjunto de tanques y almacenes pertenecientes a la Empresa de Aceites y Grasas de La Habana.

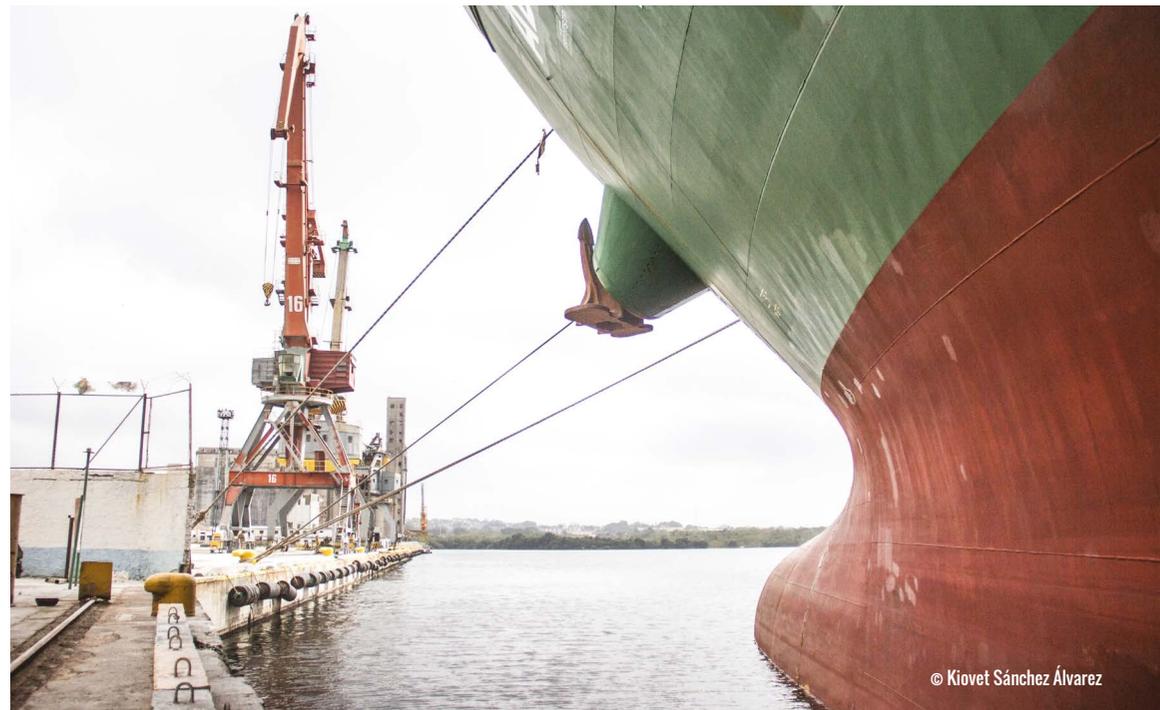


Vista de la Industria Molinera José Antonio Echeverría desde los muelles de la Terminal de Contenedores de La Habana





▲  
Panorámica  
del Paisaje de  
la Industria  
Alimentaria



▶  
Vista de los muelles  
de la Empresa de  
Cereales Turcios  
Lima



◀  
Vista de los  
Almacenes del  
Quinto

### 3.3.4.3 SUBSISTEMA DE LA INDUSTRIA DE LA ENERGÍA

La Industria de la Energía posee un rico patrimonio, con excelentes ejemplares donde la maquinaria y las infraestructuras que intervienen en el proceso productivo influyen, de manera notable, en la identidad del paisaje de la rada habanera. En el área de estudio existen varios exponentes tipológicos asociados a esta industria: termoeléctrica, refinerías, planta de gas, subestación eléctrica, etc. El Paisaje Industrial de la energía por la variedad, la gran extensión de las áreas que ocupan sus instalaciones, y el tamaño y forma peculiar de sus elementos componentes, tal vez sea uno de los de mayor visibilidad y de los más fáciles de identificar, al interior del puerto.

Las tres termoeléctricas, cada una con sus propias características, están ubicadas sobre la línea de un arco imaginario que se trazara con su centro en el Castillo de los Tres Reyes del Morro; la termoeléctrica Frank País, al sureste, en la pequeña Ensenada de Triscornia, donde solo funciona una pequeña Estación de grupos electrógenos; los restos de la termoeléctrica Antonio Maceo, al sur, justo al fondo de Punta de Santa Catalina y el hermoso edificio ecléctico de Tallapiedra, localizado al sureste, sobre la Ensenada de Atarés, donde solo está en uso una sección más moderna.

Tal vez por su escala imponente, su cercanía al mar y la combinación del gran volumen que albergarán los generadores, junto a las esbeltas chimeneas y los colosales depósitos cilíndricos de combustible, hagan de estos conjuntos unidades muy sobresalientes dentro del propio sistema.

<sup>65</sup> Ídem, p. 17.

La Refinería de petróleo Níco López, constituye el fondo escenográfico del paisaje que cierra la perspectiva del acceso principal al Centro Histórico; sin dudas es el más imponente conjunto de este sistema, que ocupa una enorme extensión, y está caracterizado por la concentración de grandes

cilindros y por la permanente llama y columna de humo de su esbelto *flear*, que marca un hito urbano visible de día y de noche.

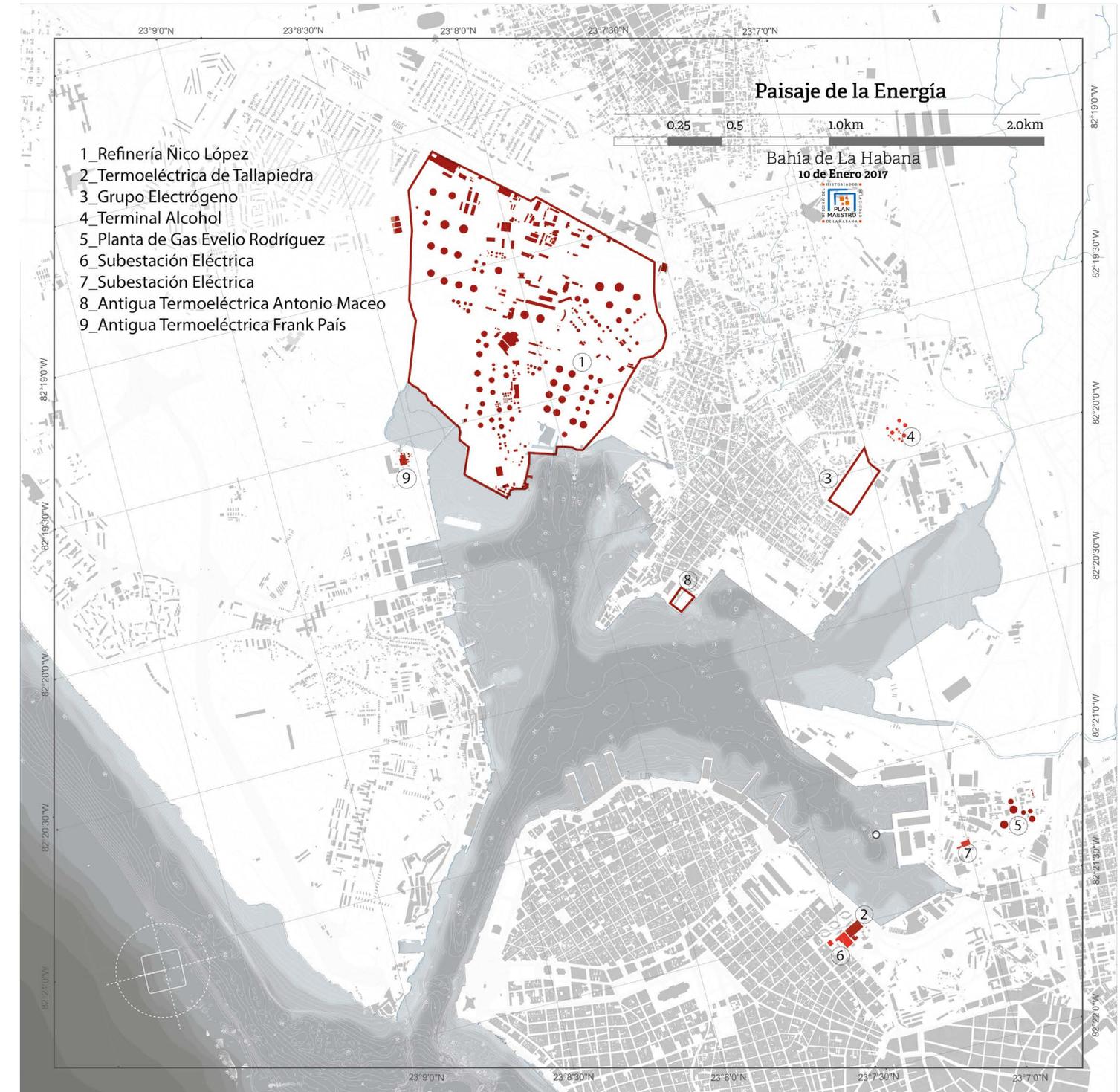
Resaltan de manera singular en el fondo escenográfico de la Ensenada de Atarés, las estructuras verticales de siete depósitos de la planta de gas Evelio Rodríguez en forma de cilindros que llegan a alcanzar, en algunos casos hasta sesenta metros de altura. Coincidiendo con el fondo escenográfico de la Ensenada de Guasabacoa se emplazan los grupos electroenergéticos de Fica Vicente, estos pueden ser apreciados desde el interior del poblado de Regla.

### 3.3.5 Sistema de infraestructura de comunicación

Hasta el siglo XIX la Bahía de La Habana no presentaba una conexión terrestre entre los territorios desarrollados en su litoral. Su forma de bolsa y la propia función portuaria hacían más cortos, y prácticos, los trayectos por vía marítima.

La navegación a vapor se inauguró en 1819 y el ferrocarril en 1837. La conducción de los productos agrícolas se hizo más ágil y menos costosa. El ferrocarril avanzó hacia el interior de los campos, ocupando el lugar de calzadas y caminos; al mismo tiempo, el cabotaje fue enlazándose con este y cerrando un sistema de circulación interna que integró a La Habana con los nuevos puertos habilitados para el comercio en el occidente de Cuba, donde se concentraba la riqueza azucarera.<sup>65</sup>

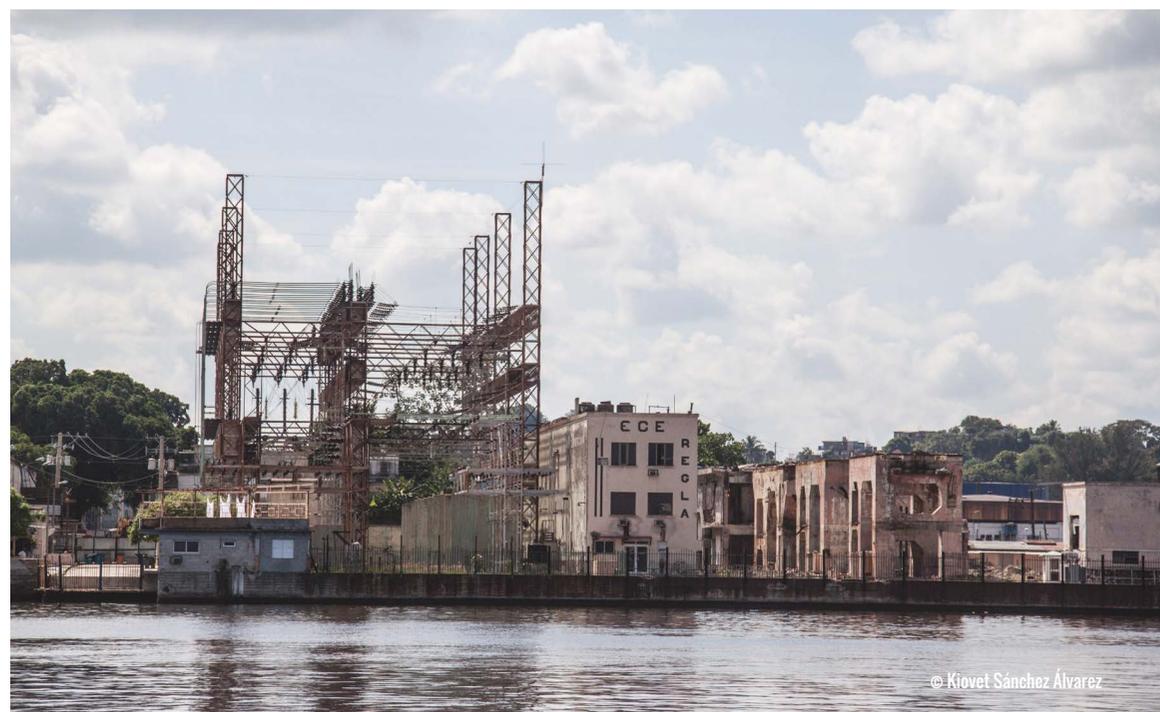
Con la introducción del transporte de carga por carretera, complementario al ferrocarril, se construyen ciertos viales, pero siempre para





© Kiovet Sánchez Álvarez

▲  
Panorámica del  
Paisaje de la  
Energía. Refinería  
Ñico López



© Kiovet Sánchez Álvarez

►  
Termoeléctrica de  
Regla



© Kiovet Sánchez Álvarez

◀  
Los Elevados y la  
Termoeléctrica de  
Tallapiedra

conectar las zonas portuarias e industriales entre sí y a estas con el sistema vial provincial y nacional, pero nunca con una óptica de interrelacionar las zonas habitadas con las industriales, virtualmente cerradas al acceso público, por lógicas razones de su funcionamiento. Prueba de ello es la construcción de la circunvalación del borde costero del Centro Histórico, que se continúa con el Primer Anillo, vía que se interrumpe en el patio ferroviario de Regla.

La construcción en 1954 de la Vía Blanca, de ochenta y cinco kilómetros de extensión, y poco después el Túnel de la Bahía y la Vía Monumental, entre los años 1957 y 1958, tienen su fundamento en salvar la histórica barrera que significó la rada y poder desarrollar la ciudad hacia el este, dado el creciente protagonismo de la clase media y el turismo.

En cualquier caso, estas vías de circulación se alejan mucho del borde de costa de la bahía por lo que no permiten una adecuada conexión entre los territorios cercanos, ni una visualidad directa de aquellos elementos valiosos y que singularizan el paisaje portuario.

De este modo, el «camino de hierro» es el único que penetra al interior de las zonas terrestres de la bahía, conectando todos los sistemas caracterizadores del paisaje urbano histórico, brindando excelentes vistas en toda su extensión, y facilitando su mejor interpretación. Pero al ser ferrovías al servicio de la actividad de carga, nadie goza del privilegio de disfrutar de tales visuales.

### 3.3.5.1 SUBSISTEMA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS

#### a) Lanchas de Regla y Casablanca.

Recientemente inaugurado, el nuevo emboque de las lanchitas de Regla y Casablanca, deja ver

la excelente factura de las estructuras férreas del edificio que fuera Terminal de Ferris en otra época. No sucede lo mismo en los destinos, el emboque de Regla, un excelente edificio de vocación marinera, se encuentra al borde del colapso y la terminal de Casablanca es un edificio de carácter temporal, sin valor alguno.

Sin lugar a dudas, estos trayectos marítimos, los únicos públicos que atraviesan la bahía, constituyen uno de los recorridos que mejor dejan percibir los paisajes caracterizadores del recinto portuario, permitiendo además, acortar las distancias con los navíos atracados y poder apreciar la magnificencia de los mismos.

Los buques son grandes objetos móviles que se desplazan a lentas velocidades por el espacio marítimo de la bahía. Este elemento ha variado en los últimos tres años debido al traslado de la carga comercial al puerto del Mariel y ha resucitado el transporte marítimo de pasajeros a través de los cruceros.

#### b) Cruceros.

A diferencia de los barcos grises, rojos y verdes que caracterizan el transporte mercantil, los cruceros son barcos cuya imagen está asociada a colores claros, principalmente blancos. La industria del turismo de crucero ha ganado auge en los últimos treinta años, se ha reinventado, modificando progresivamente los programas recreativos y las experiencias del crucerista. Ello ha traído como consecuencia el aumento del tamaño de los buques así como sus capacidades de pasajeros y de tripulación.

En tal sentido deviene la actualización de las infraestructuras portuarias para la acogida de dichas naves. La escala de estos barcos blancos es diferente a los buques mercantiles, debido a que los buques mercantiles alojan la carga de



◀ Crucero atracado en la Terminal Sierra Maestra

la línea de flotación hacia abajo, por lo que requieren grandes calados para su navegación, y los cruceros compensan sus cargas de la línea de flotación hacia arriba, por lo que requieren ser más anchos y poco profundos.

Se ha considerado el impacto de estos nuevos buques sobre el Paisaje Urbano Histórico de la rada habanera como una investigación paralela que ha permitido evaluarlo, a partir de diferentes aspectos nodales, espaciales, perceptivos, sociales y medioambientales.

Las maniobras del crucero y su imponente presencia resultan un atractivo indiscutible por su cambio de escala y peculiares formas, que inciden de manera notable en el paisaje, con aristas positivas y negativas, a tener en cuenta.

#### c) Ferris de gran porte.

Aunque esta actividad no está presente aun como alternativa de Cuba para su movilidad regional marítima en el Caribe, se han realizado algunos estudios para evaluar las necesidades y desafíos que requiere dicha modalidad de transporte. Aunque estos barcos no poseen grandes proporciones como los megacruceros requieren condiciones físicas específicas para el atraque, y un marco legal que facilite y optimice este tipo de modalidad.

### 3.3.5.2 SUBSISTEMA DEL FERROCARRIL

En principio utilizado para transportar las mercancías hacia los almacenes ubicados en el puerto, el sistema ferroviario posteriormente se extendió a la movilidad de las personas. Lo componen las estaciones, los patios ferroviarios, la línea y las maquinarias.

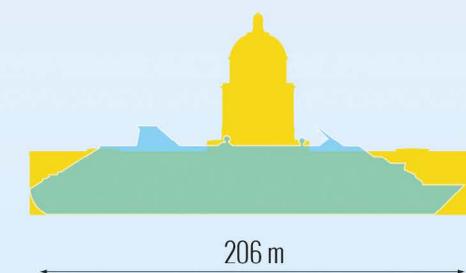
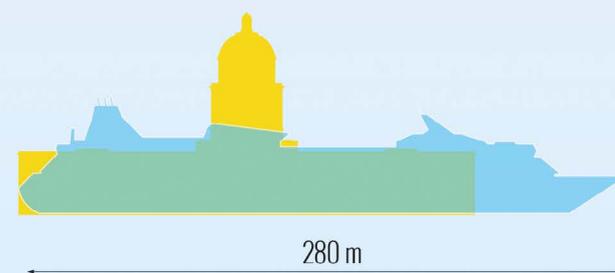
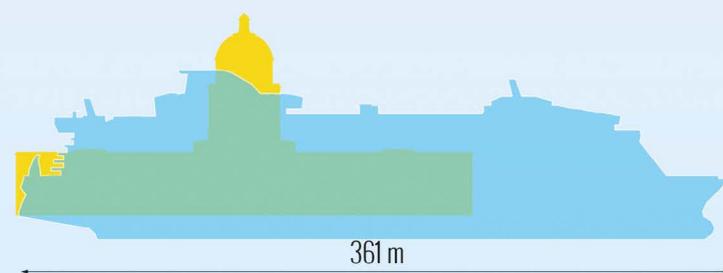
# Los Cruceros y La Escala

Superposición de todas las escalas de Cruceros

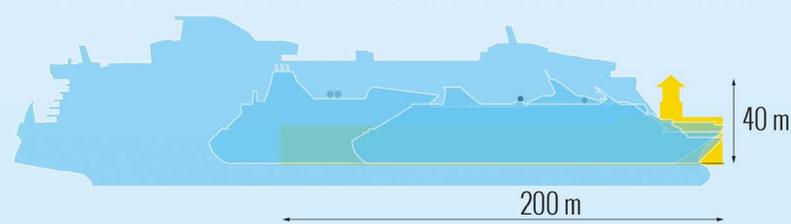
Megacruceros

Cruceros de mediano tamaño

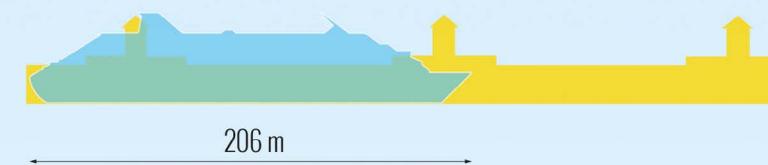
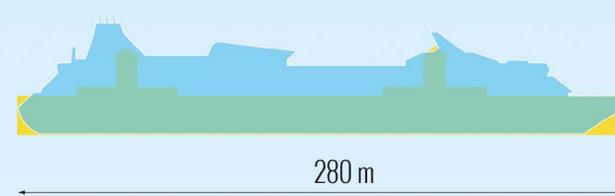
Cruceros pequeños



Capitolio de La Habana



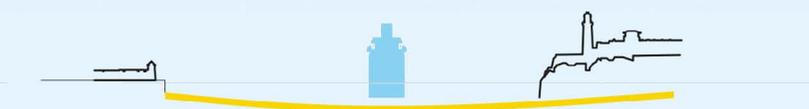
Sección transversal de la terminal de cruceros Sierra Maestra



Vista frontal de la terminal de cruceros Sierra Maestra



Vista superior del Crucero



Malecón de La Habana

Fortaleza Morro-Cabaña

Esquema del paso sobre el Túnel de la Bahía

### 3.3.6 Sistema de viales y carreteras

Actualmente la distribución de la red vial dentro del área de estudio está compuesta por vías principales con una longitud total de 28.3 kilómetros., clasificadas como: expresas, arterias principales, arterias menores, colectoras, y la red local.

#### Descripción de la red vial

El eje vial Avenida del Puerto-Desamparados-Anillo del Puerto tiene acceso a cuatro atraques portuaria Andrés González Lines, en Regla), bordea en forma de anillo el frente marítimo de la bahía y es la Vía Blanca la arteria principal para el transporte automotor de carga.

Existe un grupo de vías que vinculan al eje vial Avenida del Puerto-Desamparados-Anillo del Puerto con la Vía Blanca (Fábrica, Gancedo), con La Habana Vieja (Egido), con el núcleo urbano de Regla (10 de Octubre y calle 1ra) y con otras zonas de la ciudad (Arroyo-Manglar-Zaldo-Aranguren).

Asimismo, el Nudo Vial de la Avenida Monumental-Túnel de la Bahía-Avenida del Puerto, que vincula ambos márgenes de la bahía y los lados este y oeste de la ciudad. Tiene límites de capacidad para nuevos aumentos de los flujos vehiculares. La red vial de Regla (se vincula a Vía Blanca) y de Casablanca (se vincula a la Carretera de Casablanca o a la Avenida Monumental a través de la Carretera del Asilo).

En conclusión, el valor asignado a los sistemas de infraestructuras está dado también por las visuales que permiten las vías hacia los paisajes de alta calidad visual, que definen el carácter de la bahía y en este caso, como se ha descrito, las vías son más bien periféricas, lo cual no permite la apreciación del paisaje, en toda su plenitud.

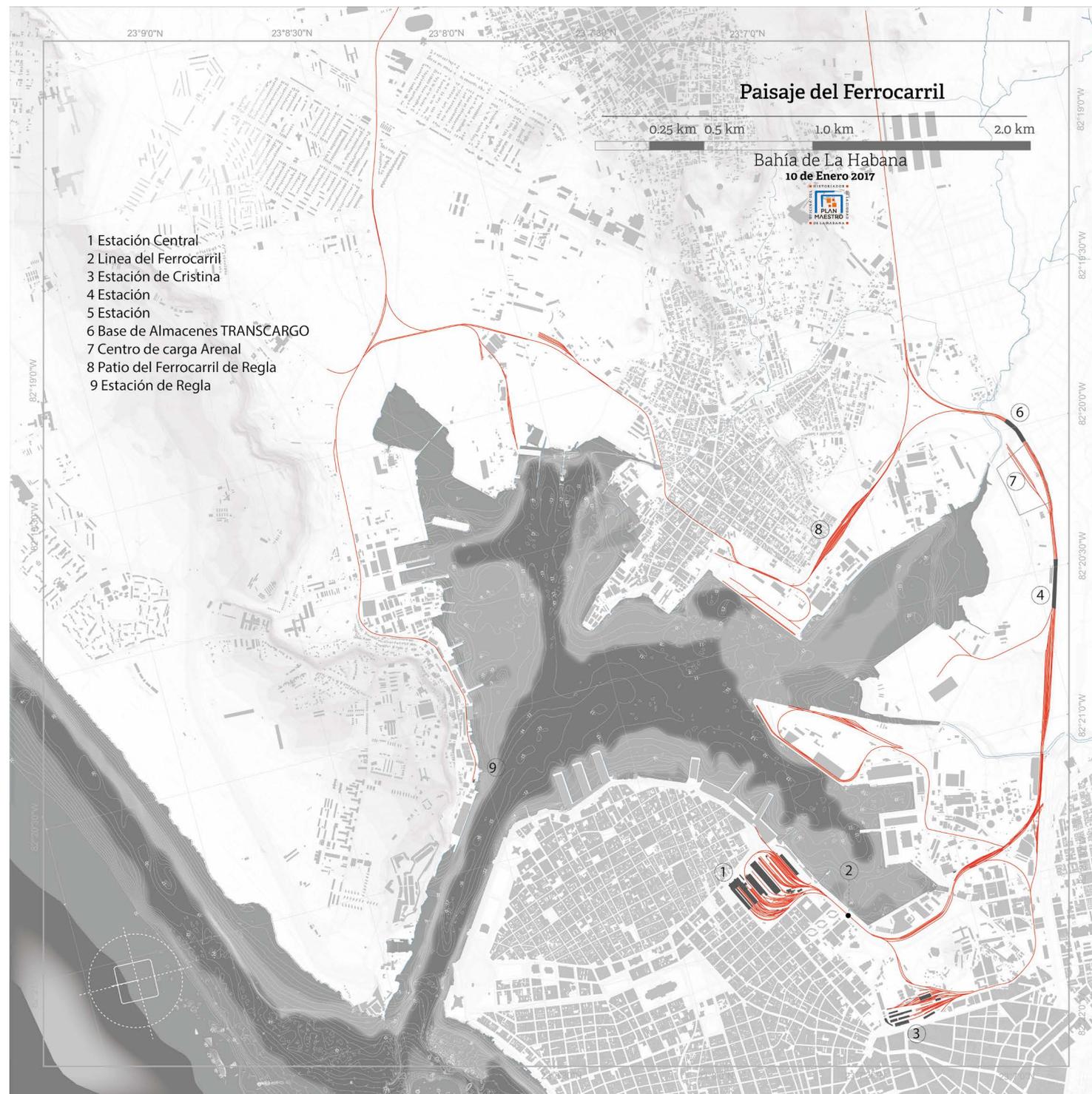
#### a) Transporte de mercancías y productos.

Dentro del conjunto urbano destaca el sistema ferroviario por su singularidad y su valor de testimonio asociado a la memoria de las personas, además, por ser una vía que conecta los territorios asociados a la bahía, lo que a su vez permite la evacuación y traslado de diferentes tipos de mercancías, conectando la bahía con la Red Ferroviaria Nacional. Adquieren relevancia debido a su escala y su huella en el territorio los patios ferroviarios de Bustamante, Arenal, Regla y Luyanó.

#### b) Transporte de pasajeros.

Está constituido por tres exponentes de alto valor cultural: la Estación Central, que fue sin dudas un paso decisivo en la conformación del puerto permitiendo el traslado de mercancías y pasajeros hacia todo el país; Los Elevados con su especial fisonomía y las visuales que brinda y el tren de *Hershey*, que conecta la ciudad de La Habana con Matanzas, el único tren eléctrico de Cuba. Este último en sus más de cien años de servicio y una red ferroviaria de 150 kilómetros, ha conectado los poblados de Casablanca, *Hershey* (hoy Central Camilo Cienfuegos, desactivado) y Versalles (en Matanzas), desarrollando su trayecto a través del Valle de Yumurí y el Paisaje Azucarero.

Se considera que el *Hershey* fue el primero de su tipo en el mundo que usó la tracción eléctrica para llevar caña a la fábrica, y transportar el azúcar hasta los puertos de embarque. Así, esta industria contaba con una planta eléctrica, con capacidad de entregar la energía necesaria, para las máquinas del central, su ferrocarril, el batey y poblados vecinos, sirviendo también a los tranvías de la ciudad de Matanzas.<sup>66</sup>



<sup>66</sup> Tania Gutiérrez y Renán Rodríguez: *Del Patrimonio industrial azucarero: el central Hershey*, p. 24.



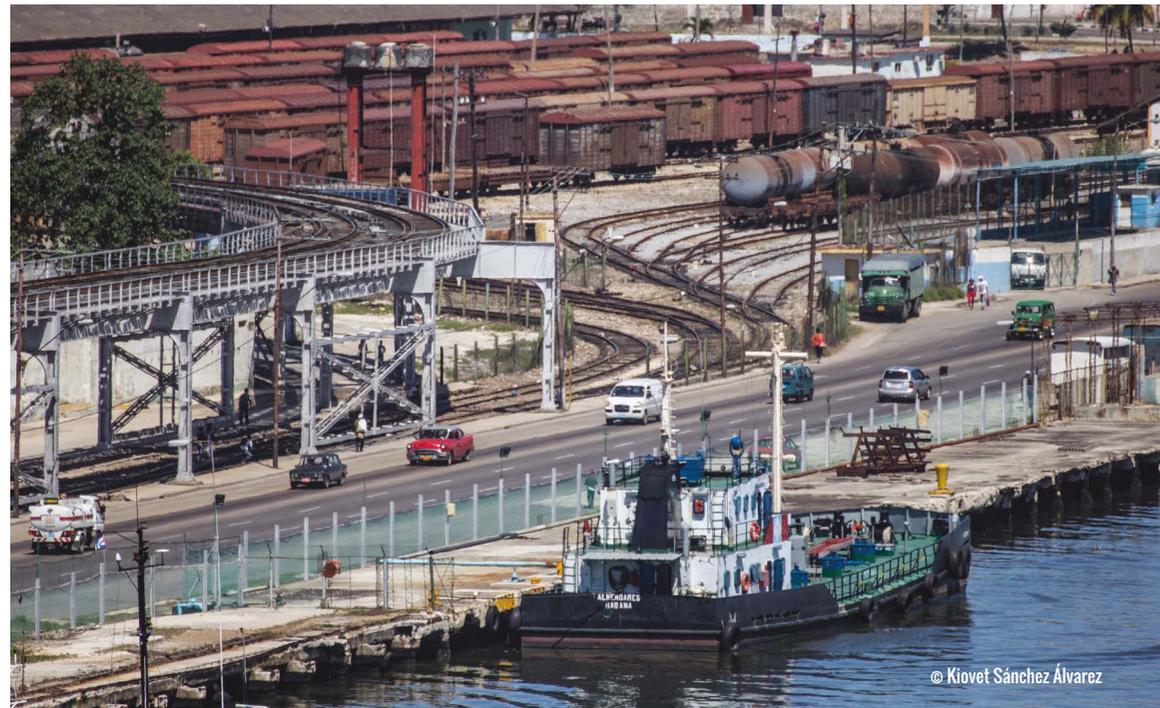
Vista del nodo de Fundación y Desamparados ▶

© Kiovet Sánchez Álvarez



◀ Transporte marítimo de la bahía, lanchita de Regla

© Kiovet Sánchez Álvarez



Vista aérea de Los Elevados y del patio de la Estación de Ferrocarriles ▶

© Kiovet Sánchez Álvarez



◀ Vista aérea del patio del Ferrocarril de Regla

© Kiovet Sánchez Álvarez

## 3.4 Estudio del Paisaje Visual

### 3.4.1 Definición del Paisaje Visual de la Bahía de La Habana

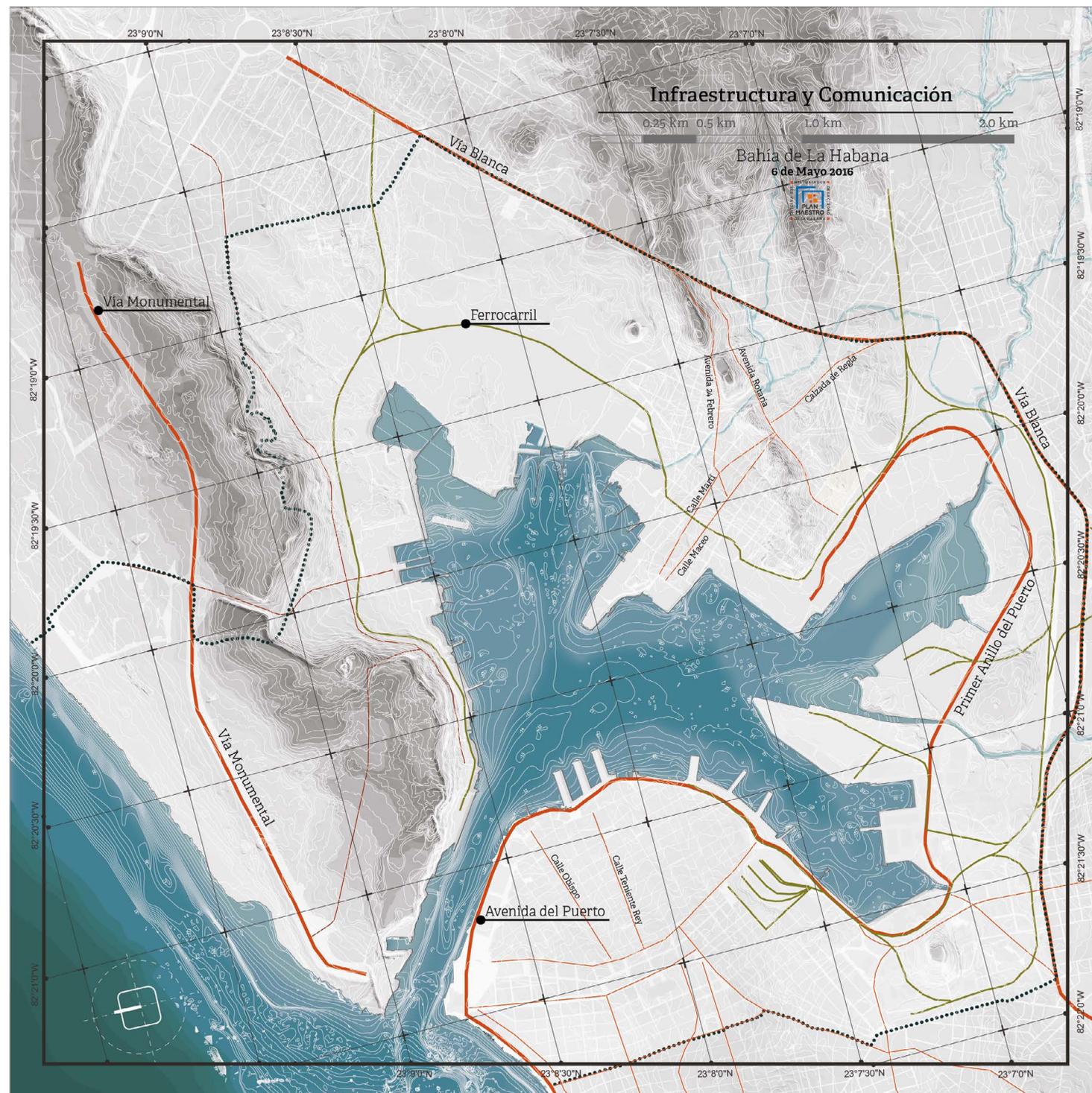
La Bahía de La Habana, definida por su carácter portuario-industrial-comercial, consolidado a través de los años, es una muestra del proceso de transformación del territorio. Si se pierde esta imagen, se pierde la identidad cultural y los atributos que la hacen, un territorio singular. La renovación del territorio, con el crecimiento urbano y a su vez el de las infraestructuras, puede fortalecer o debilitar esta imagen y la experiencia de poder contemplar el paisaje. Este es el problema que se afrontará mediante el análisis visual del paisaje de la Bahía de La Habana.

El presente análisis tiene entre sus objetivos el de identificar las principales vistas hacia el paisaje. Para determinar la importancia relativa de un área o elemento desde el punto de vista visual, es también importante determinar su visibilidad,

es decir, cuánta gente, desde dónde y cómo ven ese determinado paisaje. Las áreas o elementos percibidos por mayor cantidad de observadores tendrán mayor relevancia que las poco visibles.

También se tiene en cuenta que el paisaje se percibe desde puntos de observación, desde líneas de observación o puntos de observación dinámicos, (cuando la percepción es desde un vehículo en movimiento).

Las visuales hacia la Bahía de La Habana se analizaron desde los espacios públicos, y desde las vías principales incluyendo el sistema del ferrocarril, también se incorporó el paisaje visto desde la bahía lo que conforma el límite del Paisaje Visual que se ha hecho coincidir con el perímetro interior del área de estudio.



© Kiovet Sánchez Álvarez

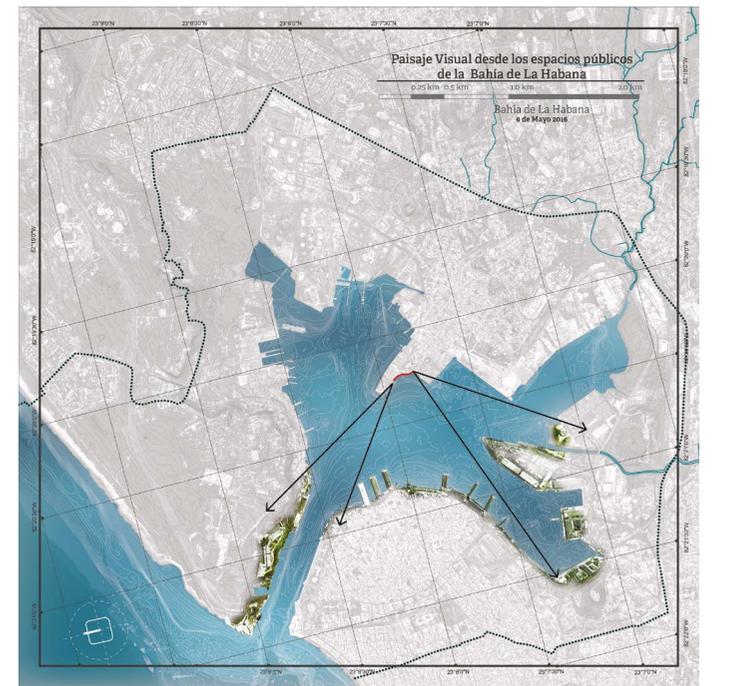
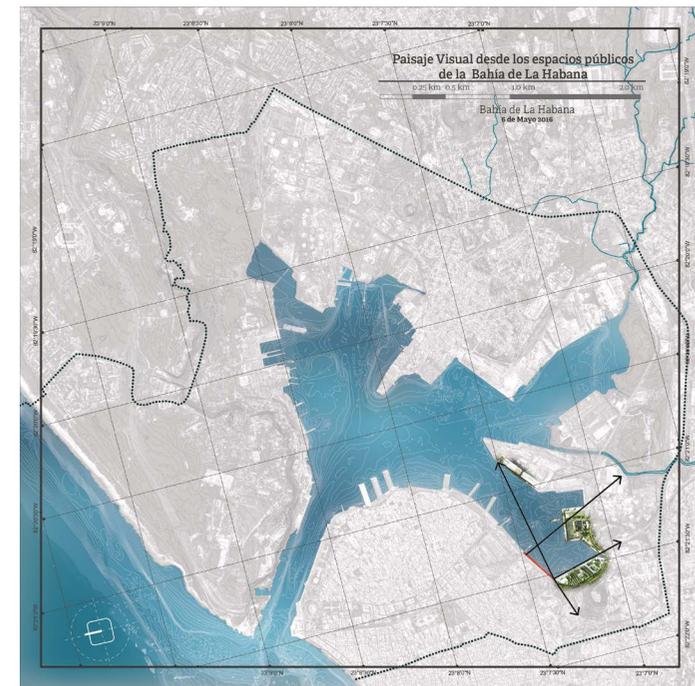
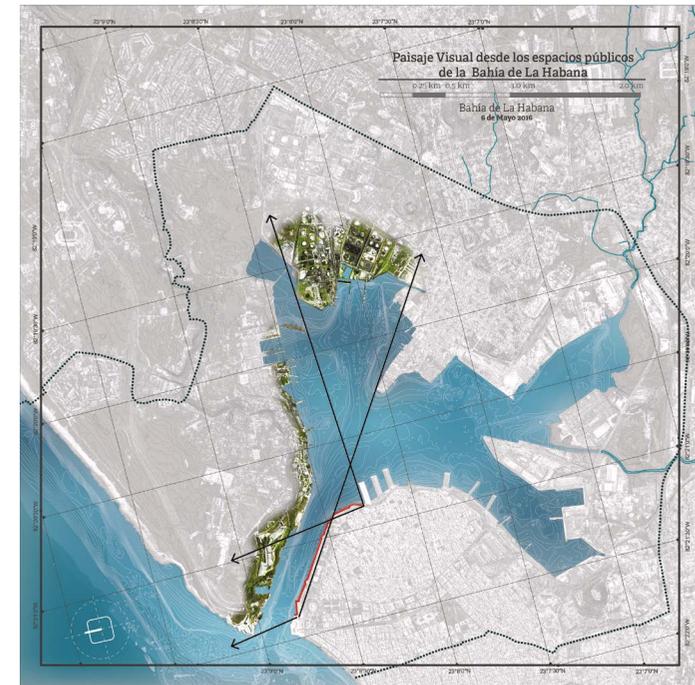
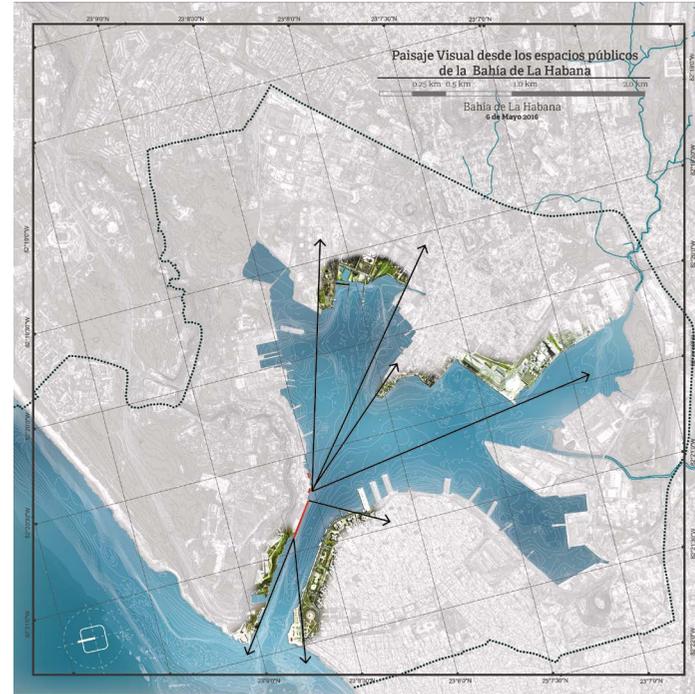
◀ Vista del Malecón habanero

### 3.4.1 VISUALIDAD DESDE EL ESPACIO PÚBLICO

La Bahía posee un 8 % de su línea de contacto de espacio público lo que hace que muy pocas personas entiendan su forma de bolsa y el valor natural y cultural escondido en las ensenadas, sus zonas menos visibles.

Como se puede observar en las cartografías, el espacio público que muestra menor visibilidad es el que está ubicado en la Ensenada de Atarés, justamente por la posición en que se encuentra. Destaca Triscornia por ser una ensenada que actualmente no se observa desde ningún punto y que constituye un valor natural excepcional para la Bahía de La Habana.

Finalmente, si se analiza la visibilidad de los elementos de valor cultural desde los espacios públicos resulta que la mayoría se encuentra invisible y solo se perciben desde vías de circulación o puntos altos ubicados en el recinto.



▲ Vista del paisaje urbano desde Casablanca



### 3.4.12 EL PAISAJE EN MOVIMIENTO

La percepción desde las vías, está condicionada por el modo y la velocidad de circulación. En función de si se circula en automóvil o en autobús, entre cincuenta y cien kilómetros por hora, la percepción del paisaje es distinta.

Según el profesor Carl Steinitz de la Universidad Politécnica de Valencia, la franja de territorio teórica que se percibe desde un vehículo en marcha está entre 200 y 400 metros a cada lado de la vía de transporte. En este caso ello varía por la existencia de naves de grandes dimensiones y de límites visuales que tienen las instalaciones industriales, lo que restringe la visualidad del paisaje. También sucede que las vías de circulación se alejan mucho del borde de costa por lo que prácticamente no se tiene visualidad del paisaje de la bahía desde prácticamente ninguna de ellas, exceptuando la Avenida del Puerto y el Primer Anillo. El ferrocarril por ser el único eje que bordea toda la bahía es el que presenta mayor potencial puesto que sus rutas brindan una percepción general del Paisaje Cultural de la bahía, el puerto, la industria, el sistema defensivo y el centro urbano de La Habana.





### 3.4.1.3 PAISAJE ARQUEOLÓGICO

Se entiende por patrimonio arqueológico todo Bien mueble e inmueble que haya quedado como huella de la existencia de grupos humanos pasados. Refiere lugares de asentamiento y vestigios de cualquier tipo de actividad humana, cuyo conocimiento sea alcanzable a través de la metodología arqueológica y del uso de disciplinas afines. Comprende tanto los bienes que se encuentran en superficie, enterrados, o bajo el mar.

Como parte de las labores de rehabilitación y desarrollo del área correspondiente a la Bahía de La Habana, se entiende que desde el planeamiento debe llevarse a cabo un estudio que comprenda su potencial arqueológico y estrategias de protección en consecuencia.

Como parte del enfoque aplicado a la percepción de la rada habanera, se intenta hacer un acercamiento desde la perspectiva del paisaje de una arqueología poco conocida o difundida: la subacuática y la aborigen, al entenderse que existe una cabal comprensión y protección del patrimonio arqueológico urbano, o lo que, a los efectos de los nuevos conceptos que desarrolla esta investigación, se podría llamar el paisaje arqueológico urbano.

#### **Paisaje Arqueológico Subacuático**<sup>67</sup>

La condición de La Habana durante siglos como puerto escala, y su lugar fundamental en el Sistema de Flotas en el desarrollo comercial entre Europa y las Indias Occidentales, así como la intensa actividad comercial que siempre la

<sup>67</sup> Cfr. Carlos Alberto Hernández Oliva: «Prospección y zonificación arqueológica de la Bahía de La Habana y sus accesos».



◀ Trabajos prospectivos en el Malecón habanero

caracterizó, sitúa a su rada como uno de los mayores potenciales reservorios de arqueología subacuática, pues su fondo puede ser considerado como un enorme basural, contenido de evidencias provenientes al menos, de tres fuentes: buques atracados en el puerto; actividad cotidiana en la ciudad; y naufragios.

Para su investigación arqueológica, la bahía habanera y su área de influencia, se ha subdividido en cuatro zonas fundamentales:

**Zona I:** comprende el acceso al canal de la bahía, adentrándose hasta una distancia de cincuenta metros, y las dos franjas marinas que se abren a cada lado del mismo, hacia el este y el oeste, conformándose tres sectores bien definidos.

**Sector A:** acceso al canal hasta una distancia de cincuenta metros, es una zona muy rica en evidencias de superficie. En este tramo (referido a la década de 1990) se encuentran dos pecios, con diferentes niveles de conservación: el Sánchez Barcaíztegui, hundido hacia la margen este del canal, en las inmediaciones del Castillo del Morro, y el Barcaíztegui, que se encuentra hacia el centro del canal, entre diecinueve y veintidos metros de profundidad. Este buque fue, inicialmente, conceptualizado como Aviso, construido en Francia en 1876 y durante la Guerra hispano-cubana aparece inscrito como crucero.

**Sector B:** franja que va desde la parte superior del canal de la bahía hasta la desembocadura del río Almendares, por el oeste. Es una zona de mucha

dispersión, sobre todo hacia la profundidad, pues desde el canto de veril hasta la línea de costa, la fuerza física de los trenes de olas moviliza casi todo en superficie y luego la resaca lo traslada hacia las profundidades. Los cangilones constituyen trampas naturales donde aparecen fragmentos de cerámica muy erosionados y piezas metálicas igualmente maltratadas.

En este trayecto del litoral se encuentran varios pecios, entre ellos destaca el de la Caleta de San Lázaro, sin haberse logrado su identificación; en el sitio se han encontrado piezas de artillería, algunos proyectiles, lastre muy disperso, un rezón y un ancla algo más hacia el norte. El fondo es de cangilones y la profundidad media de catorce metros. El nivel de dispersión es amplio y parece que se está en presencia del resto de un casco de madera. Otro sitio de interés en este sector es el Ancladero de La Habana, provocado por un gran cañón submarino ascendente hacia la costa, en dirección al canal del puerto, donde se crea una situación específica que hace que las anclas queden atrapadas, formándose un impresionante conglomerado desde cuarenta y cinco a setenta metros de profundidad.

Hacia el fondo de este residuario también es posible localizar parte del menaje utilitario empleado a bordo, desde contenedores de vidrio, botijas, hasta cubiertos de mesa. Cuenta la tradición que los utensilios empleados en la cena ritual anterior a la entrada al puerto, eran lanzados al fondo del mar, cuando el barco estaba detenido en este lugar.

**Sector C:** franja que va desde el Castillo del Morro hasta el río Guanabo y constituye, geográficamente, el área de mayor extensión. Los residuarios ubicados al este, en la zona de playas, están muy antropizados; no sucede lo mismo con la erosión causada por los agentes del

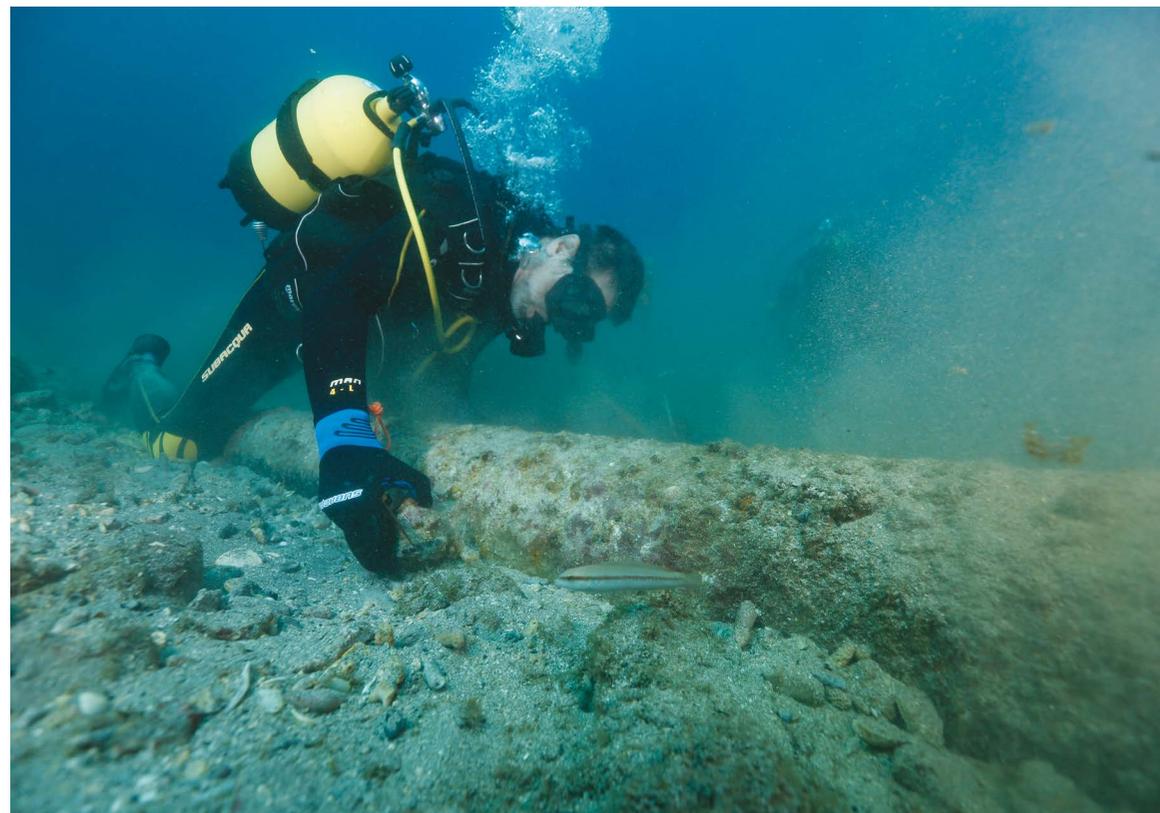
modelado, que ha sido más intensa. La actividad prospectiva se soporta sobre presupuestos que posibiliten ir más allá de conformar una excelente colección artefactual, se incluyen los pecios, anclas y cañones.

Como parte de este sector se encuentra el Residuario del Morro, que desciende en una pendiente suave e inhibe la aglomeración de piezas cerca de la costa, las mismas son arrastradas hacia la profundidad por las resacas marinas de los nortes.

**Zona II:** básicamente circunscrita al canal de acceso a la bahía. Los fondos hacia el oeste han sufrido modificación en casi toda la línea litoral, y quedado sepultados por la Avenida del Puerto y edificaciones portuarias, a lo largo del tiempo. El placer, hasta la parte superior del canal, es bastante estéril exceptuando los cangilones previos y perpendiculares al canal donde pueden colectarse todo tipo de evidencias materiales, sin una posición estratigráfica que permita establecer relaciones cronológicas. El canal suele estar despejado, ocasionalmente el movimiento de los sedimentos permite coleccionar evidencias muebles.

La ribera este, entre el tramo que comienza a la altura de la batería La Pastora, hasta el final del muelle de La Cabaña, abunda en concentraciones o bolsones de materiales, (proyectiles y armas, contenedores de vidrio, cerámicas, losas, etc.) hipotéticamente relacionados con las estructuras sanitarias de La Cabaña.

En la margen oeste del canal, a la altura del Castillo de San Salvador de la Punta, se encuentra el pecio San Antonio, una corbeta de casco de hierro y tres palos, botada en astilleros franceses en 1876, y que se hundió en 1909; se encuentra a una profundidad media de once metros y ha sido objeto de una prospección intensiva y



Trabajos ▶  
prospectivos  
de arqueología  
subacuática en el  
Malecón habanero



Vista interior de los restos arqueológicos del Polvorín de San Antonio

excavaciones parciales: las losas de barro y otros elementos del buque conforman un residuario de casi ochenta metros de largo por cincuenta metros de ancho; el Gabinete de Arqueología emprendió labores de salvamento de parte de la carga, con la colaboración del Grupo Empresarial GEOCUBA y se extrajeron losas que, debidamente sometidas a procesos de desalinización y estudio, fueron utilizadas en la restauración del Castillo de San Salvador de la Punta.

También puede considerarse de interés arqueológico el Túnel de la Bahía, por su identidad constructiva y significado.

**Zona III:** se refiere al espacio que se abre a la salida del canal y que da acceso a las tres ensenadas. Por

su estructura y función ha sido una zona muy dragada, aunque permanece rica en evidencias muebles. Ha sido muy difícil realizar buceos, pues el tráfico marítimo complejizaba los trabajos. Frente al muelle de Luz se han detectado algunas estructuras que por su forma y tamaño, podrían corresponderse con las empleadas en el reflote del Maine. Más al sur, en el antiguo bajo de Atocha, emergiendo del légame, fragmentos de madera y una dispersión de piedras atípicas en estos fondos, permiten sugerir la posibilidad de haber localizado los restos de la fragata del mismo nombre.

**Zona IV:** agrupa las ensenadas del fondo de la bahía, subdividiéndose en tres sectores que se corresponden con cada una de ellas.

**Sector A:** correspondiente con la Ensenada de Marimelena, fue investigado mediante varios buceos en la porción más al sur, entre el muelle de Tricornia y el río Arroyo Tadeo. A muy poca profundidad, fue identificada una extensa zona de planchas, calderas y restos de barcos; las inmersiones fueron complementadas por una exploración terrestre donde fueron localizadas planchas metálicas, posiblemente elementos de desguace de barcos, sobre un lagunato interior, conocido como estero de Cojímar.

**Sector B:** correspondiente con la Ensenada de Guasabacoa, fue investigado mediante buceos en la desembocadura de los ríos Martín Pérez y Luyanó, los espacios menos antropizados; entre Punta Blanca y la desembocadura del Martín Pérez fue localizado un casco de hierro de cerca de treinta metros, y por la misma orilla, al extremo sur de la Terminal de Contenedores, otros restos metálicos, sin ser identificados.

**Sector C:** coincidente con la Ensenada de Atarés. Las prospecciones realizadas fueron muy difíciles, por visibilidad casi nula, debido a la contaminación; no obstante, en el bajo de Galindo, y trazando una línea recta entre los antiguos Almacenes de San José y La Punta noroeste del muelle Haiphong, se localizó parte de la loma de lastre, muy dispersa, y fragmentos de quilla y sobrequilla de lo que pudo ser un buque, quizás del tipo navío, cuya estructura, en gran parte, permanece bajo el sedimento. Se hicieron exploraciones vinculadas al antiguo Real Arsenal de La Habana, pues en varios planos del siglo XVIII aparecen pecios bien localizados, pero la turbidez de las aguas impidió hacer ninguna observación útil.

**Paisaje arqueológico aborígen** <sup>69</sup>

La región geográfica habanera, al igual que el resto del territorio cubano, se encontraba habitada por miembros de comunidades autóctonas en

el momento del arribo europeo. Si de historia prehispanica se trata, constituye una de las áreas más complejas, pues muchos han sido los yacimientos destruidos debido a de la amplia antropización del suelo habanero, durante casi cinco siglos. No obstante, ha sido posible localizar treinta y cinco sitios arqueológicos aborígenes,<sup>68</sup> cinco de los cuales se ubican dentro de la zona definida como de amortiguamiento, contextualizada en el entorno de la Bahía de La Habana. Estos sitios se corresponden con los municipios La Habana del Este y Regla.

SITIO	MUNICIPIO	FILIACIÓN CULTURAL
Cueva del Indio	La Habana del Este	Preagroalfarero
Glorieta de Cojímar	La Habana del Este	Preagroalfarero
Conchal de Cojímar	La Habana del Este	Preagroalfarero
Guasabacoa 01	Regla	Preagroalfarero
Guasabacoa 02	Regla	Protoagrícola

Los sitios preagroalfareros fueron ocupados por individuos agrupados en comunidades semi-sedentarias, con una economía apropiadora y actividades de caza, pesca y recolección. Se caracterizaron por una industria microlítica de sílex tallado, bien definida, y uno de sus rasgos distintivos era la elaboración de un extenso ajuar en conchas de caracoles marinos, en el que se incluyen instrumentos como gubias, raspadores, martillos, picos y anzuelos. El protoagrícola mantenía la misma tecnología que su antecesor, pero incorporó a su menaje la cerámica como elemento novedoso, marcando su evolución hacia la producción agrícola.

La indiferencia hacia la presencia aborígen, en épocas pasadas en la región de La Habana, se ha traducido en la remoción de gran cantidad de evidencias arqueológicas. La presencia de estos cinco yacimientos confirma la necesidad de incluir estas zonas dentro de áreas de interés arqueológico a modo de protección, de manera que sea garantizada su salvaguarda.

<sup>68</sup> Colectivo de autores: «Censo de sitios arqueológicos aborígenes de Cuba», p. 157.

<sup>69</sup> Cfr. Lisette Roura: *Bahía de La Habana. Propuesta para la protección del patrimonio arqueológico La Habana aborígen.*

### 3.4.1.4 PROPUESTA PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO

#### Plan de gestión del Patrimonio arqueológico para el Centro Histórico La Habana Vieja

La arqueología que se realiza en el ámbito urbano se ha orientado, paulatinamente, hacia la puesta en práctica de estrategias que contemplen la protección de los suelos arqueológicos dentro de los planes de gestión urbanística. Particularmente, en algunas ciudades este tema es tratado desde la Arqueología preventiva, especialidad que permite ordenar y gestionar con calidad el Patrimonio arqueológico que se encuentra en suelos que son susceptibles de ser intervenidos por entidades constructivas. Dentro de los centros históricos la puesta en práctica de esta modalidad permite conocer, caracterizar y proteger los bienes arqueológicos, proponer temas de investigación a corto y a largo plazo y apoyar eficazmente la planificación integral de la obra restauradora.

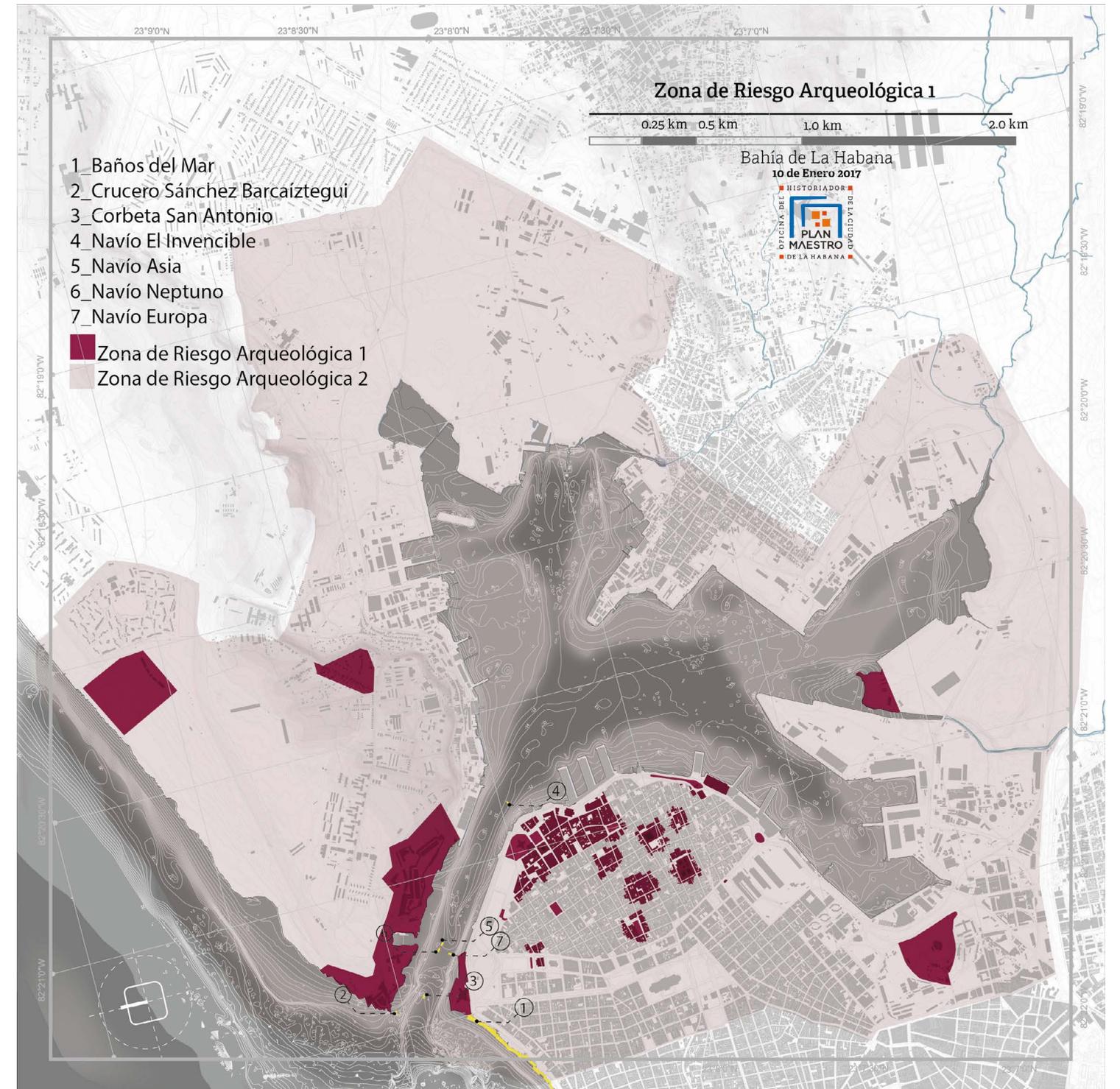
La importancia del desarrollo de la ciudad a partir de su actividad portuaria es refrendada por los estudios históricos y arqueológicos que sobre ella se han realizado. Asimismo es de gran interés arqueológico la impronta precolombina que se ha reportado en el entorno de la bahía habanera.

Dentro de los objetivos perseguidos y conforme al desarrollo del Plan de Gestión del Patrimonio Arqueológico (Pa) para el Centro Histórico La Habana Vieja, se han creado figuras de protección de los suelos arqueológicos (sumergidos o en superficie) del área declarada Patrimonio Mundial, que junto al Malecón Tradicional se contempla en la Zona Priorizada para la Conservación. La zona correspondiente al entorno del puerto y la bahía junto a sus áreas de amortiguamiento, se contemplan dentro del



Restos de arqueología industrial en la antigua Termoeléctrica Antonio Maceo

© Kiovet Sánchez Álvarez



Plan de Gestión del Pa y corresponden a diferentes sectorizaciones de trabajo –Sectores I, II, III, VI, VII y Extramuros.

Por su importancia se destaca el Sector I que refiere la zona fundacional de la ciudad. Toda su área se ha valorado como Zona de riesgo Arqueológica 1 (ZrA-1), valor máximo de protección para el patrimonio arqueológico, asociado a acciones cautelares específicas, que se inician con la declaración de Zona de Reserva, asesoría y conservación del sitio para proyectos de investigación. Dentro de este sector, en la parte enfrentada al mar, por la Avenida San Pedro, se ubican importantes edificaciones y hallazgos arqueológicos de gran relevancia, a destacar, la grada de construcción naval ubicada en el inmueble conocido como Casa Pedroso.

De igual manera en el Sector II, se ubica la iglesia de San Francisco de Paula y el espacio que ocupara el hospital contiguo. Su espacio ha sido valorado como ZrA1.

El área enfrentada al mar, correspondiente a los Sectores II, III, VI y Extramuros, y la propia bahía se ha valorado - excepto espacios declarados ZrA1 - como Zona de riesgo Arqueológica 2 (ZrA-2), declarada como Área de Cautela, con un valor medio de protección. La actuación recomendada implica prospecciones o sondeos arqueológicos antes de que se realice un proyecto de obra, cuyos resultados pueden integrarse o no, según su importancia, dentro del mismo. De igual manera estarían sujetas a seguimiento arqueológico durante el periodo de realización de la obra constructiva en caso de que fuera requerido.

Para llevar a cabo la labor de monitoreo arqueológico en la zona, el equipo de arqueología subacuática del Gabinete de Arqueología trabaja en los siguientes objetivos, que les permitirá

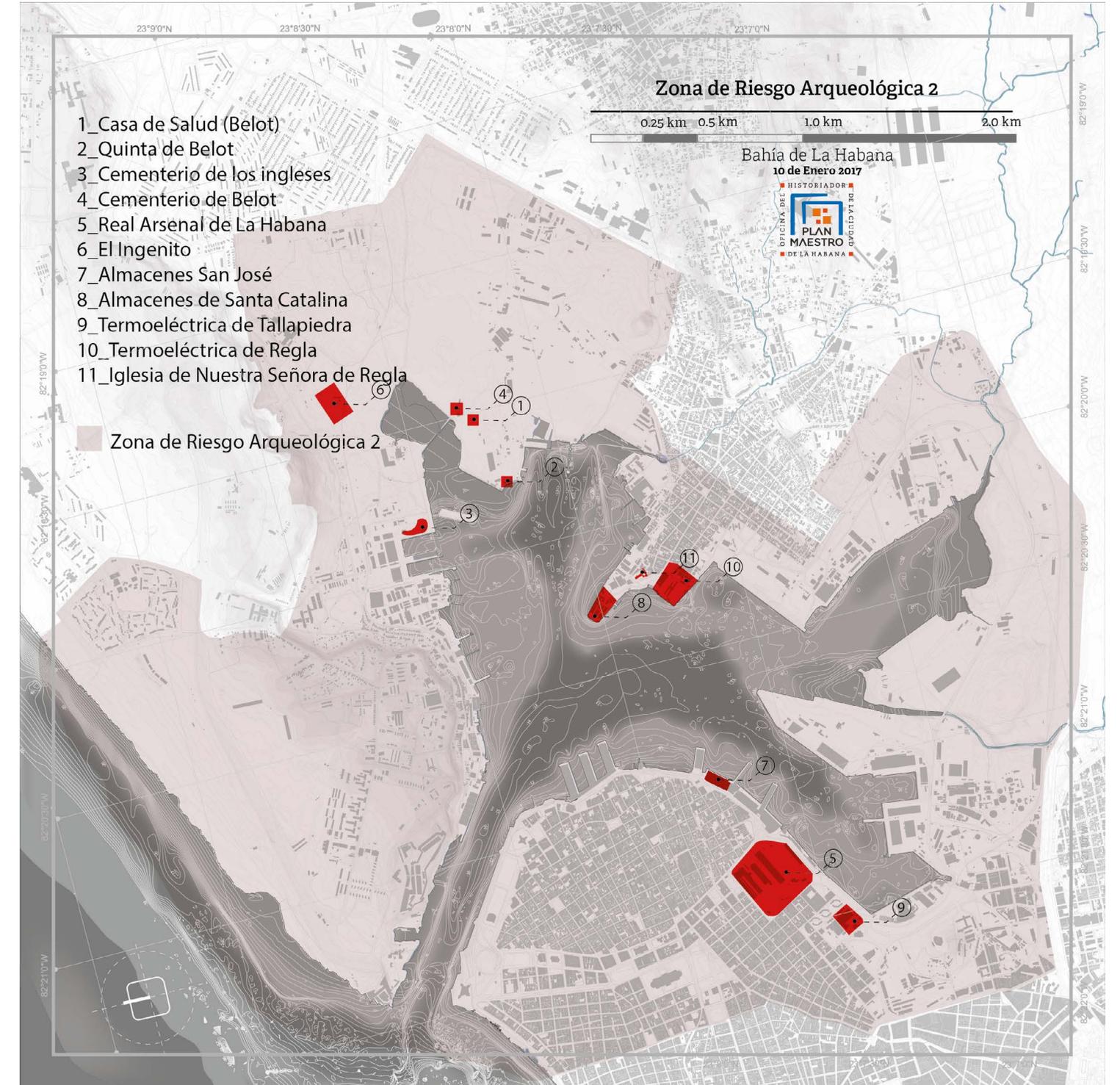
trazar estrategias adecuadas para la evaluación y seguimiento:

**Objetivos generales**

- Registro y procesamiento de información histórica sobre la Bahía de La Habana.
- Valoración de su importancia dentro del desarrollo urbano.
- Valoración del interés arqueológico del área de estudio.

**Fases de trabajo**

- Búsqueda y cotejo de la información histórica, comprende las referencias documentales y cartográficas.
- Registro de los valores arqueológicos presentes en la zona de estudio.
- Propuestas de intervención acorde a los presupuestos teóricos del proyecto marco.



## 3.5 Unidades del Paisaje

### 3.5.1 Definición

Cuando el territorio se entiende a través de Unidades del Paisaje, es posible definir la alta calidad de las estructuras de paisaje como el carácter típico de un lugar. Este análisis requiere comprender la Unidad del Paisaje como un área geográfica con una configuración estructural, funcional, perceptiblemente diferenciada, única y singular. Estas Unidades han ido adquiriendo el carácter que las definen tras un largo periodo de tiempo.

Para la definición de las Unidades del Paisaje, fue necesario realizar estudios complementarios según los sistemas principales del Paisaje:

**Paisaje Natural:** este estudio se centra en el análisis de los elementos naturales que dan cierta configuración diferenciada a cada lugar; destacan por su singularidad las áreas elevadas de Casablanca y Regla, el paisaje natural del manglar de Tricornia, las desembocaduras de los ríos Martín Pérez y Luyanó, y el cuerpo de agua como articulador del paisaje. El estudio permitió la determinación de trece unidades naturales.

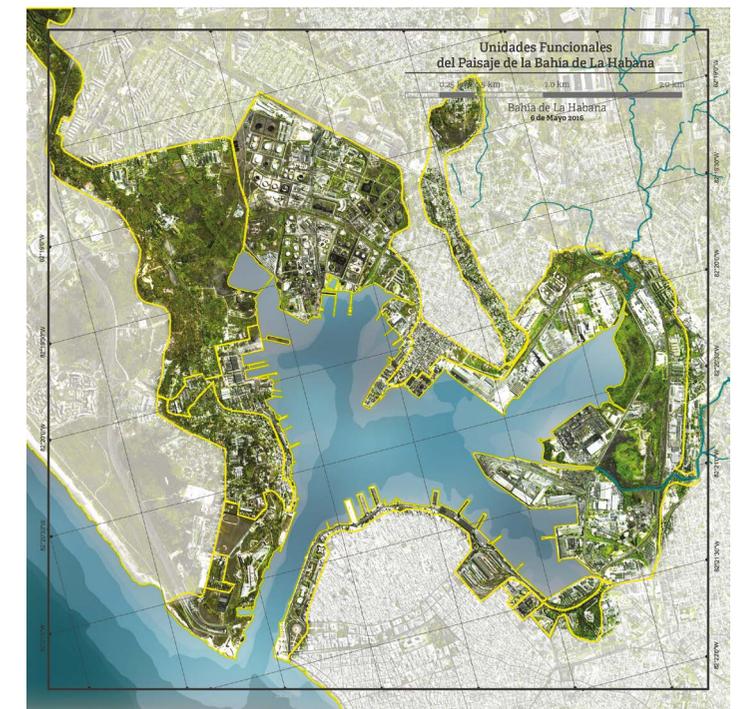
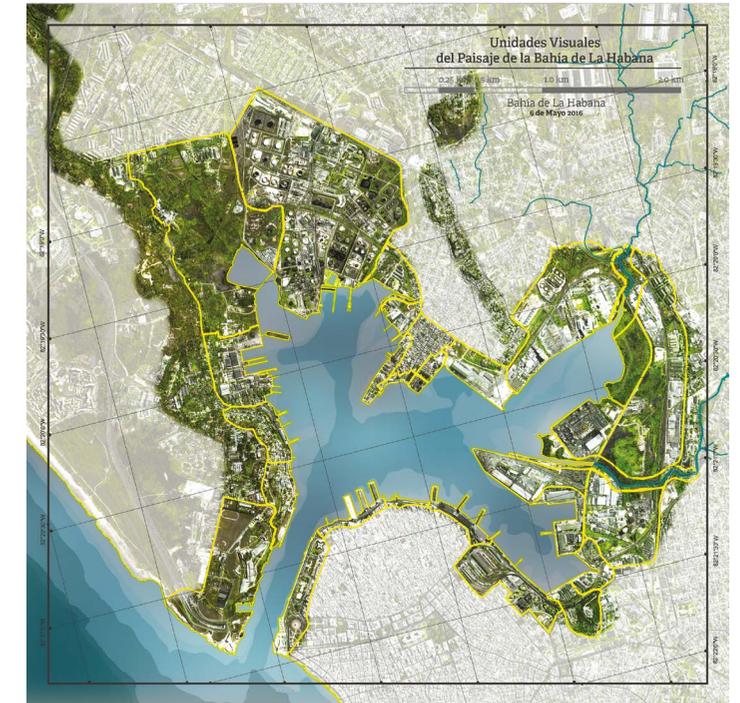
**Paisaje Antropizado:** el análisis pone su atención en el resultado de la transformación del territorio en el tiempo, llevada a cabo por la mano del hombre. Constituyen áreas morfológicamente

homogéneas debido a la concentración de funciones. El análisis de los paisajes de la Energía, de la Industria Alimentaria, Naval, Comercial y sus transformaciones en el tiempo, permitió establecer un total de doce áreas singulares dentro de las unidades funcionales del Paisaje.

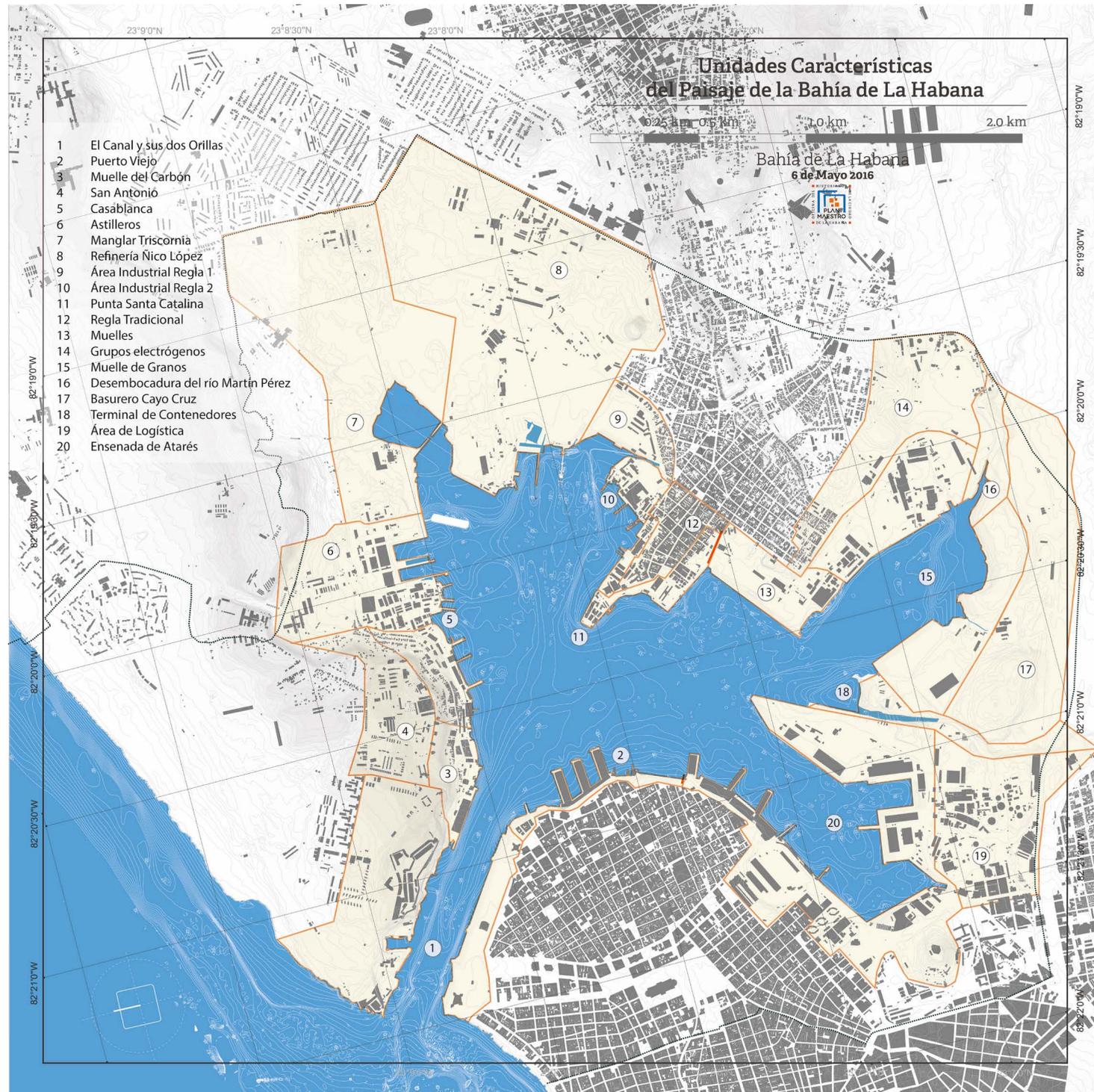
**Paisaje Visual:** el análisis de las vistas y los recursos paisajísticos permitió entender la coherencia interna, la amplitud visual de la unidad, su conectividad visual, su confinamiento espacial y la consideración de la existencia de hitos o fondos escénicos de interés visual. De este análisis derivaron treinta y una unidades visuales.

Cada uno de estos elementos condiciona de una u otra manera la configuración paisajística del territorio de la bahía, desde diferentes puntos de vista. Al superponer los mapas derivados de cada uno de los paisajes anteriormente descritos, se definen las Unidades del Paisaje.

### 3. EL PAISAJE CULTURAL. UN ENFOQUE INNOVADOR PARA EL DESARROLLO URBANO



Vista aérea del paisaje antropizado. En primer plano la terminal marítima de Haiphong y en el fondo escenográfico, como hito, la cúpula del Capitolio Nacional



### 3.5.2 Valoración y Categorización

#### Valoración por el Método Indirecto

Se realizó una valoración de las veinte Unidades del Paisaje por cada elemento del método de *Bureau of Landscape Management*. Cada una está asociada a una escala de valores con tres criterios que permiten describir y evaluar la singularidad del recurso paisajístico en las Unidades del Paisaje. A continuación se muestran los elementos analizados en cada Unidad del Paisaje:

**Morfología:** se destaca el relieve irregular, marcado y prominente del escape de Casablanca, condicionando la evaluación de las UP No. 1, 3, 4 y 6.

**Vegetación:** adquiere relevancia al contener gran variedad de especies y tipo de vegetación

con formas y texturas interesantes en las UP No.1, 4, 7, 16 y 18.

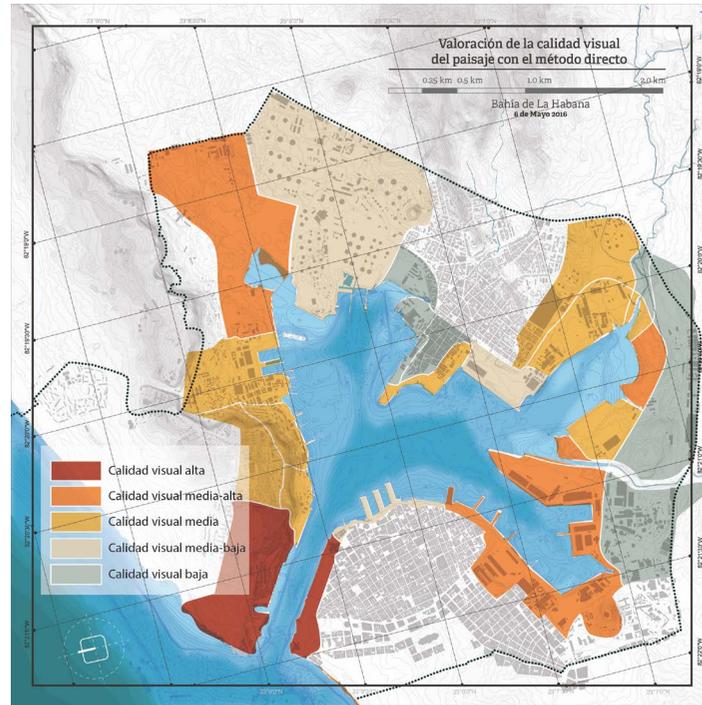
**Agua:** es un factor predominante en el paisaje pues se interpone entre ambos márgenes de la estructura de la bahía en forma de bolsa. Adquiere particular relevancia en la UP No. 1 en el canal de acceso y en las cercanías a ambos márgenes.

**Singularidad:** el paisaje posee diferentes elementos que le otorgan peculiaridad, representada en la gran variedad de contrastes agradables y armónicos entre el suelo, la vegetación, la roca, el agua y los paisajes industriales.

**Fondos escénicos:** la coexistencia de diferentes sistemas de paisaje que superponen



◀ Vista del paisaje antropizado desde el muelle Osvaldo Sánchez



características singulares de la morfología, la vegetación y el agua. Los fondos escénicos potencian la calidad visual de las UP No. 1, 2, 5, 7, 14, 15, 16, 18 y 20.

**Carácter excepcional:** fue evaluado el carácter excepcional, único y poco corriente de algunas Unidades del Paisaje: la UP No.1, el canal de acceso a la bahía; la UP No. 7, el manglar de Tricornia donde se puede contemplar la flora y la fauna con características excepcionales por ser un reservorio de aves migratorias; la UP No. 11, Punta Santa Catalina, se adelanta en el agua con el santuario de la Virgen de Regla como atributo del paisaje.

**Actuaciones efectuadas por el hombre:** fueron evaluadas las transformaciones del paisaje para comprender las modificaciones que inciden en trece UP de manera favorable con la calidad visual. Se estudiaron las siete UP que han tenido modificaciones intensas y extensas y que reduce o anulan la calidad escénica.

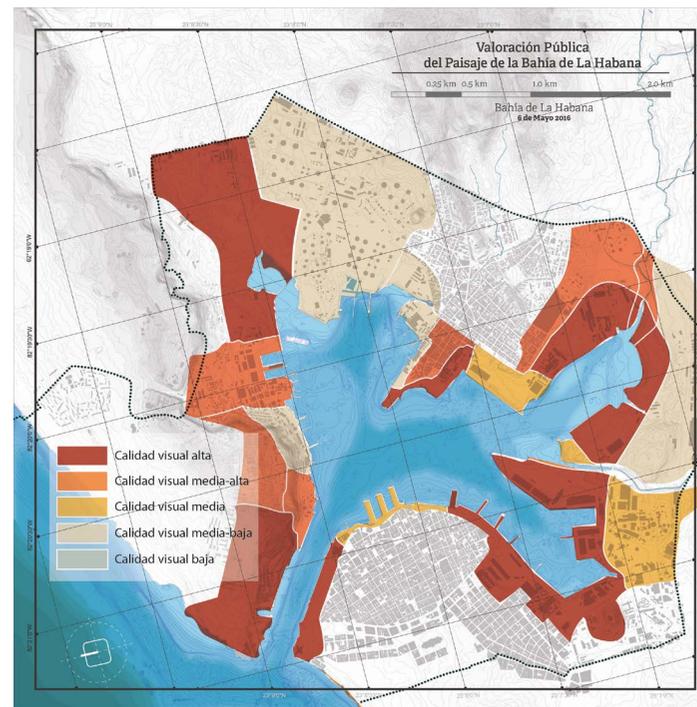
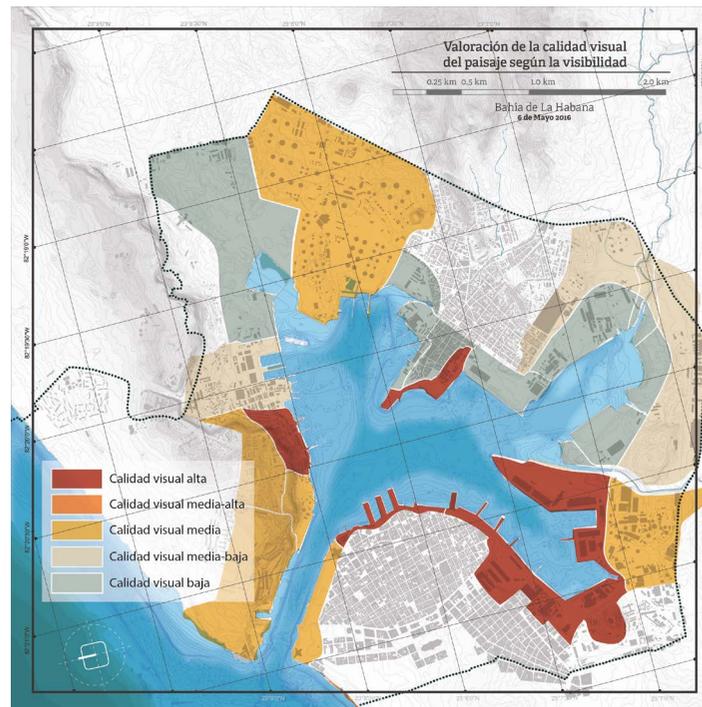
### Valoración Pública

Para comprender la idea de Paisaje, construida por el imaginario colectivo, se continuará la realización de un grupo de entrevistas a residentes y visitantes. Dichas entrevistas tienen como objeto comprender aquellos elementos del paisaje que resultan deseables y atractivos, indiferentes, indeseables e intolerables.

Es necesario destacar que los resultados previos reflejan que los espacios más atractivos están asociados al proceso de rehabilitación de la OHCH, donde se destaca la Avenida del Puerto con su conjunto de almacenes. Para completar esta evaluación se llevó a cabo un inventario del imaginario de la bahía habanera en las artes plásticas para registrar los lugares más reflejados en las obras. El Castillo de los Tres Reyes del Morro es la imagen más representada.

### Valoración de las unidades de análisis

El valor del Paisaje otorgado a una Unidad del Paisaje es el resultado de conciliar la calidad paisajística, la cual está condicionada por la concurrencia o no de recursos paisajísticos, tanto en el orden ambiental, como cultural o visual. Para esta valoración se utilizó el Método *Bureau of Landscape Management*. También se ha considerado la valoración pública sobre los elementos del paisaje relevante en el imaginario colectivo. Por último, se consideró el valor visual de las Unidades del Paisaje. Las UP que representan una alta calidad visual son: UP No. 1, 11 y 20.

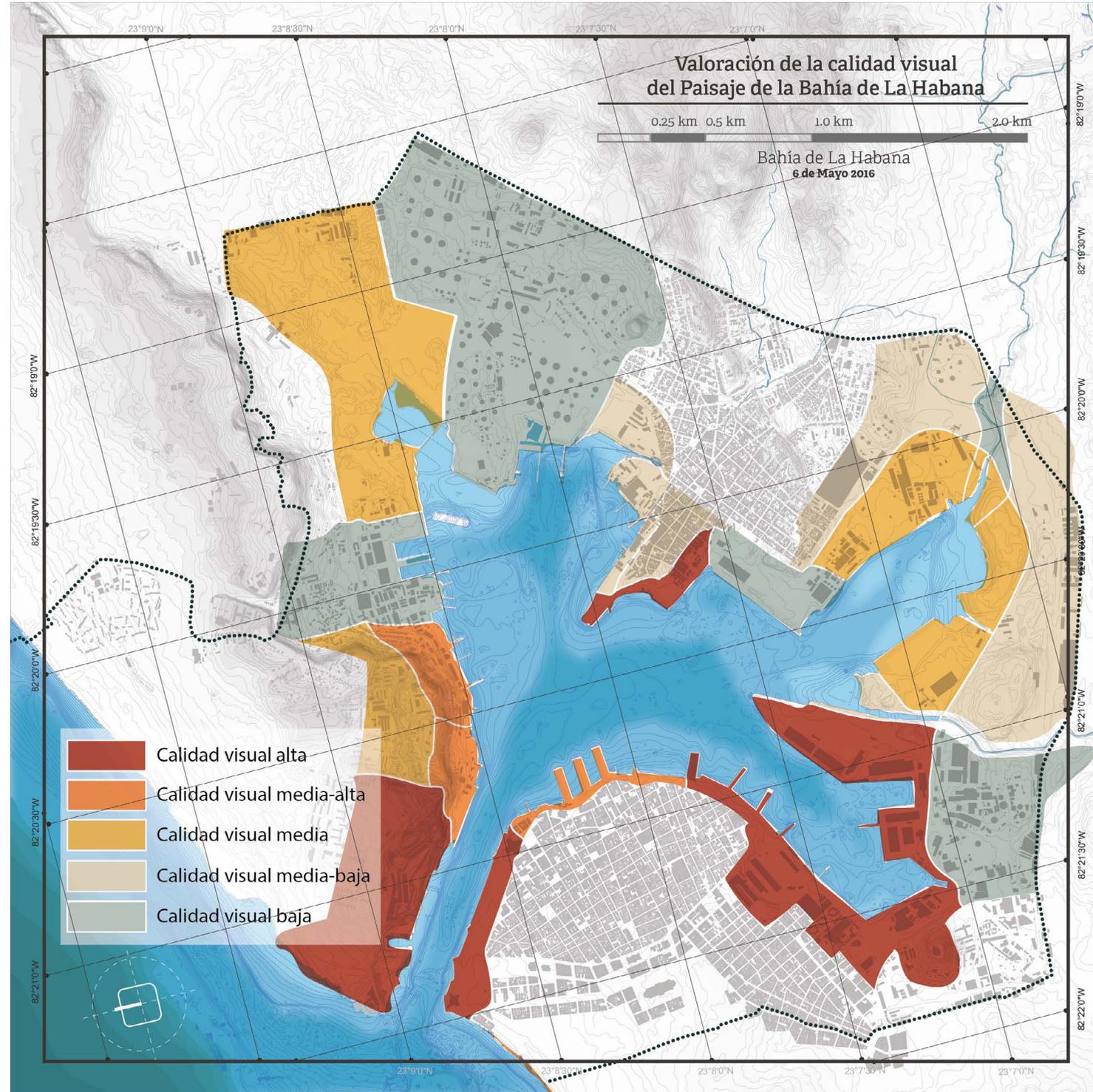


### Valoración Visual

Con el objetivo de comprender cuales son las áreas o elementos visualmente sensibles, cuya modificación o alteración puede hacer variar de manera negativa la calidad de la percepción del Paisaje, fue necesario estudiar su visibilidad e identificar sus principales vistas y las zonas que afectan de manera visual los recursos paisajísticos.

Para desarrollar esta valoración se seleccionaron diez puntos de observación en el perímetro de la bahía y se analizó la visibilidad de cada Unidad del Paisaje con respecto a los puntos de observación.

Los resultados arrojan que la UP No. 11, Punta Santa Catalina, que se encuentra en el centro geográfico, posee la mayor visibilidad y que las UP No. 2 y 20 poseen una visibilidad Media Alta.



N.UP	NOMBRE DE LA UNIDAD	VALOR	A	B	C	D	E	CLASE
			MUY ALTA	ALTA	MEDIA	BAJA	MUY BAJA	CALIDAD VISUAL
1	El canal y sus dos orillas	21.5						
2	Puerto viejo	16.5						
3	Muelle del Carbón	16.0						
4	San Antonio	16.0						
5	Casablanca	16.5						
6	Astilleros	10.4						
7	Manglar Triscornia	12.8						
8	Refinería Níco López	9.5						
9	Área industrial Regla 1	4.5						
10	Área industrial Regla 2	2.0						
11	Punta Santa Catalina	25.1						
12	Regla Tradicional	2.4						
13	Muelles	8.3						
14	Grupos electrógenos	5.3						
15	Muelle de granos	11.2						
16	Desembocadura del río Martín Pérez	9.6						
17	Basurero Cayo Cruz	2.8						
18	Terminal de Contenedores	8.6						
19	Área de Logística	7.1						
20	Ensenada de Atarés	23.7						

## 3.6 Valoración cualitativa del Paisaje Urbano Histórico

### PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL

#### CONFLICTOS

- No se han desarrollado investigaciones sobre los procesos industriales que le otorgan el carácter al paisaje de la Bahía de La Habana.
- Desconocimiento y /o subvaloración del patrimonio industrial.
- Desuso de la infraestructura industrial-portuaria asociada a la Bahía de La Habana, lo que incide en el deterioro del patrimonio edilicio e influye negativamente en el valor visual del paisaje.

#### OPORTUNIDADES

- Existencia de recursos naturales de alto valor, aunque no han tenido el proceso adecuado para desarrollar sus potencialidades.
- Existencia de un Paisaje Urbano Histórico de excepcional valor reconocido y protegido por las autoridades competentes.
- Existencia de bienes inmuebles e infraestructuras de la industria-portuaria, que pueden ser grandes contenedores de funciones dinamizadoras.

### INFRAESTRUCTURA Y BORDE URBANO

- Desconexión de las vías asociadas a La Bahía de La Habana.
- Sistema ferroviario interior desactivado en la mayoría de los tramos, e inaccesible.
- Ausencia de espacios públicos asociados al frente de agua que permitan la articulación visual del paisaje de valor de la Bahía de La Habana.

- Existencia de un sistema ferroviario que bordea toda la bahía conectando los territorios asociados, los paisajes y los elementos de valor visual, reutilizable como vía pública.
- Posibilidad de mejorar la conexión visual y funcional entre la bahía y la ciudad, a partir del uso del espejo de agua como conector principal.
- Existencia de paisajes de alta calidad visual y cultural muy próximos al borde urbano y al frente de agua.

### PAISAJE VISUAL

#### CONFLICTOS

- La calidad visual del paisaje se ve afectada por la existencia de industrias contaminantes que influyen en la degradación de los elementos naturales y culturales componentes del paisaje.
- La infraestructura industrial-portuaria en funcionamiento y las áreas que ya se encuentran desactivadas, dificultan la visualidad y la comprensión de los paisajes con valor.
- Desvalorización de los fondos escénicos del paisaje.

#### OPORTUNIDADES

- Existencia de un paisaje cultural con elementos de alto valor que definen la identidad y singularidad de la bahía.
- Existencia de una topografía accidentada con cotas de hasta cincuenta metros que brindan excelentes visuales hacia los paisajes de valor de la bahía y el resto de la ciudad.
- Existencia de un cuerpo de agua con morfología singular que permite la conexión visual de los paisajes.

### INFRAESTRUCTURA INDUSTRIAL PORTUARIA

- Existencia de un grupo de industrias emplazadas junto al borde costero que impiden y limitan la conexión de los territorios con el agua.
- Existencia de conjuntos industriales que continuarán operando una vez se traslade su función industrial-portuaria hacia el puerto del Mariel, constituyendo puntos de contraste en el paisaje.

- Existencia de zonas y áreas industriales portuarias abandonadas que pueden ser refuncionalizadas, lo cual podría contribuir a conectar visual y físicamente las zonas urbanas, el frente de agua y el sistema de valores de la bahía.

### 3.7 El paisaje como síntesis indispensable para el ordenamiento urbano

La importancia de los estudios del paisaje en ámbitos de reconocidos valores patrimoniales resulta esencial; tal vez una de las novedades más importantes que introduce este tipo de análisis es la de levantar la vista para pensar y planificar en 3D. Centrar las valoraciones en la calidad visual de los recursos paisajísticos, obliga a incorporar esta nueva perspectiva que modifica sustancialmente los análisis realizados hasta el momento.

Los derroteros urbanos para la protección de bienes localizados en un ámbito determinado, han sido elaborados a partir de delimitar en planta su zona de amortiguamiento. Ello constituye un problema, al dejarse fuera del juego razonamientos relacionados con nuevas exigencias aparecidas cuando se eleva la mirada y se tienen en cuenta la escena, el fondo, el perfil,

que acompaña al bien reconocido como valioso y que, indiscutiblemente, interactúan con él.

Para la interpretación de un determinado Paisaje Urbano Histórico es crucial esta nueva mirada; los crecimientos en altura que puedan producirse, inclusive en la distancia, o sobre elevaciones del entorno, pueden alterar notablemente la percepción de un bien, e inclusive, desaparecerlo en una escena contaminada, no solo desde el punto de vista del medioambiente, sino también desde el visual. La alteración de perfiles urbanos puede interactuar negativamente con elementos o siluetas singulares, llegando a borrarlos del primer plano de visualidad.

Otro elemento sustancial que introduce la nueva metodología es la integralidad que propone,



Vista del paisaje urbano desde la Colina Lenin

al incorporar al estudio del paisaje no solo los elementos físicos, sino también los intangibles, reconociendo como recursos paisajísticos aquellos de carácter efímero, que determinados eventos pueden introducir temporalmente en el paisaje, y que incrementan su valor desde diversas aristas. Éstas pueden ir desde las festividades, cultos y prácticas, hasta las migraciones de especies animales o el natural cambio estacionario de ciertas especies vegetales.

Por último, haber aplicado estos novedosos conceptos y la propia incorporación de la noción de paisaje, mucho más abarcadora, trae aparejada la innegable necesidad de enmarcar los análisis de determinados territorios estratégicos, como es el caso, en ámbitos mucho más amplios, que permitan una real y objetiva protección y puesta en valor de un patrimonio cultural de envergadura mundial. El desarrollo del puerto de Mariel permitirá una nueva perspectiva de desarrollo al de La Habana, acorde a sus propias singularidades,

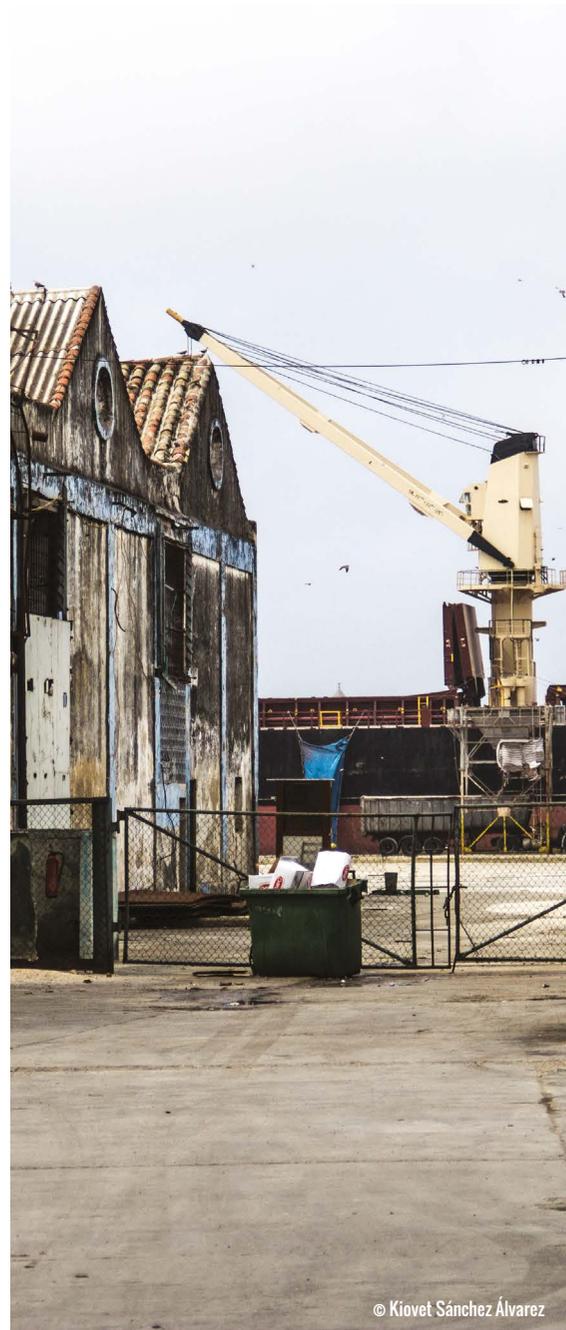
involucrar el puerto de Matanzas en los análisis de la explotación del Paisaje Urbano Histórico de la rada habanera es fundamental; desde las relaciones establecidas por el histórico tren de *Hershey*, que pone al centro de las dos ciudades el Paisaje Cultural Azucarero, como un elemento de un potencial extraordinario e inexplorado, hasta las características geográficas de la bahía matancera, que complementa de manera natural las falencias de la habanera para la explotación de determinados mercados, por solo citar algunos aspectos claramente evidentes.

La idea del desarrollo de una triada complementaria constituida por el Mariel (súper puerto comercial) – La Habana (puerto cultural) – Matanzas (puerto turístico), muy cercanos entre sí y linealmente ubicada en la costa norte, puede constituir un potente acelerador del desarrollo económico nacional, por la enorme cantidad de sinergias de todo tipo que podría generar.



Vista de los astilleros desde el antiguo dique seco

### 3.7.1 Recomendaciones desde el estudio del paisaje



Detalle de los Almacenes del Quinto, Empresa de Aceites

© Kiovet Sánchez Álvarez

#### Salvaguardar el carácter eminentemente cultural de la Zona Protegida Bahía de La Habana, y convertirlo en el eje fundamental de su desarrollo

Acciones:

- Proponer la realización inmediata de un estudio de explotación turística regional, específicamente en relación a los cruceros, que abarque hasta la ciudad de Matanzas, con el fin de complementar los servicios de esta modalidad con La Habana.

#### Definir un sistema estructurante de los espacios abiertos, incluyendo el espejo de agua, con el fin de garantizar la interpretación del Paisaje Urbano Histórico de la bahía y su puesta en valor

Acciones:

- Definir una red de paisajes de alto valor ambiental, cultural, visual, recreativo, etc.
- Definir franjas conectoras que, aun no teniendo elementos de singularidad paisajística manifiesta, o incluso encontrándose degradados, se consideran necesarias para garantizar una continuidad física, ecológica y funcional entre los paisajes de alto valor.
- Delimitar las grandes infraestructuras verdes.
- Establecer la relación de contacto entre los paisajes de alto valor, las franjas conectoras y la infraestructura verde, con el mar.
- Considerar el azul estratégico, o sea, el cuerpo de agua, en su dimensión conectora, natural y tradicional, entre

la ciudad y el nuevo frente de agua que se prevé.

- Construir un sistema que interrelacione la red de paisajes de alto valor, las franjas conectoras, la infraestructura verde y la masa de agua, y definir jerarquías a los mismos, para generar un sistema estructurante en base a la interpretación del paisaje urbano histórico de la Bahía de La Habana.
- Considerar el sistema estructurante en base a la interpretación del paisaje urbano histórico, como elemento fundamental en el ordenamiento urbano de la Zona Protegida Bahía de La Habana, para garantizar la conservación de su integridad y autenticidad.

#### Crear un sistema de itinerarios que faciliten la interpretación del Paisaje Urbano Histórico de la bahía, su valoración y protección

Acciones:

- Identificar y mapear lugares de interés que puedan ser de acceso público con relativa facilidad; gestionar el cambio de concepto de «zona restringida» a «zona pública».
- Generar un itinerario verde lineal, de acceso público, que recorra la bahía y su patrimonio cultural, facilitando la localización de usos recreativos, culturales, educativos, deportivos, etc.
- Realizar una investigación que valore la posibilidad real de realizar itinerarios especializados para la interpretación de los diferentes paisajes culturales de la bahía, tales como el Paisaje de la Energía; el Paisaje Comercial y el de la Industria Alimentaria; itinerarios ecológicos, del patrimonio

intangibles, e itinerarios para el conocimiento del sistema defensivo.

#### Concretar una política del «mientras tanto», con referencia a usos temporales en instalaciones vacías, con riesgo de perderse o de entrar en un ciclo de deterioro irreversible

Acciones:

- Identificar un conjunto de instalaciones, hoy vacías o subutilizadas, para iniciar gestiones para un uso público, relacionado con actividades del ámbito de la cultura.
- Generar un movimiento de sensibilización ciudadana e institucional, con referencia a los valores del Paisaje Urbano Histórico de la Zona Protegida Bahía de La Habana.

#### Precisar un sistema de componentes interrelacionados que constituyan el núcleo duro de la reconversión del territorio, reposicionándolo regionalmente como puerto cultural, basado en la explotación de las estructuras de excelencia, la idiosincrasia, y las señas de identidad

Acciones:

- Determinar una cartera de proyectos de excelencia, entendidos como referentes para la protección del paisaje urbano histórico y que a su vez constituyan elementos impulsores del desarrollo de la ciudad.
- Definir un conjunto de proyectos simultáneos que funcionen a diferentes escalas urbanas y territoriales, capaces de integrar aspectos de diseño urbano, innovación, nuevas tecnologías, arte, ocio y turismo, relacionados directamente con la interconexión de las Unidades del Paisaje, para amplificar sus valores y facilitar su funcionamiento como sistema.

**Establecer un plan de acción para la protección inmediata de los elementos de mayor fragilidad**

Acciones:

- Concluir el Atlas de la ZPBH; completarlo escalonadamente y publicar los resultados parciales, para garantizar la necesaria divulgación de los valores tangibles e intangibles contenidos en el territorio, y comenzar por aquellos que resultan desconocidos y por lo tanto más vulnerables.
- Definir un cronograma de protección legal del patrimonio industrial, a partir del otorgamiento de los grados de protección establecidos en la ley; comenzar por los ya catalogados e inventariados durante el proceso desarrollado hasta el momento.
- Precisar un cronograma para la protección legal de las Unidades del Paisaje, y su incorporación a los análisis de las Regulaciones Urbanísticas de la ZPBH; la propuesta de Unidades del Paisaje presentadas en este documento, aun por validar mediante los consiguientes procesos de concertación, representan ya un nivel de análisis que amerita ser tenido en cuenta tanto en la construcción de los instrumentos normativos, como en los análisis de inversiones previstas, para evitar pérdidas irreversibles de los valores del paisaje urbano histórico ya identificados.

**Priorizar la protección de determinados elementos y zonas identificados en el estudio del paisaje, a partir de un análisis de valor- vulnerabilidad, y de su carácter estratégico como elementos interpretativos del lugar**

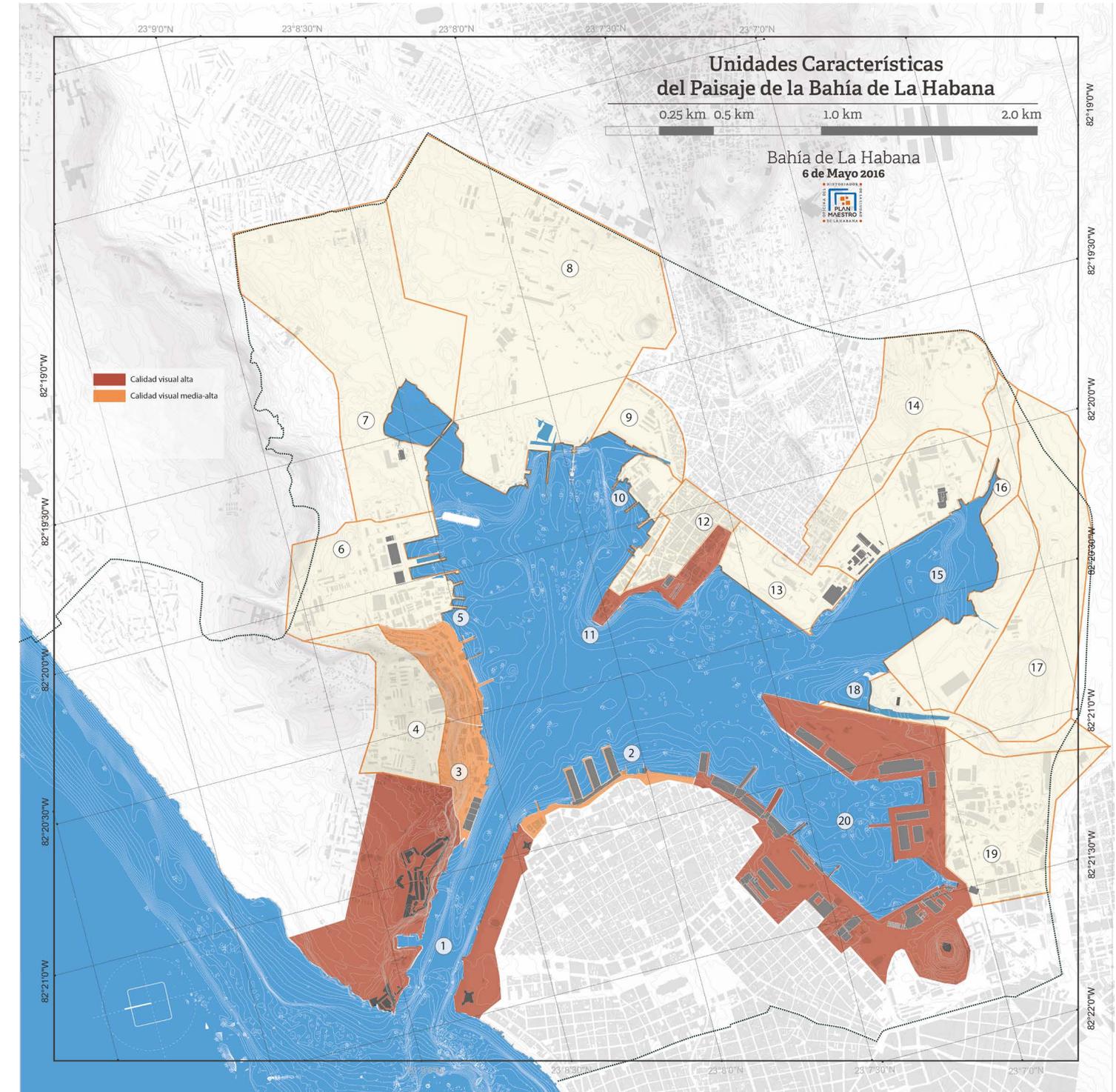
Acciones:

- Priorizar, para un tratamiento diferenciado, un conjunto de Unidades del Paisaje; se han seleccionado la UP\_1 Un Canal y dos orillas;

UP\_11 Punta Santa Catalina; UP\_20 Ensenada de Atarés y UP\_7 Tricornia y su entorno, pues reflejan especialmente el carácter de la bahía, portan variados recursos paisajísticos, presentan potenciales exclusivos, y además, debido a su localización, tienen alta vulnerabilidad ante una aceleración del proceso de reconversión de la bahía.

- Proteger fondos escénicos de interés tales como la loma de la Cotorra, las lomas de Regla, y el escarpe Ingenito, puesto que cualquier intervención que se realice en ellos puede influir en la desvalorización del paisaje de la bahía; se requiere prestar especial atención ante posibles transformaciones que se puedan plantear en estos sitios.
- Proteger legalmente las zonas de riesgo arqueológicas relacionadas con los fondos marinos y establecer el conjunto de medidas cautelares.
- Preservar libre de edificación el sistema estructurante de interpretación del Paisaje Urbano Histórico.
- Proteger de manera especial la Avenida del Puerto continuada por el primer Anillo y todo el trazado de la línea del ferrocarril, principalmente el trazado interior relacionado con el recinto portuario, considerados como las vías escénicas de mayor valor, por las visuales que brindan en sus recorridos y que merecen conservarse.

La excelencia del paisaje influye, de manera decisiva, en la calidad de vida de los ciudadanos. La Bahía de La Habana, extraordinario paisaje urbano histórico, resulta un referente identitario colectivo y un legado de extraordinario valor, no solo para los cubanos, sino también para la



<sup>70</sup> Román Rodríguez González: *Territorio. Ordenar para competir*, p. 17.

humanidad. Los grandes potenciales inherentes al lugar, pueden y deben explotarse desde una perspectiva culta, a partir de la creatividad, la innovación y la generación de flujos sinérgicos que despierten el interés cotidiano de todos.

Las ciudades y los territorios son únicos e irrepetibles, en un contexto internacional cada vez más interrelacionado y complejo, y son susceptibles de aportar ciertas ventajas competitivas para las actividades económicas, para la residencia, para el ocio, la cultura y la relación social (...) Las ciudades no solo son atractivas sobre la base de sus condiciones intrínsecas sino porque

han sido capaces de consensuar un proyecto inteligente de futuro.<sup>70</sup>

Es por eso que se concibe el porvenir de la Zona de Protección Bahía de La Habana como un área de interés metropolitano, especialmente atractiva para vivir, trabajar y visitar. Un lugar respetuoso con su historia, su cultura y con un medio ambiente de calidad; donde la vida cotidiana se integre armónicamente al paisaje, y con una diversidad y heterogeneidad de actividades económicas que haga sostenible su desarrollo integral. Su renovación debe estar alentada por dos principios básicos: el respeto al patrimonio cultural y el derecho universal a su disfrute.



Vista de la bahía desde el Malecón reglano

Página siguiente: Vista aérea del Puerto desde el Castillo de Atarés

© Kiovet Sánchez Álvarez



© Kiovet Sánchez Álvarez

### 3.9. Inventario del patrimonio cultural

Las fichas del inventario forman parte del Atlas de la Bahía de La Habana. Su objetivo es catalogar elementos de alto valor patrimonial de la zona de estudio que hoy no son reconocidos y por tanto carecen de protección legal, razón por la cual se encuentran en riesgo inminente de desaparecer ante transformaciones profundas que se prevén en el corto y mediano plazo.

Los elementos a inventariar fueron conciliados con el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura, órgano rector de la actividad del inventario y protección del patrimonio cultural de la nación. Para facilitar la introducción de datos se creó una aplicación informática *ad hoc* que facilita la construcción de las fichas a distancia.

En una primera etapa del catálogo se priorizó el Patrimonio Industrial-Portuario por considerarse el menos reconocido, incluso por sus responsables, que en ocasiones han comenzado el desmantelamiento de las instalaciones y provocado la pérdida de una parte importante de ese patrimonio atesorado en la bahía.

Se ha decidido incluir en esta publicación solo una representación de las cien fichas realizadas, para dar a conocer su estructura y contenido, mientras que como parte del proceso de catalogación, se presentará el inventario íntegro a la autoridad pertinente para dar curso a su protección legal.



PM-IP-M-02

CÓDIGO DIGITAL SIT

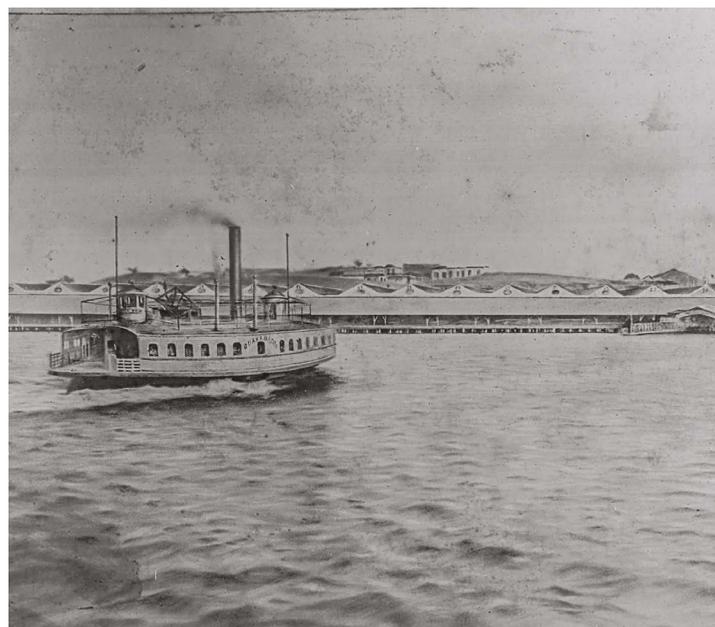
MUELLES ANDRÉS GONZÁLEZ LINES (ATRAQUES 21, 22 Y 23)

**Dirección:** Céspedes s/n  
**Municipio:** Regla  
**Provincia:** La Habana

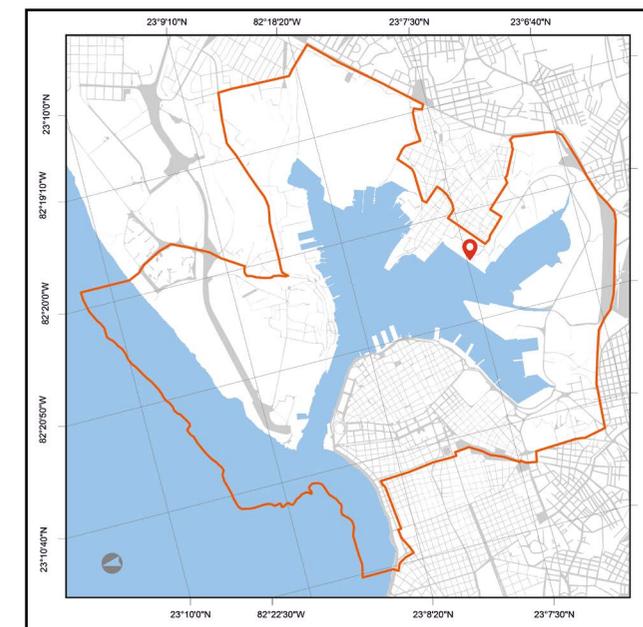
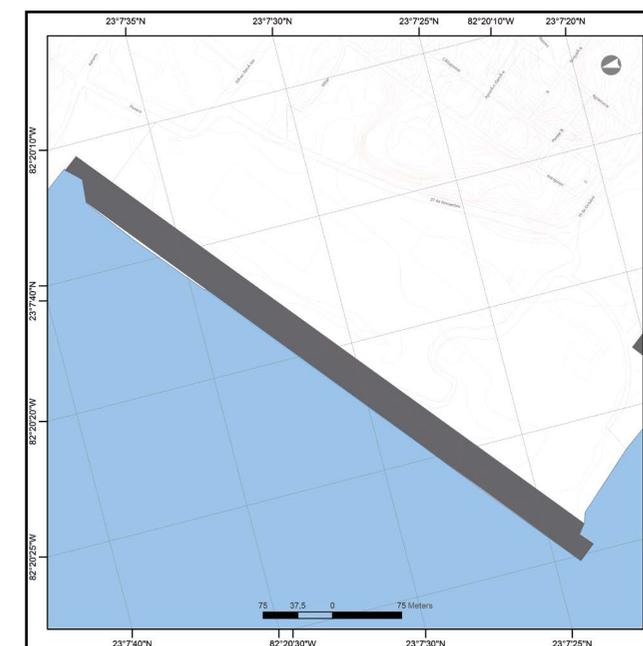
**Declaratoria:** No posee  
**Nombre original:** Muelle de Regla  
**Uso original:** Manipulación de graneles sucios, materia prima para fertilizantes, carbón bituminoso y cobre  
**Uso actual:** Operaciones de carga general  
**Nivel de acceso:** Restringido  
**Ocupante:** Ministerio de Transporte (MITRANS)  
**Tipo de propiedad:** Estatal  
**Conservación:** Bueno  
**Integridad:** Transformado  
**Autenticidad:** Por su uso y función  
**Contexto:** Instalaciones industriales, Fondeadero de Guasabacoa

**Valores**  
**Grado de protección:** No tiene  
**Valor tipológico:** Si  
**Valor paisajístico:** Si  
**Zona de riesgo Arqueológica:** II

**Clasificación:** Infraestructura portuaria  
**Tipología:** Portuaria  
**Época:** Siglo XIX  
**Año de construcción:** 1844  
**Año de ampliación y/o reforma:** 1911-1921-1931-1956-1966-1980-2010  
**Área construida:** 9 900 m<sup>2</sup>  
**Largo:** 660 m  
**Ancho:** 15 m  
**Altura:** 1.5 m  
**Profundidad (bajo mar):** 10.4 m



Longitud: 362896.992481156 UTM (norte) Latitud: 2558011.75584678 UTM (oeste)



**Descripción:** Diferentes secciones de los muelles se modificaron mediante intervenciones sucesivas en las primeras décadas del siglo XX para mejorar sus características estructurales. La primera y segunda fila de pilotes, a partir de la línea de atraque, son tubos metálicos de 914 milímetros de diámetro, reforzados en su cabeza y rellenos con hormigón de baja calidad y piedras. La estructura horizontal es una losa nervada de hormigón armado con sección de viga I de 60 centímetros; y una losa de 15 centímetros de espesor. Paralelas a la línea de atraque existe una vía con dos líneas para una grúa puente. En 1965, el muelle fue sometido a una investigación submarina, donde se detectó el mal estado de los pilotes. Anexo al muelle, se hincó una fila de pilotes de hormigón armado de 45 por 45 milímetros de sección y de 20 metros de longitud, para aumentar el calado de 8.50 a 10.00 metros. Posee en total tres atraques. La eslora máxima permisible oscila entre 180 y 190 metros. El atraque No. 21 es más ancho que los restantes y alcanza los 23.85 metros. Está dotado además de un sistema de grúas pórtico con capacidad de izaje de 10 y 16 toneladas en los atraques 21, 22 y 23.

**Síntesis histórica:** Sobre un pequeño saliente lleno de arrecifes, situado al suroeste del poblado de Regla se comenzaron a levantar en 1843 los Almacenes de Depósito de Regla por una compañía anónima a un costo de 150 000 pesos. El primero de estos edificios de cantería quedó concluido en 1844 y un año después recepcionó las primeras cajas de azúcar correspondiente a la zafra de 1845. Posteriormente fueron construidos otros dos edificios. En 1854 eran explotados por la Compañía de Almacenes, la cual poseía un capital ascendente a 1 500 000 pesos, los cuales tenía invertidos en los terrenos, almacenes y muelles. El primitivo muelle construido de madera dura y situado frente a los almacenes poseía una extensión de 660 varas de largo y 8 varas de ancho. A inicios del siglo XX los Vapores de los Ferrocarriles Unidos de Cuba conectaban los muelles de los almacenes de Regla con los muelles de Paula. Durante la década del 60 existían en el sitio varios espigones y muelles. Eran ellos: el espigón No. 34 de Regla, los muelles de los edificios No. 1, 2 y 3; el emboque de los ferris de Fesser y el espigón de Fesser.

PM-IP-M-04

CÓDIGO DIGITAL SIT

MUELLE HAVANA COAL COMPANY

**Dirección:** Carretera de los Cocos

**Municipio:** Regla

**Provincia:** La Habana

**Nombre original:** Muelle *Havana Coal Company*

**Uso original:** Carga y descarga de carbón mineral

**Uso actual:** Muelle desactivado

**Nivel de acceso:** Libre

**Ocupante:** Administración Portuaria. Puerto Habana

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Malo

**Integridad:** Transformado

**Autenticidad:** Por su localización y entorno

**Contexto:** Escarpe, entrada a la bahía

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Valor histórico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** II

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** Portuaria

**Época:** Siglo xx (primera mitad)

**Año de construcción:** 1905

**Año de ampliación y/o reforma:** 1905-1923; 1963

**Área construida:** 5 700 m<sup>2</sup>

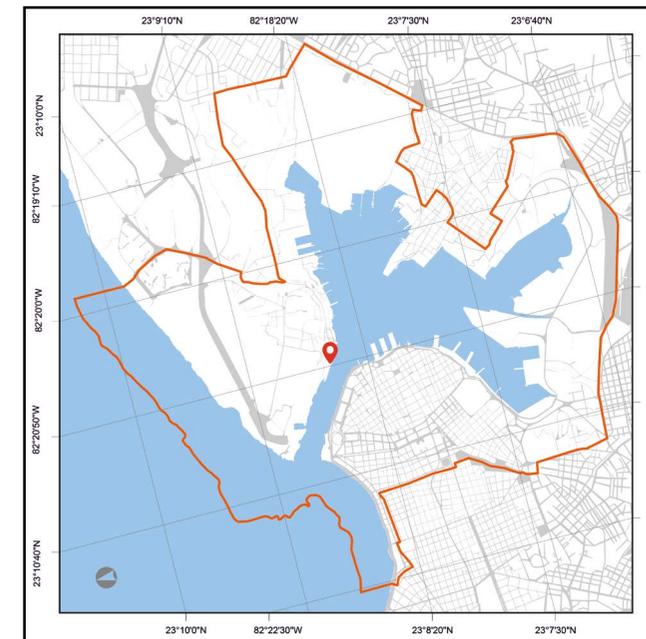
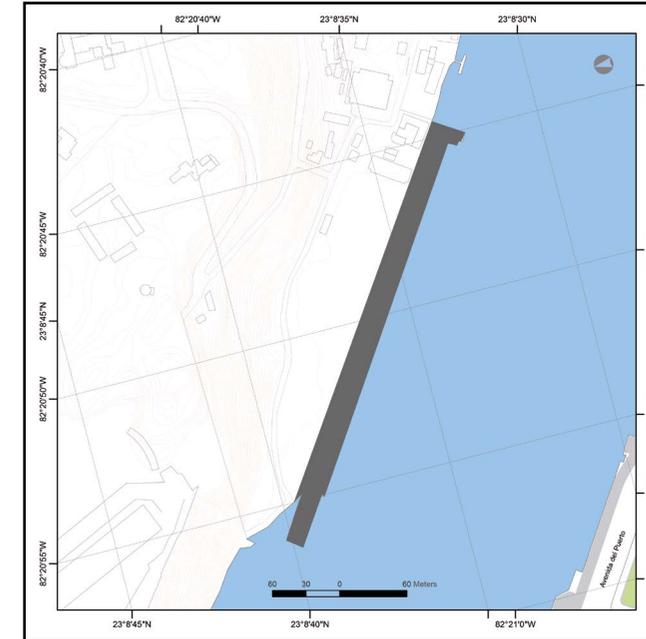
**Largo:** 380 m

**Ancho:** 15 m

**Profundidad (bajo mar):** 11 m



Longitud: 362064.951842296 UTM (norte) Latitud: 2560033.82169697 UTM (oeste)



3. EL PAISAJE CULTURAL. UN ENFOQUE INNOVADOR PARA EL DESARROLLO URBANO

**Descripción:** El muelle posee una estructura de hormigón con pilotes prefabricados y una franja de 2.35 metros de ancho en voladizo. Fue construido para el comercio del carbón mineral que se recibía en buques de travesía. La descarga se realizaba mediante una grúa viajera, a la que se incorporó otra, pero el ciclón de 1926 produjo la pérdida de una de ellas. El carbón para la ciudad se trasladaba mediante chalanas remolcadas por los barcos fondeados en el puerto y después en transmontanas hasta la esquina noroeste de la Ensenada de Atarés. El sistema de descarga en los buques se mecanizó con el uso de esteras y una torre con tubos o mangueras que depositaban el carbón en el mismo. Al sustituirse el carbón por petróleo, el muelle se utilizó para la importación de automóviles, camiones y fertilizantes, lo cual contribuyó a su deterioro estructural. En la década de 1960, se restauró el anclaje de las vías férreas y 47 metros cuadrados de plataforma. Anexas al muelle, se ubican varias naves de estructura metálica y cubierta ligera, en mal estado de conservación. Actualmente no están permitidas las operaciones de atraque en el muelle.

**Síntesis histórica:** Perteneció a la *Havana Coal Company*, Almacén de Carbón Mineral con domicilio social en el Edificio Suárez, en la calle San Pedro No. 16, con depósitos en Casablanca y Tallapiedra. Fue propiedad de Ernesto Zaldo Ponce de León, accionista de la firma de seguro *Godoy Sayán*, Oficina Aseguradora de Cuba, miembro de la Junta de Directores de la Compañía Azucarera Vicana, así como propietario de una fábrica de fertilizantes. Tuvo su antecedente en una concesión otorgada en 1865 a Salvador Samá, marqués de Marianao, para explotar una estación carbonera en terrenos de Casablanca. En 1904 esta fue adquirida por la Señora María Ulzurum, viuda de don Pablo Ruiz de Gamiz y Zulueta. Abastecía de carbón a los vapores que arribaban al puerto de La Habana. Contaba con almacén, muelle propio, dos grandes barcos carboneros y ocho lanchones. Representaba a *Bermind White Coal Minig Company* de Nueva York. La concesión original fue ampliada cinco veces entre los años 1905 y 1923. En 1938 le fueron desconocidos los derechos de explotación, restituidos una década después por la Audiencia de La Habana.

PM-IP-M-06

CÓDIGO DIGITAL SIT

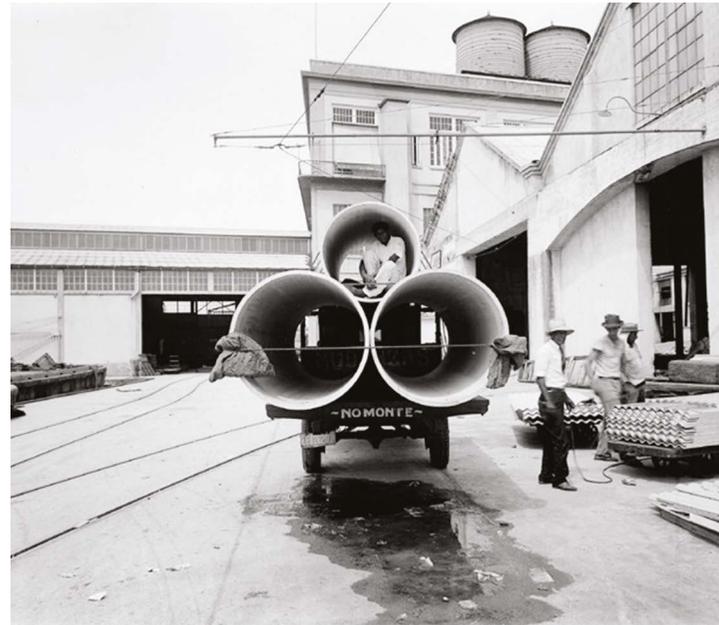
MUELLE JUAN MANUEL DÍAZ

**Dirección:** Desamparados entre Egido y Damas  
**Municipio:** La Habana Vieja  
**Provincia:** La Habana

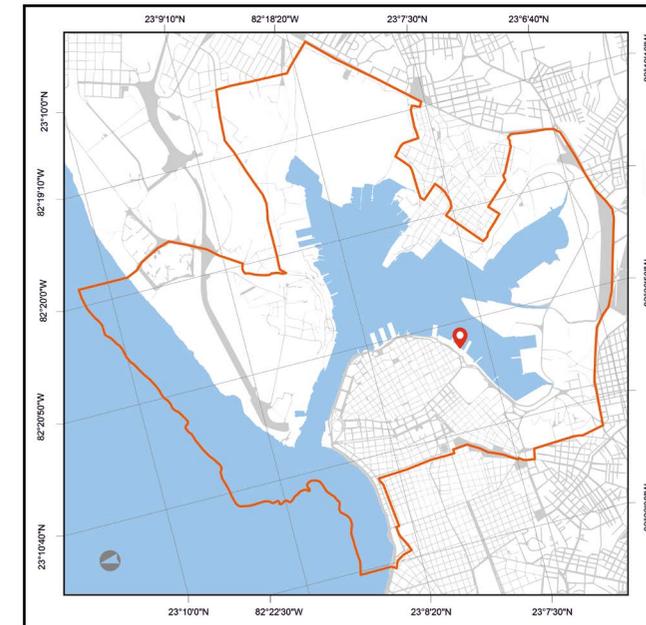
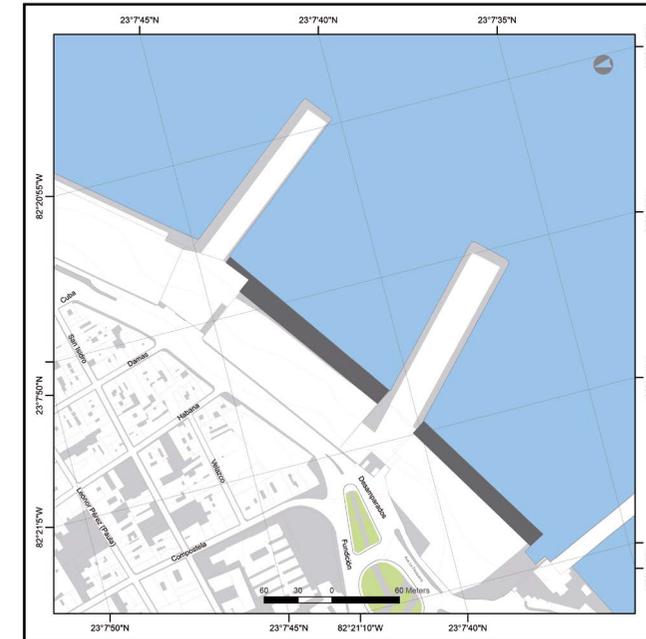
**Declaratoria:** No posee  
**Nombre original:** Muelle de la Ward Line  
**Uso original:** Carga de todo tipo  
**Uso actual:** Desactivado  
**Uso previsto:** Por definir  
**Nivel de acceso:** Restringido  
**Ocupante:** Ministerio de Transporte (MITRANS)  
**Tipo de propiedad:** Estatal  
**Conservación:** Bueno  
**Integridad:** Poco transformado  
**Autenticidad:** Por su forma y diseño, por su localización y entorno  
**Contexto:** Estación de Ferrocarriles, restos de las murallas, Ensenada de Atarés

**Valores**  
**Grado de protección:** No tiene  
**Valor tipológico:** Si  
**Valor paisajístico:** Si  
**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Infraestructura portuaria  
**Tipología:** portuaria  
**Época:** Siglo xx (primera mitad)  
**Año de construcción:** 1918  
**Año de ampliación y/o reforma:** década de 1960  
**Área construida:** 5 100 m<sup>2</sup>  
**Largo:** 300 m  
**Ancho:** 17 m  
**Profundidad (bajo mar):** 5.4 m



Longitud: 361742.040331407 UTM (norte) Latitud: 2558379.46020785 UTM (oeste)



**Descripción:** Se ubica al sur del Centro Histórico, en la línea del borde costero. Está conformado por dos muelles (No. 2 y No. 3), divididos por un espigón de igual nombre, cada uno de ellos con capacidad para un atraque. El trasiego de mercancías en este sistema portuario estuvo limitado, debido a su vinculación con áreas urbanas centrales del territorio. La eslora máxima permisible es de 100 metros y 165 metros. El muelle No.3 alcanza el mayor calado (6.4 metros). La estructura está protegida en toda su longitud por una viga metálica. Posee acceso directo a las vías de ferrocarril (muy deterioradas) que atraviesan el edificio central y corren también paralelas al muelle, además de accesos para vehículos de carga. El sistema portuario se complementa con los almacenes Juan Manuel Díaz y del Grupo Empresarial de la Industria Portuaria (ASPORT), con estructuras y tipologías diferentes, algunos de ellos sin utilizar.

**Síntesis histórica:** Este muelle perteneció a la *Ward Line Terminal S. A.*, arrendataria de muelles y terminales de igual nombre en el puerto de La Habana, con un área de 30 800 metros cuadrados. Se extendían desde la calle Damas hasta el oeste de Egido. De acuerdo con la información que aporta el investigador Guillermo Jiménez en su libro *Las Empresas de Cuba 1958*, los muelles eran propiedad de la Universidad de Chicago, quien desde 1955 los había arrendado por un valor de 200 000 pesos a *Ward Industries Corporation*, que a su vez los subarrendaba a *Ward García S.A.* Esta última era la más importante línea de buques entre las que cubrían la ruta Habana-Nueva York. La concepción de los muelles había pertenecido desde los primeros años de la República a la *American Cuban Estates Corporation*, quien los arrendó a *Cuban American Terminal Corporation*, constituida en 1920. Esta compañía los compró un lustro después.

**Dirección:** La Pesquera entre Gancedo y Alambique, Ensenada de Atarés

**Municipio:** La Habana Vieja

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre original:** Muelle de Atarés, American Cuban S.S. Line

**Uso original:** Descarga de mercancías

**Uso actual:** Atraques de la flota auxiliar del puerto

**Nivel de acceso:** Restringido

**Ocupante:** Servicios Técnicos Navales (SETECMA)

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Regular

**Integridad:** Transformado

**Autenticidad:** Por su forma y diseño

**Contexto:** Ensenada de Atarés, canales de desagüe de Agua Dulce y Matadero, elevados del ferrocarril, zona industrial

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** II

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** Portuaria

**Época:** Siglo xx (primera mitad)

**Año de construcción:** Década de 1920

**Año de ampliación y/o reforma:** 1949-1961-1962

**Área construida:** 7 140 m<sup>2</sup>

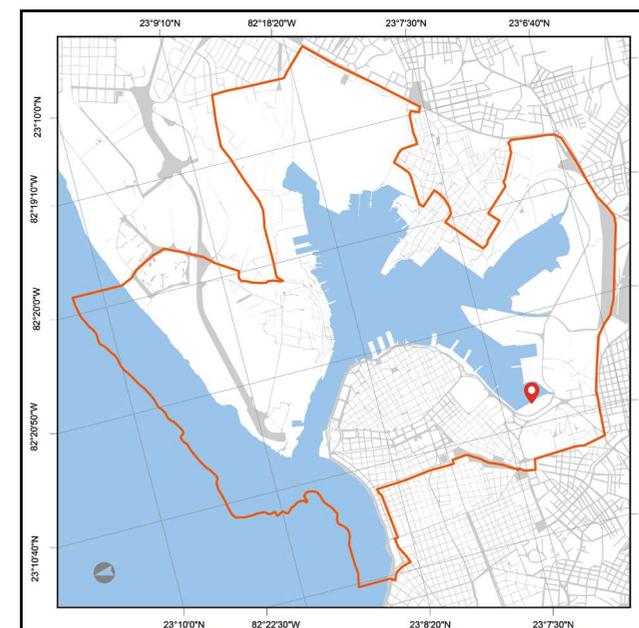
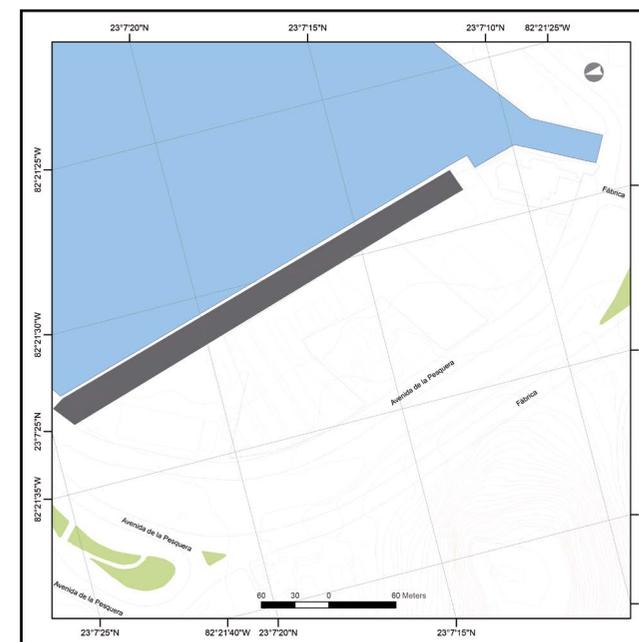
**Largo:** 420 m

**Ancho:** 17 m

**Profundidad (bajo mar):** 2.5 m



Longitud:360899.721733495 UTM (norte) Latitud:2557649.35813568 UTM (oeste)



**Descripción:** El muelle original se sustentaba en pilotes y en una estructura de madera. Posteriormente la plataforma del muelle se transformó en una losa de hormigón armado de 15 centímetros de espesor que logró relacionarse con los canales de desagüe de Agua Dulce y Matadero. En la línea frente a marea posee una viga de hormigón con vitas y cornamusas, con una altura de 2 metros sobre el nivel medio del mar (NMM). La eslora máxima permisible oscila entre 90 metros y 170 metros y el calado entre 2.4 metros y 3.7 metros. Sistemáticamente era necesario realizar el dragado de la Dársena de Atarés (o Rincón de Melones) por los sedimentos que generaba la planta de cemento, que impedían el atraque de las lanchas. Aledaño al muelle se ubican, actualmente, seis naves de estructura metálica y algunos edificios construidos con Sistema Girón que formaron parte del Plan General: un edificio de albergue, un edificio de operaciones, una nave cocina-comedor-cafetería, un almacén de combustible, baños y taquillas, talleres de mantenimiento y transporte. Hacia el dren de Agua Dulce se ubica la antigua instalación y los silos de Cemento Portland El Morro.

**Síntesis histórica:** A mediados de los años 20 del pasado siglo, la poderosa empresa *American & Cuban Terminal Inc. Company* organizada para el atraque, carga y descarga de buques se estableció en los antiguos muelles de Atarés. Allí construyó nuevos almacenes y muelles acorde con el tonelaje de los vapores y las exigencias de la industria moderna. La nueva terminal marítima prestó servicios de descarga, clasificación y almacenaje de mercancías traídas desde Nueva York por los barcos de la naviera *American & Cuban Steamship Company*. Luego del triunfo revolucionario en el muelle se ejecutaron obras para el atraque de la Flota Cubana de Pesca. Al iniciar la década de 1960 compartían el muelle cinco empresas o compañías: La Habana Coal, Arenera García y Hermano, Operadora Marítima Unión, Vaccaro Line y Cemento El Morro. Durante las primeras décadas del siglo XXI fue asiento de la Empresa de Servicios Técnicos Navales (SETECNA). En la actualidad funciona como sede de la flota auxiliar de la bahía, mientras en sus inmediaciones se localizan la Asociación Pesquera (PESPORT) y la Unidad Básica Paco Cabrera.

**Dirección:** Anillo del Puerto y Línea del Ferrocarril

**Municipio:** Regla

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee declaratoria

**Nombre original:** Muelle Regla Coal

**Uso original:** Carga de granos a granel

**Uso actual:** Carga de granos a granel

**Nivel de acceso:** Restringido

**Ocupante:** Ministerio de la Industria Alimentaria

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Regular

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su localización y entorno

**Contexto:** Ensenada de Guasabacoa, Patio Ferrocarril de Regla, Muelle Conaut (atraques 17 y 16)

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** I

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** Portuaria

**Época:** Indeterminado

**Año de construcción:** Primera década del siglo xx

**Año de ampliación y/o reforma:** Década de 1960

**Área construida:** 3 105 m<sup>2</sup>

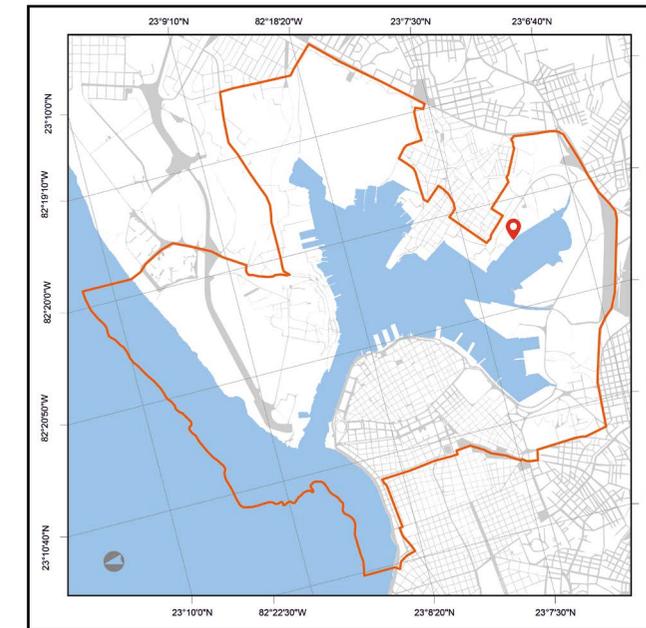
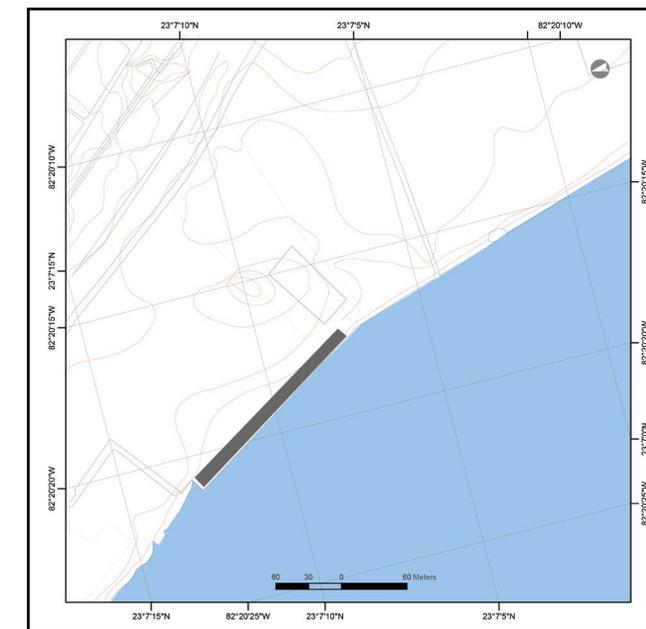
**Largo:** 207 m

**Ancho:** 15 m

**Profundidad (bajo mar):** 9.4 m



Longitud:362932.618054603 UTM (norte) Latitud:2557372.00408381 UTM (oeste)



**Descripción:** En el año 1960 se realiza un sondeo por el Departamento de Aguas, Ríos y Costas, en la zona donde se ubica el actual muelle, verificándose la posibilidad del atraque de barcos con un calado de 7.26 metros, previo a su refuncionalización, para destinarlos como infraestructura portuaria de los molinos de trigo Turcios Lima, instalados en 1966. Posee una estructura de hormigón armado que admite el atraque de barcos con una eslora máxima de 200 metros.

**Síntesis histórica:** La presencia de dos muelles en este espacio del litoral de Regla se remonta a los primeros años del siglo xx. Se conocieron como el muelle de Regla Coal, vinculado a los depósitos de carbón de la *Regla Coal Company* y el muelle de la Auxiliar Marítima. La compañía *Regla Coal Company* fue fundada en 1911 por un grupo de accionistas vinculados a la Compañía Czarnikow-Rionda y a los Ferrocarriles Unidos de los almacenes de La Habana y Regla. En la década del 1920 la compañía se conoció como *Regla Coal and Oil Company*. El carbón era utilizado por las compañías ferroviarias cubanas y como combustibles para los ingenios azucareros.

PM-IP-M-10

CÓDIGO DIGITAL SIT

MUELLE ARACELIO IGLESIAS

**Dirección:** Desamparados entre San Ignacio y Damas  
**Municipio:** La Habana Vieja  
**Provincia:** La Habana

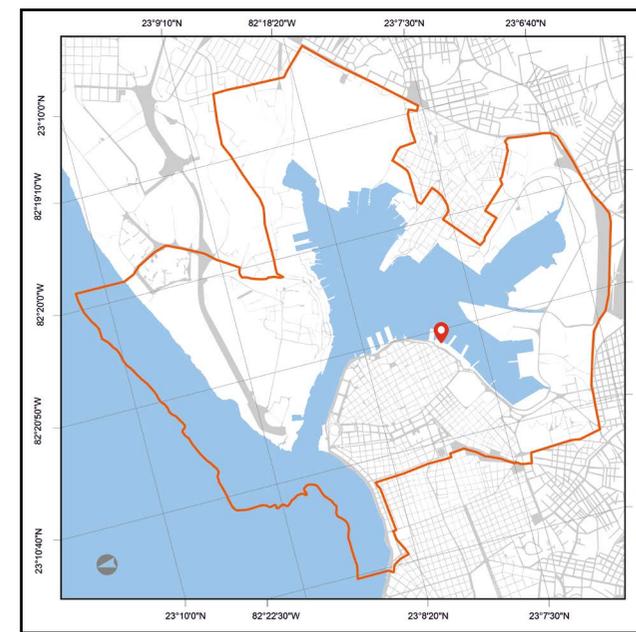
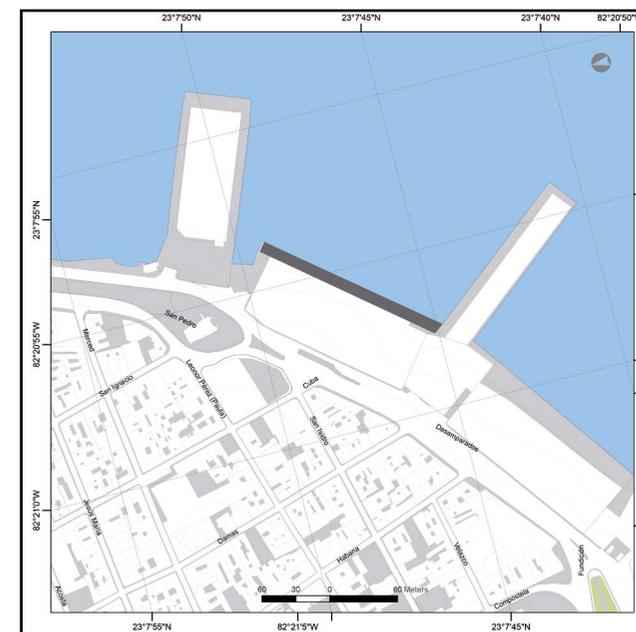
**Declaratoria:** No posee  
**Nombre original:** Muelle de la North Gulf  
**Uso original:** Carga general  
**Uso actual:** Paseo marítimo  
**Uso previsto:** Paseo marítimo  
**Nivel de acceso:** Libre  
**Ocupante:** Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana  
**Tipo de propiedad:** Estatal  
**Conservación:** Regular  
**Integridad:** Poco transformado  
**Autenticidad:** Por su forma y diseño; por su localización y entorno  
**Contexto:** Centro Histórico, Ensenada de Atarés, Centro Cultural Antiguos Almacenes de Depósito San José, Avenida Desamparados, Cervecera Almacenes del Tabaco y la Madera

**Valores**  
**Grado de protección:** No tiene  
**Valor paisajístico:** Si  
**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Infraestructura portuaria  
**Tipología:** portuaria  
**Época:** Siglo XIX  
**Año de construcción:** 1855  
**Año de ampliación y/o reforma:** Siglo XX  
**Área construida:** 2 262 m<sup>2</sup>  
**Largo:** 174 m  
**Ancho:** 13 m



Longitud:361901.369527164 UTM (norte) Latitud:2558522.05106726 UTM (oeste)



**Descripción:** Se ubica en el borde costero, al sur del Centro Histórico. Contiene una gran plataforma de hormigón que ha sido refuncionalizada como espacio público integrándose al Centro Cultural Antiguos Almacenes de Depósito San José. Su longitud y calado estaba previsto originalmente para el atraque de las goletas de cabotaje. En el siglo XX fue provista de un acceso ferroviario y de carga que hoy se conserva. Actualmente las operaciones de atraque no están permitidas. Forma parte del Paseo Marítimo, estableciendo una relación directa entre la ciudad y el mar.

**Síntesis histórica:** El muelle fue concebido originalmente para los Almacenes San José, fundados por el empresario de origen andaluz Eduardo Fesser. Fue un muelle corrido de 13 varas de ancho (6.60 metros) con tres pescantes y formaba parte de la infraestructura de los amplios almacenes. Sus operaciones se iniciaron en el año 1855. Por este muelle se cargaban y descargaban mercancías de los más diversos géneros como azúcar en cajas; aguardiente en pipas; arroz en toneles, medias y sacos; café en sacos, cera, ladrillos, máquinas de vapor para ingenios, pacas de algodón, tabaco en rama y tachos, entre otros productos. En 1938, la *United Fruit Steamship Corporation*, línea marítima conocida Gran Flota Blanca y filial de la *United Fruit Company*, inauguró su nuevo muelle, con almacenes y un edificio para sus oficinas (actual Empresa Habana Inmuebles, HINES). Entre las líneas regulares entre puertos norteamericanos y cubanos era la única que enlazaba la capital cubana con las ciudades de Nueva Orleans y Nueva York. La *United Fruit Company* vendió en 1955 las propiedades que poseía en el puerto de La Habana, incluidos los muelles, a la empresa norteamericana *North Gulf Terminals Inc.* su última propietaria antes del triunfo de la Revolución. En 1960 se nacionalizaron las propiedades de las compañías extranjeras, incluidas las que poseían en el puerto de La Habana. Se creó la Empresa de Consignataria y Terminales Mambisas Consolidadas, en 1961, y en esa década, el antiguo muelle de la Flota Blanca, pasó a llamarse Aracelio Iglesias Díaz en honor al líder sindical de los obreros portuarios, asesinado en 1948 por sicarios al servicio del gobierno de Carlos Prío Socarrás.

**Dirección:** Anillo del Puerto entre Avenida Rotaria y Nuestra Señora de la Caridad

**Municipio:** Regla

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre original:** Muelle de Beguristain, Muelle Auxiliar Marítima de Regla

**Uso original:** Carga general

**Uso actual:** Carga general

**Nivel de acceso:** Prohibido

**Ocupante:** Ministerio de Transporte (MITRANS)

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Bueno

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su uso y función

**Contexto:** Anillo del Puerto, Ensenada de Guasabacoa, Empresa de Cereales Turcios Lima, Empresa de Cereales José Antonio Echeverría

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** I

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** Portuaria

**Época:** Siglo xx (segunda mitad)

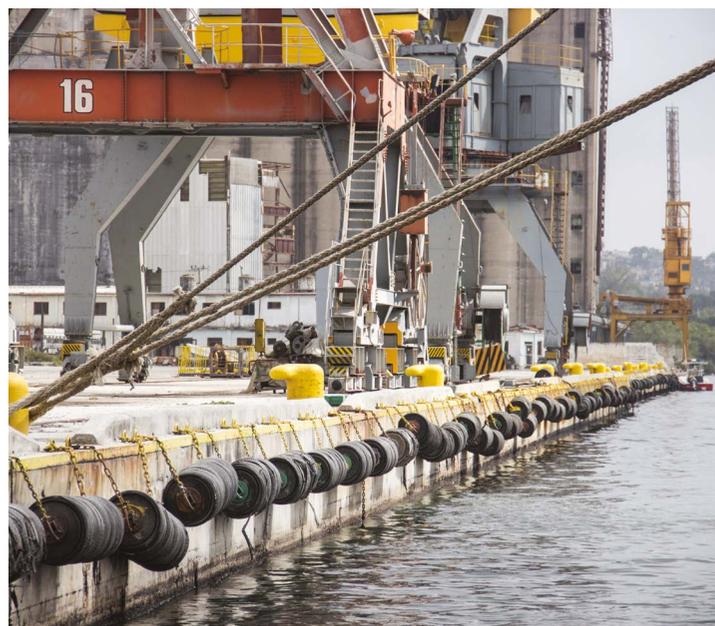
**Año de construcción:** 1978

**Área construida:** 4 480 m<sup>2</sup>

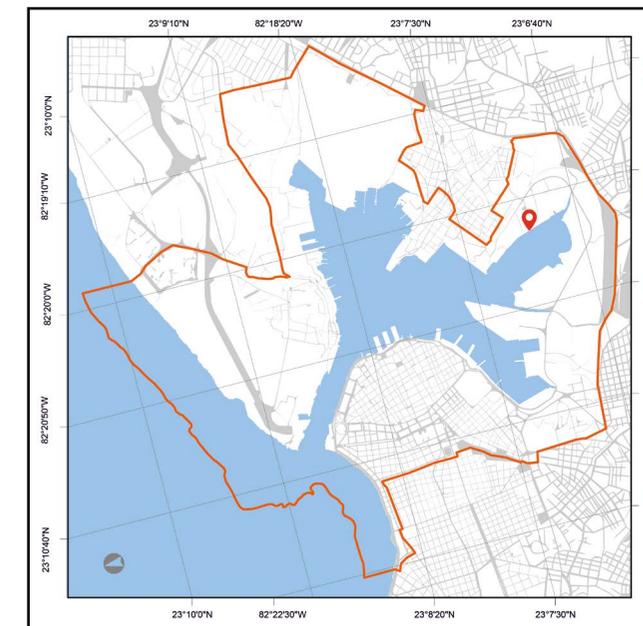
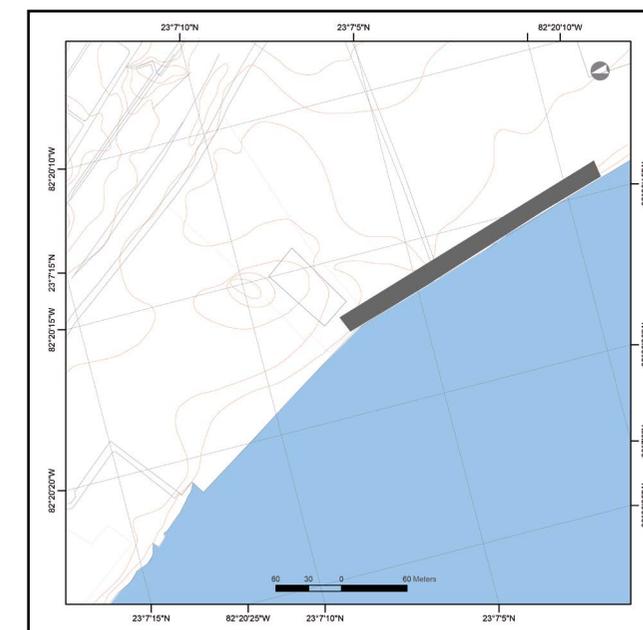
**Largo:** 320 m

**Ancho:** 10 m

**Profundidad (bajo mar):** 8.8 m



Longitud:363027.328894045 UTM (norte) Latitud:2557147.50875697 UTM (oeste)



**Descripción:** La Terminal Marítima Portuaria construida en la década de 1970, posee muelles de hormigón armado, con dos atraques (No. 16 y No. 17) y accesos ferroviario y vial. Fue diseñada para permitir el atraque de embarcaciones Ro-Ro para la descarga de autos ligeros de hasta 3.5 toneladas en los primeros 30 metros de la instalación (de sur a norte). Los atraques 16 y 17 poseen 145 metros y 175 metros de longitud y 10.2 metros y 18.5 metros de ancho, respectivamente. Admiten una eslora máxima de 160 m. Está documentado que en la década de 1960, se reconstruyeron tres cruceros de hormigón en la línea de ferrocarril y se realizó el mejoramiento del patio con pavimentación invertida sobre la capa de mejoramiento, antes de realizar la rehabilitación de la terminal marítima.

**Síntesis histórica:** En 1978, como parte de las transformaciones realizadas en la bahía habanera, se construyeron los muelles No. 16 y 17 de la actual Terminal Marítima Portuaria Manuel Porto Dapena los cuales se destinaron a carga general. Se ubicaron en la margen este de la Ensenada de Guasabacoa donde estuvieron el muelle de Beguiristain y los muelles de la Auxiliar Marítima S.A. En estos últimos los estibadores y obreros portuarios con su líder Aracelio Iglesias libraron enconadas luchas en reclamo de mejoras salariales durante los años 40 del pasado siglo.

PM-IP-M-17

CÓDIGO DIGITAL SIT

MUELLE DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES S.A. (TCH. S.A.)

**Dirección:** Anillo de Puerto entre río Luyanó y Línea del Ferrocarril

**Municipio:** La Habana Vieja

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre original:** Punta Blanca-Basurero

**Uso original:** Carga y descarga de contenedores, almacenes

**Uso actual:** Carga y descarga de contenedores, almacenes

**Nivel de acceso:** Prohibido

**Ocupante:** Ministerio de Transporte (MITRANS)

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Bueno

**Integridad:** No transformado

**Autenticidad:** Por su localización y entorno

**Contexto:** Ensenada de Guasabacoa, río Luyanó, Anillo del Puerto

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** Portuaria

**Época:** Siglo xx (segunda mitad)

**Año de construcción:** 1987

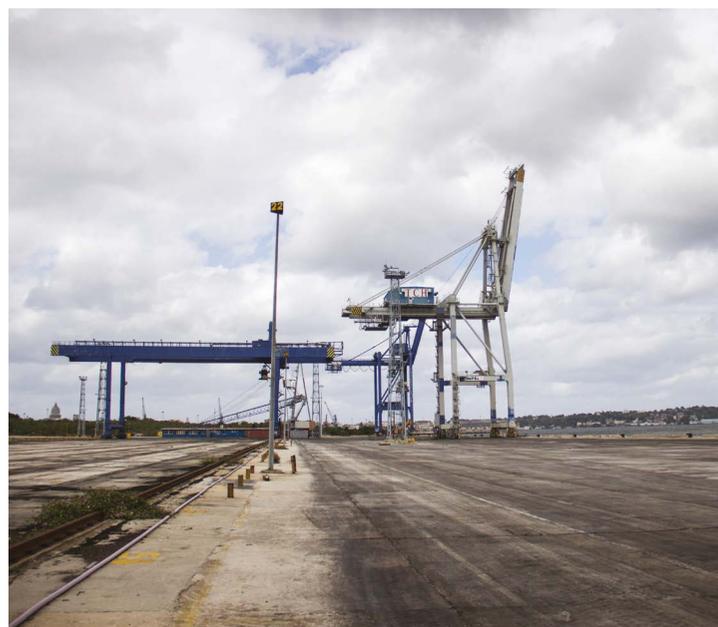
**Año de ampliación y/o reforma:** 2005

**Área construida:** 11 250 m<sup>2</sup>

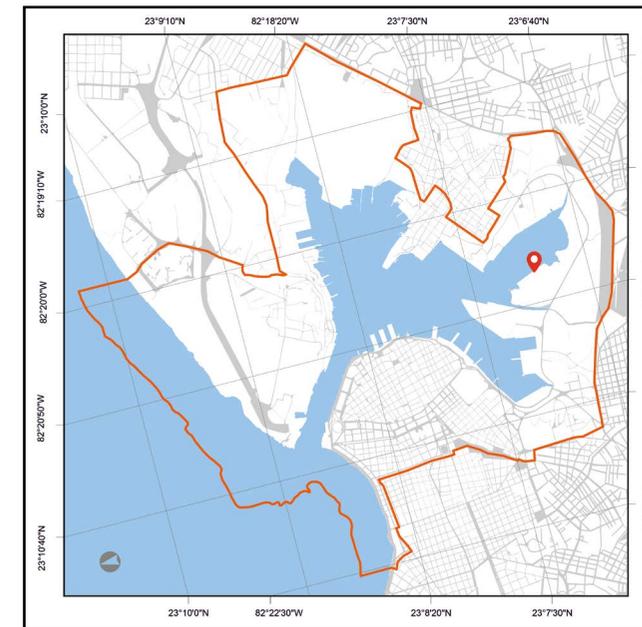
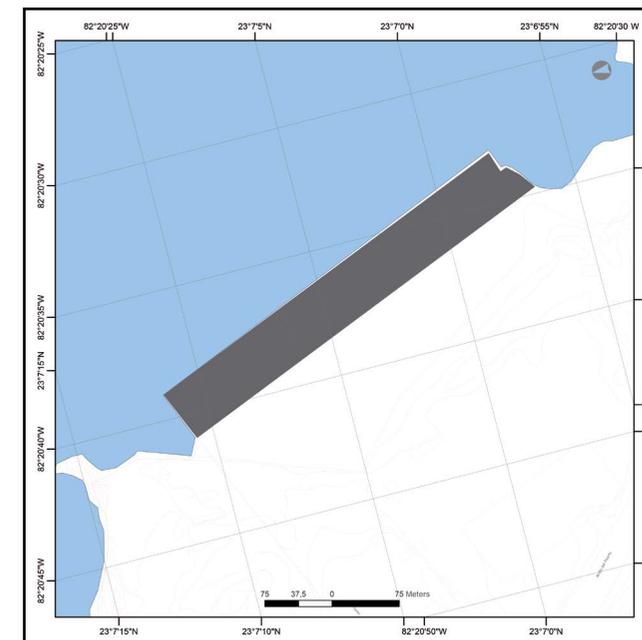
**Largo:** 450 m

**Ancho:** 25 m

**Profundidad (bajo mar):** 9.75 m



Longitud:362420.787432388 UTM (norte) Latitud:2557194.88131716 UTM (oeste)



**Descripción:** La infraestructura portuaria fue construida sobre el área rellenada del antiguo basurero. Los muelles poseen dos tramos, el primero de 300 metros de longitud con un ancho de 25 metros y el segundo de 150 metros, con 28 metros de ancho. Los atraques están previstos para buques portacontenedores con una eslora máxima permisible de 250 metros. Fue dotado de un diverso equipamiento para el movimiento de los contenedores: tres grúas portainer de 30 toneladas hasta 50 toneladas de capacidad; una grúa móvil Gottward de 52 toneladas; dos grúas trasterainer RMG de 30.5 toneladas cada una; 12 Straddle Carrier de 40 toneladas; tres ReachStacker de 45 toneladas; 10 cargadores frontales y 22 cuñas tractoras con sus remolques, entre otros. Contó además con 340 conexiones para contenedores refrigerados, sistemas de circuito cerrado, contra intrusos y contra incendios. El complejo contiene un punto aduanal, un almacén techado de 9 000 m<sup>2</sup> –de estructura metálica y cubierta ligera–, y una zona para contenedores refrigerados o no.

**Síntesis histórica:** La Terminal de Contenedores de La Habana S.A. (TCH S.A.) fue una empresa mixta cubano-española que se le adjudicó una concesión, en 1996, para operar en una terminal especializada para buques portacontenedores. La parte española estuvo representada por el Grupo TCB considerado el primer operador marítimo español en terminales portuarias, servicios de ingeniería y consultoría marítima para carga contenerizada. En el año 2007 la terminal alcanzó un volumen de tráfico de 319 857 TEUS (unidad de medida de capacidad de transporte marítimo de contenedores) y en el año 2008 recibió un plan de ampliación en su sistema tecnológico.

PM-IP-E-02

CÓDIGO DIGITAL SIT

**ESPIGÓN MARGARITO IGLESIAS NO.4 (CERVECERÍA ANTIGUO ALMACÉN DE LA MADERA Y EL TABACO)**

**Dirección:** Desamparados y Paula

**Municipio:** La Habana Vieja

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre Original:** Espigón de Paula, Espigón

Almacenes de La Habana

**Uso original:** Atraques para carga y descarga de mercancías

**Uso actual:** Paseo marítimo

**Uso previsto:** Paseo marítimo

**Nivel de acceso:** Libre

**Ocupante:** Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Regular

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su localización y entorno

**Contexto:** Muelle flotante, Centro Cultural Antiguos Almacenes San José, Paseo marítimo, Avenida de Paula, Avenida San Pedro, cuerpo de agua de la bahía

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor histórico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** portuaria

**Época:** Siglo xx (primera mitad)

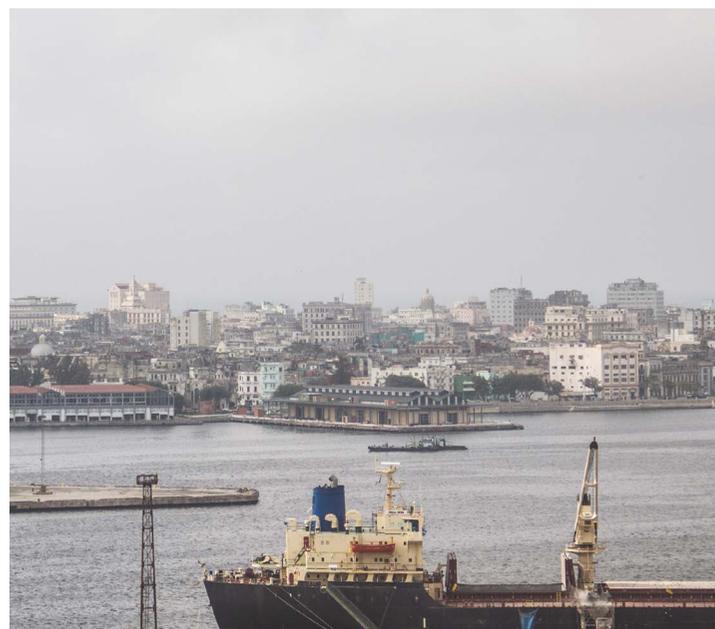
**Año de construcción:** 1906-1908

**Año de ampliación y/o reforma:** 2014

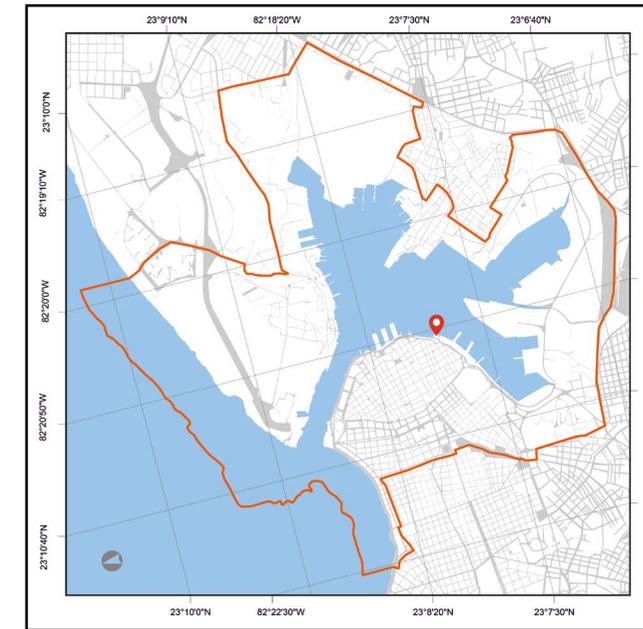
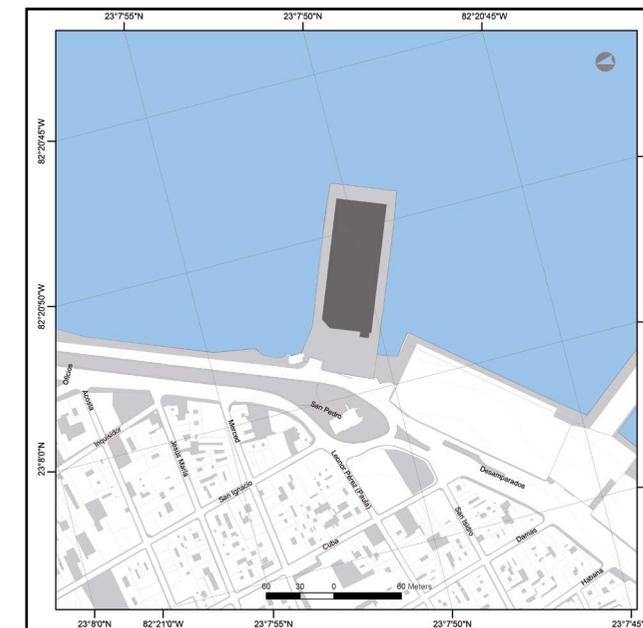
**Área construida:** 7 920 m<sup>2</sup>

**Largo:** 132 m

**Ancho:** 60 m



Longitud:362019.913918012 UTM (norte) Latitud:2558622.77929291 UTM (oeste)



**Descripción:** El espigón se ubica en la zona portuaria más antigua de la bahía. Fue construido con una estructura de acero y hormigón armado, con 132 metros de largo en su parte norte y 146 metros en su parte sur, con técnicas constructivas de avanzada para su época. Contaba con dos atraques y vías de acceso de carga y ferroviarias. La transformación del muelle para uso gastronómico y paseo marítimo como destino final, incluyó la seguridad estructural del espigón a partir de la reparación de su estructura, la sustitución de la cubierta de la nave y la eliminación de dos grúas viajeras que se localizaban en el interior de la nave, lo que permitió disminuir un 30 % el peso de la misma. Es uno de los pocos muelles que ha logrado prevalecer, representante de una época de intensa renovación de las instalaciones portuarias habaneras. Actualmente las operaciones de atraque de buques no están permitidas.

**Síntesis histórica:** La historia del espigón de Paula donde se ubicaba el Almacén del Tabaco y de la Madera, comienza desde finales del siglo XVIII, cuando el borde costero habanero experimentó el auge de muelles o espigones con sus tinglados. En 1860 se aprobó la construcción del muelle a la vera de la Alameda de Paula, posteriormente por Decreto Presidencial número 1, del 29 de diciembre de 1905, fue sustituido. En 1928 *The Havana Central* se fusionó con los Ferrocarriles Unidos, quien mantuvo la propiedad del muelle hasta 1959. En 1961 fue nacionalizado y a partir de entonces fue explotado por la terminal marítimo-portuaria Margarito Iglesias hasta su desactivación definitiva como instalación portuaria.

PM-IP-E-03

CÓDIGO DIGITAL SIT

ESPIGÓN JUAN MANUEL DÍAZ

**Dirección:** Desamparados y Egido

**Municipio:** La Habana Vieja

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre Original:** Espigón de la Ward Line

**Uso original:** Carga de todo tipo

**Uso actual:** desactivado

**Nivel de acceso:** Restringido

**Ocupante:** Grupo Empresarial de la Industria Portuaria, ASPORT, Ministerio de Transporte (MITRANS)

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Malo

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su forma y diseño, por su localización y entorno

**Contexto:** Almacenes Juan Manuel Díaz, Estación de Ferrocarriles, entrada a la Ensenada de Atarés, Avenida Desamparados

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** portuaria

**Época:** Siglo xx (primera mitad)

**Año de construcción:** 1918

**Área construida:** 6 400 m<sup>2</sup>

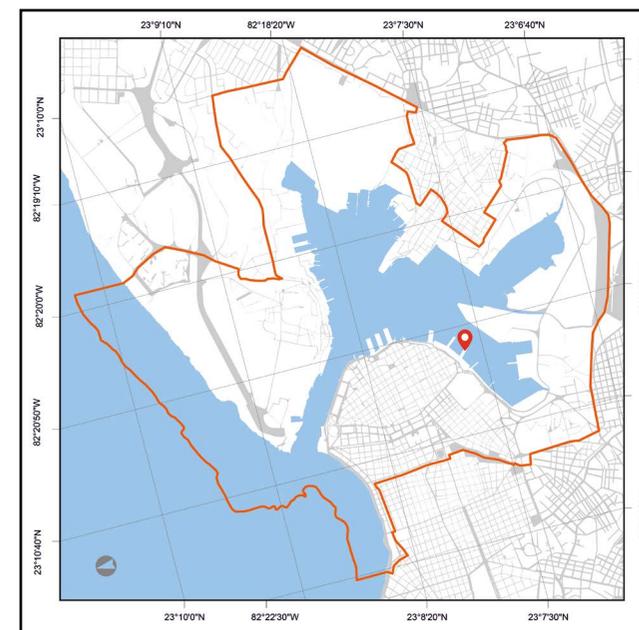
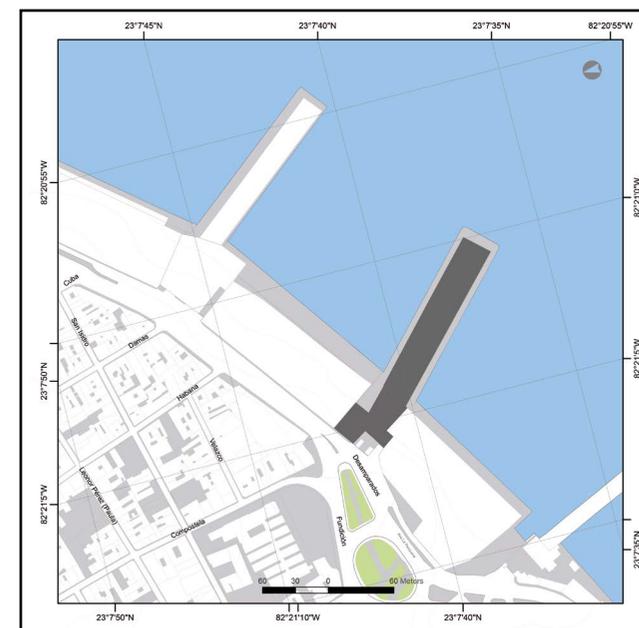
**Largo:** 160 m

**Ancho:** 40 m

**Profundidad (bajo mar):** 8.5 m



Longitud:361692.797903985 UTM (norte) Latitud:2558283.27611827 UTM (oeste)



**Descripción:** Está conformado por plataformas y pilotes de hormigón armado. Complementan el sistema portuario los muelles, ubicados a cada lado del mismo. Está provisto de dos atraques, vías de ferrocarril, de carga y de un almacén con estructura de acero y hormigón armado, en muy mal estado de conservación, que cubre casi la totalidad del espigón. El calado en la banda norte es de 7.6 metros y en la sur de 8.5 metros. La eslora máxima permisible de la estructura portuaria en las dos bandas es de 170 metros. Las operaciones de atraque no están permitidas.

**Síntesis histórica:** El espigón y los muelles, pertenecieron a la *Ward Line Terminal S. A.* arrendataria de muelles y terminales de igual nombre en el puerto de La Habana, con un área de 30 800 metros cuadrados. El sistema portuario se extendía desde la calle Damas hasta el oeste de Egido. De acuerdo con la información que aporta el investigador Guillermo Jiménez en su libro *Las Empresas de Cuba 1958*, los muelles y el espigón, eran propiedad de la Universidad de Chicago, quien desde el 1955 los había arrendado por un valor de 200 mil pesos a *Ward Industries Corporation*, que a su vez los subarrendaba a *Ward García S.A.* Esta última, la más importante línea de buques entre las que cubría la ruta Habana-Nueva York. La concepción de los muelles había pertenecido desde los primeros años de la República a *American Cuban Estates Corporation*, quien los arrendó a *Cuban American Terminal Company*, constituida en 1920, comprándolos un lustro después.

**Dirección:** Desamparados y Damas

**Municipio:** La Habana Vieja

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre Original:** Espigón Flota Blanca de la North Gulf

**Uso original:** Carga general de todo tipo

**Uso actual:** Desactivado

**Nivel de acceso:** Restringido

**Ocupante:** Ministerio de Transporte (MITRANS)

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Malo

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su forma y diseño; y por su localización y entorno

**Contexto:** Centro Cultural Almacenes San José, Almacenes Juan Manuel Díaz, entrada a la Ensenada de Atarés, Avenida Desamparados

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** portuaria

**Época:** Siglo xx (primera mitad)

**Año de construcción:** 1939

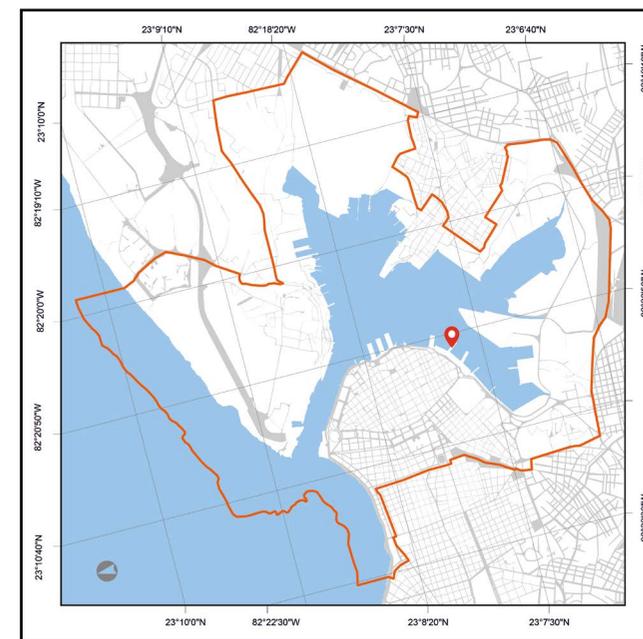
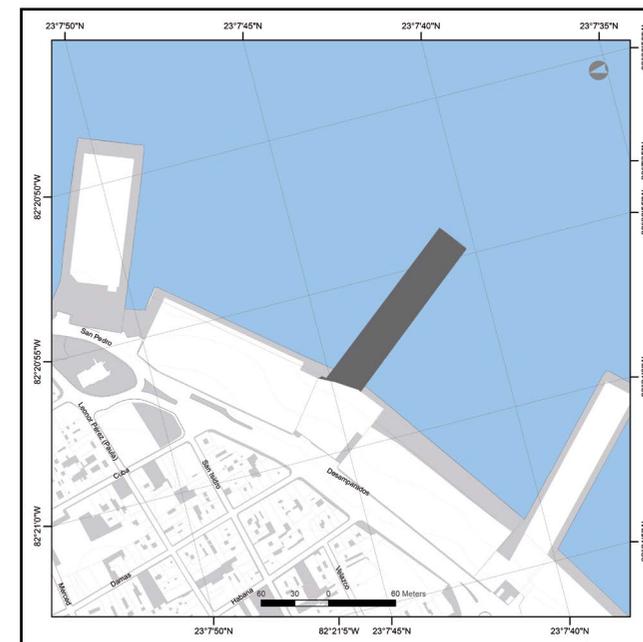
**Área construida:** 4 500 m<sup>2</sup>

**Largo:** 150 m

**Ancho:** 30 m



Longitud:361883.90870654 UTM (norte) Latitud:2558384.58768537 UTM (oeste)



**Descripción:** El objeto de obra fundamental de este sistema portuario fue el espigón, que conectaba con un edificio de nueva planta y funcionaba además como núcleo articulador entre los antiguos Almacenes San José y la nueva construcción. Se destaca la proporción entre sus dimensiones y la nave original que sostiene. Fue concebido originalmente con dos atraques y vías de acceso ferroviarias y de carga; con una estructura de pilotes, vigas, arquitebros, tornapuntas y placas, de hormigón armado. Hoy, las operaciones de atraque no están permitidas.

**Síntesis histórica:** El muelle fue concebido originalmente para los Almacenes de Depósito. En él se concentraban cargas de todo tipo: azúcar en cajas, aguardiente en pipas, arroz en toneles, medias y sacos; café en sacos, cera, ladrillos, máquinas de vapor para ingenios, pacas de algodón, tabaco en rama y tachos, entre otros productos. Cuando la *United Fruit Company* adquirió de la *Munson Steamship Line*, la propiedad se hallaba pendiente de tramitación la solicitud de modificaciones presentadas por la primera con respecto a un proyecto de 1915 (cuando aún era dueña de la finca la compañía Almacenes de Depósito) consistente en la construcción de un espigón y un edificio de tres plantas para almacén, conservación de mercancías y oficinas. Los planos estaban firmados por el ingeniero Emilio P. Guerra, mientras la empresa norteamericana *Frederick Snare Corporation* fue la contratista de las obras. Gran Flota Blanca fue el nombre comercial de la línea marítima internacional *United Fruit Steamship Corporation*, que figuraba como filial de la *United Fruit Company*, con rutas semanales que enlazaban puertos cubanos con los de New York, Baltimore y New Orleans, en Estados Unidos, y con otros puertos de América Latina. La *United Fruit Company* era dueña de la Gran Flota Blanca, y de numerosos buques de transportación de mercancías y pasajeros, por la cual nombró la nueva estructura, Muelle Flota Blanca. El hecho de poseer muelles propios en Cuba le abarataba los costos y le permitía cubrir la línea con mayor productividad.

PM-A-A-04

CÓDIGO DIGITAL SIT

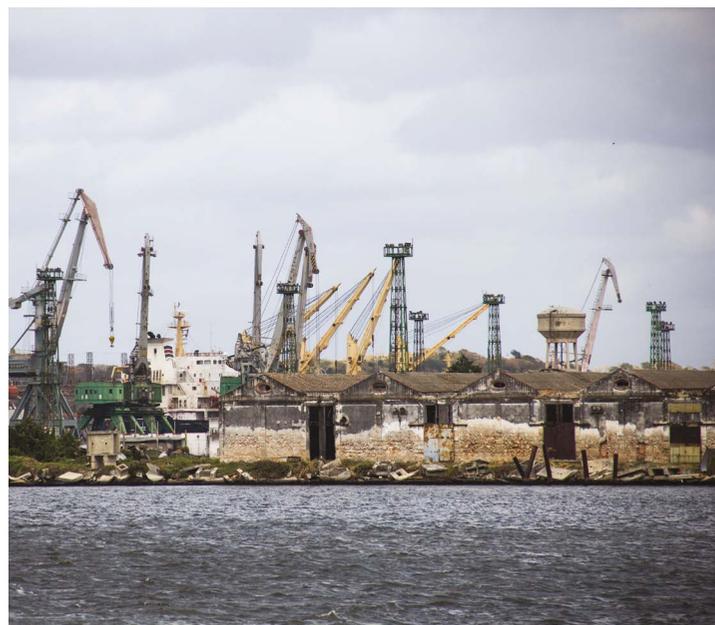
ALMACENES DEL QUINTO

**Dirección:** Línea del Ferrocarril y 10 de octubre  
**Municipio:** Regla  
**Provincia:** La Habana

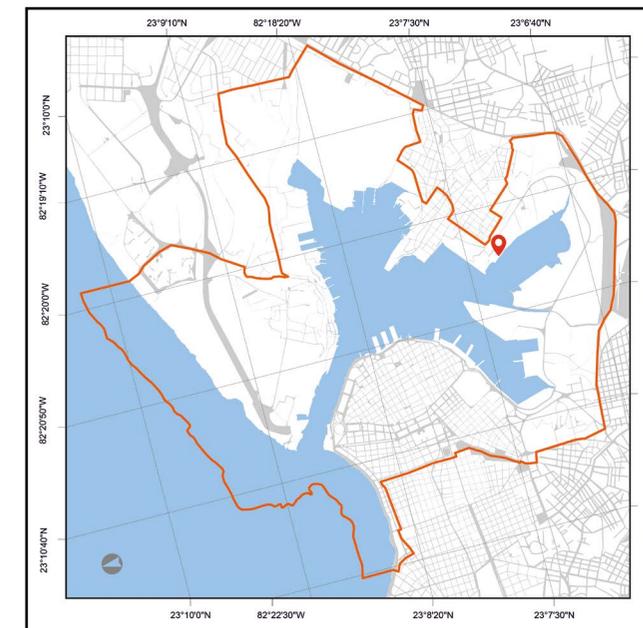
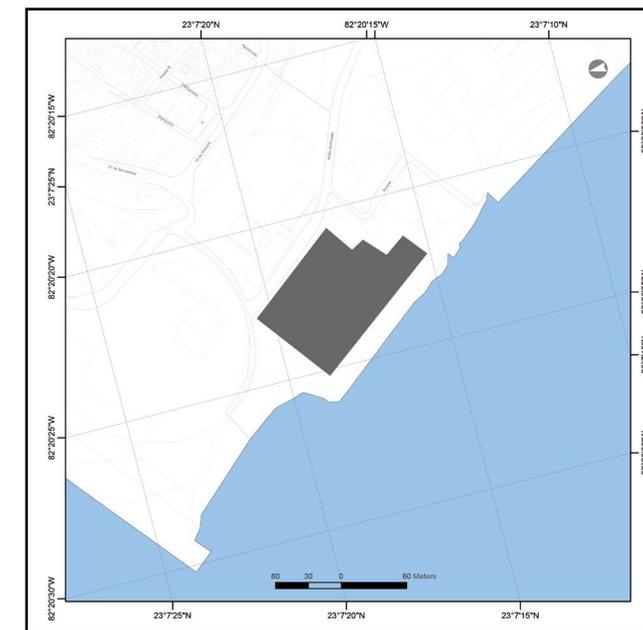
**Declaratoria:** No posee  
**Nombre original:** Almacenes de Regla  
**Uso original:** Almacenes de azúcar  
**Uso actual:** Almacén de aceites  
**Nivel de acceso:** Prohibido  
**Ocupante:** Empresa de Aceites y Grasas de La Habana, Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL)  
**Tipo de propiedad:** Estatal  
**Conservación:** Regular  
**Integridad:** Poco transformado  
**Autenticidad:** Por su forma y diseño; y por su uso y función  
**Contexto:** Ensenada de Guasabacoa, Empresa de Cereales Turcios Lima, muelles de la Terminal González Lines, patio de los Ferrocarriles de Regla

**Valores**  
**Grado de protección:** III  
**Valor tipológico:** Si  
**Valor histórico:** Si  
**Zona de riesgo Arqueológica:** II

**Clasificación:** Edificios  
**Tipología:** industrial  
**Época:** Siglo XIX  
**Año de construcción:** 1843  
**Año de ampliación y/o reforma:** 1864  
**Área construida:** 8 400 m<sup>2</sup>  
**Largo:** 100 m  
**Ancho:** 84 m



Longitud:362828.038189635 UTM (norte) Latitud:2557617.82692886 UTM (oeste)



**Descripción:** Los almacenes de Regla fueron una de las mejores construcciones de su tipo del siglo XIX en Cuba; responden a la tipología y al diseño industrial concebido para esta época. Solo una de las baterías del antiguo conjunto de edificios ha logrado mantenerse a través del tiempo, la que aún conserva la tipología y los elementos constructivos originales, tales como los techos de madera y tablazón a dos aguas, los pilares de cantería y las paredes de los almacenes de mampostería y cantería de 24 pulgadas de espesor. El interior está desprovisto de paredes quedando disponible el espacio para su uso original y actual como almacén.

**Síntesis histórica:** Como consecuencia del desarrollo de la industria azucarera, surge este tipo de instalaciones en el borde de la bahía para almacenar y exportar azúcar. Aunque la empresa propietaria existía desde la primera parte del siglo XIX, adoptó la forma de Sociedad Anónima en 1854 y fue la primera dedicada a la pignoración y almacenaje de azúcar en gran escala. Se afirma que llegó a poseer, diez años más tarde, instalaciones capaces de albergar la mitad de la exportación azucarera cubana y duplicar su capital original. Los almacenes estaban compuestos por cinco edificios: dos edificios de ocho naves de 113 metros de frente y 67 de fondo, sin paredes interiores y una estructura vertical conformada por pilares de cantería; el tercer edificio con ocho naves de 113 metros de frente y 84 metros de fondo; el cuarto con 10 naves de 174 metros de frente y 84 metros de fondo, y el quinto edificio con 13 naves de 185 metros de frente y 84 metros de fondo. Contaban con máquinas para la manipulación de cajas y efectos pesados. Las ventanas y puertas tenían amplias dimensiones lo que permitía que se mantuviera seca la mercancía. Las aguas pluviales de la cubierta se evacuaban por cañerías ubicadas en el interior de los pilares y por cloacas hasta el mar. En las fachadas de los edificios existían colgadizos como protección para seleccionar la mercancía. Además de los almacenes existían los barracones, las habitaciones para los empleados, las oficinas y una enfermería. Los almacenes estuvieron dotados de comunicación ferroviaria, mediante el ferrocarril de la Bahía de La Habana-Matanzas. La solidez de los edificios logró resistir los huracanes que azotaron a La Habana en 1844 y 1846, sin embargo, el 23 de julio de 1863 un incendio destruye en dos horas 16 almacenes que pronto son reedificados por los accionistas y ampliados hasta llegar a ser 19. De estos edificios solo queda una parte de la quinta batería, al que se denomina Almacenes del Quinto.

PM-A-S-01

CÓDIGO DIGITAL SIT

PLANTA DE ENVASE Y DEPÓSITO DE CEMENTO PACO CABRERA

**Dirección:** Avenida la Pesquera y Gancedo  
**Municipio:** La Habana Vieja  
**Provincia:** La Habana

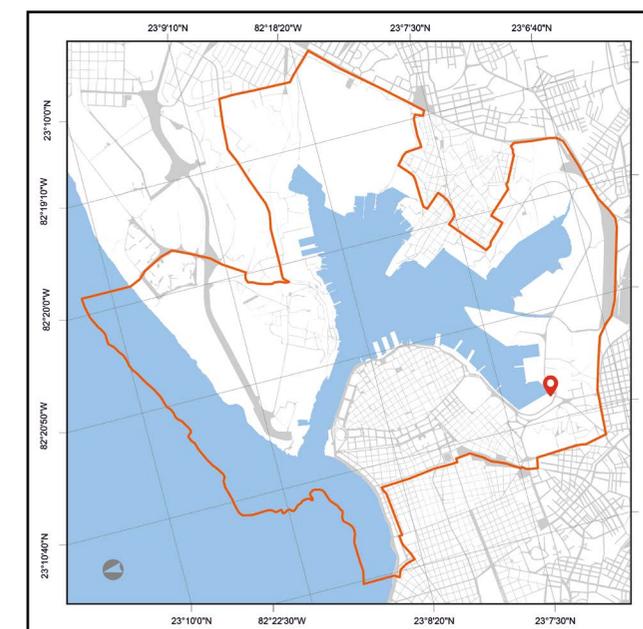
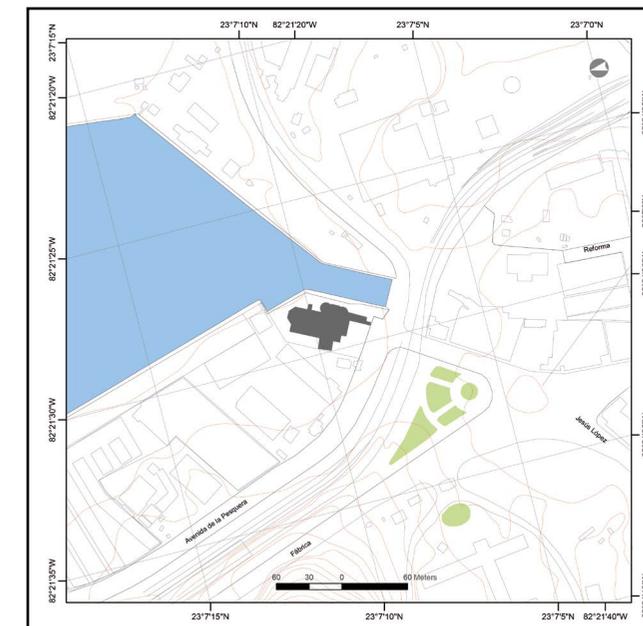
**Declaratoria:** No posee  
**Nombre original:** Planta de Envase y Depósito de la Compañía de Cemento Portland  
**Uso original:** Almacén y envase de cemento  
**Uso actual:** Desactivado  
**Nivel de acceso:** Restringido  
**Ocupante:** Ministerio de la Construcción (MICONS)  
**Tipo de propiedad:** Estatal  
**Conservación:** Malo  
**Integridad:** Mantiene su estructura original  
**Autenticidad:** Una de las primeras instalaciones vinculadas a la producción de cementos, silos construidos en la zona de la bahía  
**Contexto:** Dren, silos, cuerpo de agua

**Valores**  
**Grado de protección:** No tiene  
**Valor tipológico:** Si  
**Valor histórico:** Si  
**Valor paisajístico:** Si  
**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Edificios  
**Tipología:** Industrial  
**Época:** Siglo xx (primera mitad)  
**Año de construcción:** década de 1920  
**Área construida:** 0.44 ha



Longitud:360940.099565763 UTM (norte) Latitud:2557379.64553469 UTM (oeste)



**Descripción:** La instalación original contaba con un gran silo de cemento, estructura que, por su altura, domina aún el paisaje de la bahía, junto a dos edificios construidos para la instalación original. Fueron adicionadas al sistema industrial, seis naves de dos y tres niveles con cierres de paneles prefabricados de hormigón y cubiertas ligeras. Los silos y algunas naves están prácticamente desactivadas.

**Síntesis histórica:** Cuba fue el primer país productor de cemento en Latinoamérica, desde 1895. Enclavado en la Ensenada de Atarés, la Planta de Envase y Depósito de la Compañía Cubana de Cemento Portland, pertenecía a la Fábrica de Cemento El Morro, la más antigua e importante fábrica de cemento de Cuba, ubicada en el Mariel, entonces provincia Pinar del Río. Esta instalación recibía por vía marítima el cemento a granel desde la fábrica para luego ser envasado y comercializado. Su construcción, en la década de 1920 se debe a la compañía de contratistas e ingenieros norteamericana *Frederick Snare Corporation*, la cual poseía una oficina permanente en La Habana con un importante papel en la construcción de muchas de las obras vinculadas al sistema industrial y a la bahía.

PM-A-S-02

CÓDIGO DIGITAL SIT

EMPRESA DE CEREALES JOSÉ ANTONIO ECHEVERRÍA

**Dirección:** Anillo del Puerto entre Litoral y Línea del Ferrocarril

**Municipio:** Regla

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** Zona protegida

**Nombre original:** Molinos de Harina y Alimentos. Burrus S.A.

**Fecha de la declaratoria:** 20 de marzo de 2013

**Uso original:** Producción de harina de trigo

**Uso actual:** Producción de harina de trigo

**Nivel de acceso:** Prohibido

**Ocupante:** Empresa Cubana de Molinera (HARICUB) Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL)

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Bueno

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su forma y diseño, localización y entorno y por su uso y función

**Contexto:** Ensenada de Guasabacoa, patio ferroviario de Regla, desembocadura del río Martín Pérez, Avenida Anillo del Puerto

**Valores**

**Grado de protección:** II

**Valor tipológico:** Si

**Valor histórico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** I

**Clasificación:** Edificios

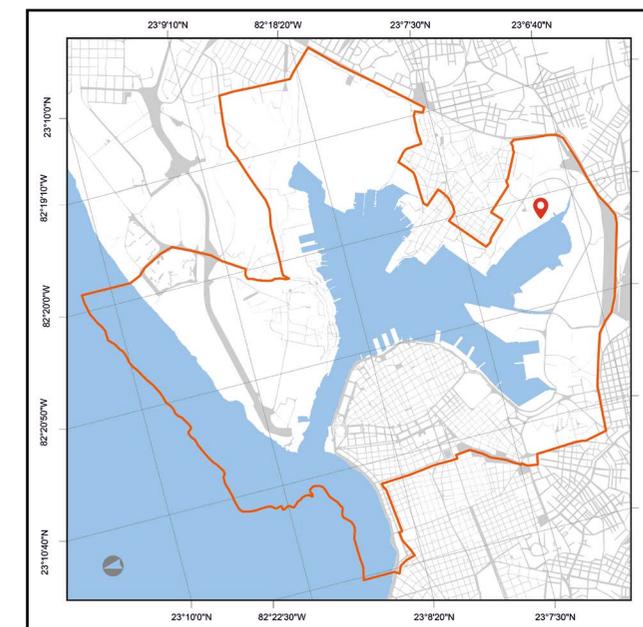
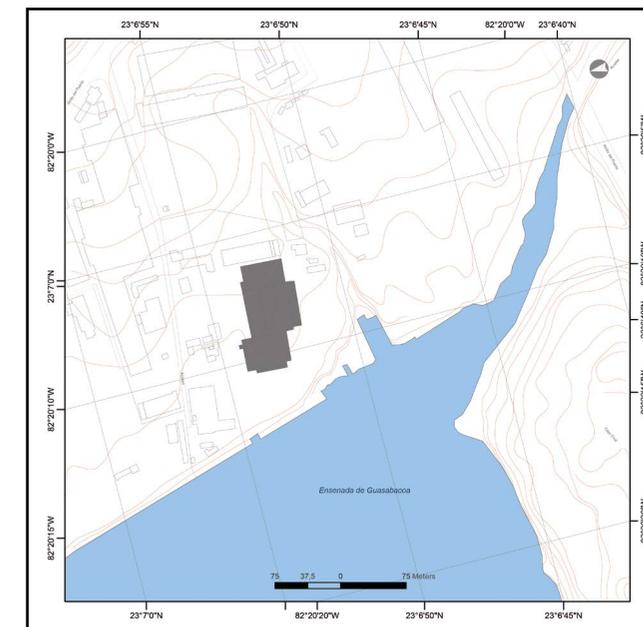
**Tipología:** industrial

**Época:** Siglo XX (primera mitad)

**Año de construcción:** 1952



Longitud:363230.305601991 UTM (norte) Latitud:2556843.89268276 UTM (oeste)



**Descripción:** La instalación fue construida para la producción de harina de trigo para el consumo nacional, y reducir de esta manera la importación del producto y de otros derivados. El sistema industrial incluía los muelles, los molinos o elevadores de granos, los depósitos o silos y una terminal de transporte. Los molinos se caracterizan por tener depósitos independientes de las construcciones y son de hormigón armado. Cada silo posee un diámetro estimado de 15 metros y una altura de 50 metros.

**Síntesis histórica:** Interesado en dominar el mercado cubano de harina de trigo, el empresario norteamericano Jack Burrus negoció las mejores condiciones para instalar estos molinos en Regla. Los Molinos de Harina S.A y Molinos de Alimentos Burrus, S.A., constituyeron los primeros de su tipo en el país. Fueron inaugurados en 1952.

PM-A-S-03

CÓDIGO DIGITAL SIT

**EMPRESA DE CEREALES TURCIOS LIMA Y EMPRESA MIXTA INDUSTRIAL MOLINERA DE LA HABANA S.A. IMSA**

**Dirección:** Anillo del Puerto y Línea del Ferrocarril

**Municipio:** Regla

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre original:** Empresa de Cereales Turcios Lima

**Uso original:** Procesamiento y mezcla de granos

**Uso actual:** Procesamiento y mezcla de granos

**Nivel de acceso:** Prohibido

**Ocupante:** Ministerio de la Industria Alimentaria, MINAL

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Bueno

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su localización y entorno

**Contexto:** Ensenada de Guasabacoa, patio del ferrocarril de Regla, Muelle Conaut, Anillo del Puerto

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Edificios

**Tipología:** Industrial

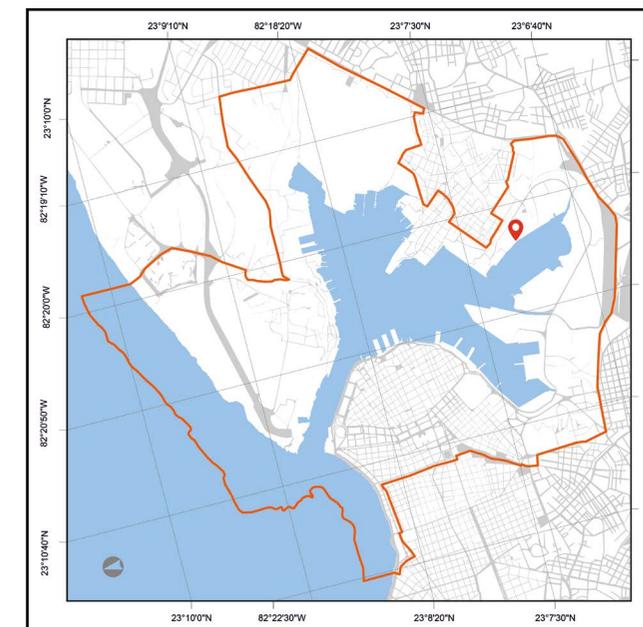
**Época:** Siglo xx (segunda mitad)

**Año de construcción:** Década de 1960

**Área construida:** 4 ha



Longitud:363028.735558926 UTM (norte) Latitud:2557313.57802693 UTM (oeste)



**Descripción:** El conjunto industrial consta de 36 silos de hormigón dispuestos en dos bloques, los que se distribuyen en cuatro filas de nueve cilindros cada una, con una capacidad total de 30 mil toneladas métricas de granos. Entre ambos bloques se localiza una torre tecnológica para la distribución, entrada y salida de los granos. La función de estos silos es recepcionar y almacenar diversos granos, tales como trigo, soya, arroz, maíz, frijoles y otros, a granel, con un ahorro importante en sacos, manipulación y tiempo de descarga de los barcos. Cuenta además con un edificio de producción de 1 200 metros cuadrados, un edificio administrativo de 1 300 metros cuadrados, un taller automotriz de 70 metros cuadrados y un sistema de cisterna-casa de bombas y caseta de transformadores. La obra incluyó la ampliación de los muelles aldaños, para el atraque de buques de gran calado y la ampliación y mejoramiento de las vías de acceso para la transportación a través del sistema ferroviario y por camiones.

**Síntesis histórica:** En el año 1966 se terminaron de construir los elevadores de Granos de Regla, por la Empresa Constructora Habana junto a la Ensenada de Guasabacoa. Estos silos se construyeron en 13 días de trabajo continuo; en ellos se utilizaron 2 800 metros cúbicos de hormigón y se empleó para su construcción el sistema de moldes deslizantes. El proyectista general fue el ingeniero Gerardo Ortega, asesorado por técnicos polacos. Se organizó la jornada laboral en dos turnos de trabajo con 250 hombres por turno, cada uno de ellos dirigidos por Julio Sosa y Andrés Valenzuela. La dirección técnica de la obra estuvo a cargo de los arquitectos José Licea, Florencio Elizalde y Orlando Díaz.

PM-A-EM-04

CÓDIGO DIGITAL SIT

TERMINAL MARÍTIMA HAIPHONG

**Dirección:** Primer Anillo entre Calle Haiphong y río Luyanó

**Municipio:** La Habana Vieja

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre original:** Terminal Marítima Haiphong

**Uso original:** Carga general de mercancías

**Uso actual:** Carga general de mercancías

**Nivel de acceso:** Prohibido

**Ocupante:** Ministerio de Transporte (MITRANS)

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Regular

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su forma y diseño, por su localización y entorno

**Contexto:** Ensenadas de Atarés, Pote y Guasabacoa, río Luyanó

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Edificios

**Tipología:** Industrial

**Época:** Siglo XX (primera mitad)

**Año de construcción:** 1955

**Año de ampliación y/o reforma:** 1960

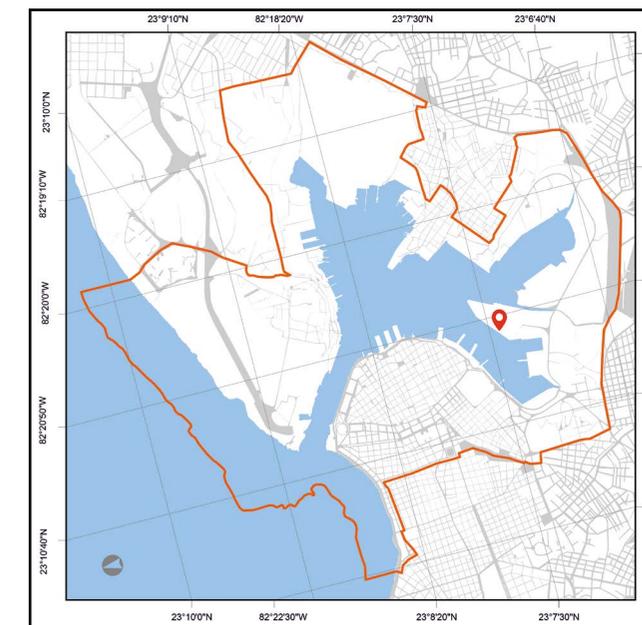
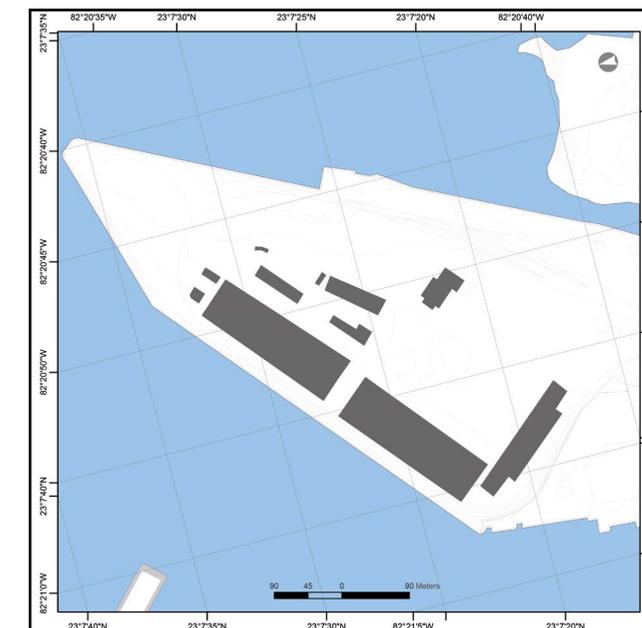
**Área construida:** 12 000 m<sup>2</sup>

**Largo:** 198 m

**Ancho:** 60 m



Longitud:361956.735045967 UTM (norte) Latitud:2557800.0722474 UTM (oeste)



**Descripción:** La terminal marítima resulta de un proyecto integral de transformación del puerto en los años 1960. En el conjunto de almacenes que la conforman, destacan tres naves principales construidas con estructura de viga y columnas de hormigón armado, cubierta de losas prefabricadas de hormigón y cierre de igual material. Estas naves que alcanzan los 12 000 metros cuadrados, poseen amplios aleros que permiten la protección del intemperismo en la zona de carga y descarga. Se localizan paralelas a la línea de atraque de los muelles y están estructuradas por crujeías de 3 metros y luces entre 60 y 75 metros. Otras naves de estructura metálica con amplias luces y alturas –antiguos talleres de mantenimiento y mecánica– están en desuso, así como otros edificios de estructura prefabricada de hormigón armado que complementan el conjunto. El sistema contiene amplias vías de acceso que comunican con el vial Primer Anillo, además de varios carriles para el desplazamiento de grúas y para el acceso ferroviario, ubicados hacia la zona este de la península.

**Síntesis histórica:** Previo al destino de Cayo Cruz como vertedero, la Compañía de Dragado y de los Puertos de Cuba, construyó en su contorno un malecón, según Concesión del Gobierno de 1910, con ataguía de pilotes de hormigón armado y un muro de 1.80 metros de altura y de 1.50 metros de ancho. El área se rellenó hasta la coronación del muro, apoyada en pilotes y plataformas de madera. La idea de la Terminal surgió en 1926, cuando el arquitecto francés Jean C. Forestier proyectó en el lugar, una Estación Terminal de ferrocarriles y marítima. Según Contrato de 1957 entre el Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES) y la Compañía Mercantil del Puerto de La Habana S.A. como contratista, se dispone la construcción de los muelles, de la berma y la ganancia de 3 metros al mar por la Ensenada de Atarés. Se construyeron 1.5 kilómetros de muelles y 30 000 metros cuadrados de almacenes, y se realizó el dragado de la zona aledaña. Es una de las obras más importantes de la Bahía de La Habana realizada en estos años. Contribuyó al saneamiento ambiental de la bahía, del barrio de Luyanó y aumentó el volumen del tráfico de mercancías en el puerto habanero.

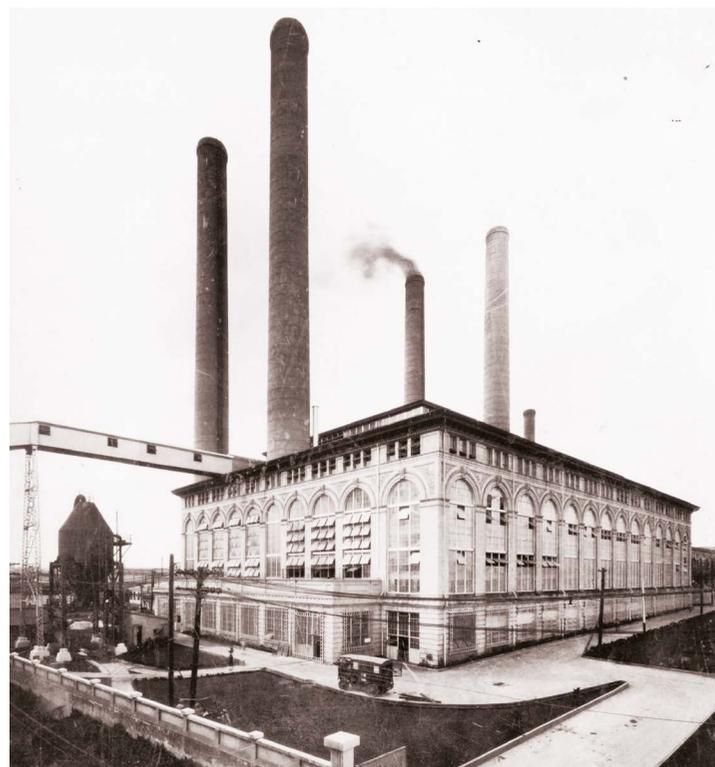
CENTRAL TERMOELÉCTRICA (CTE) OTTO PARELLADA

**Dirección:** Avenida La Pesquera entre Alambique, Águila, Puerta Cerrada  
**Municipio:** La Habana Vieja  
**Provincia:** La Habana

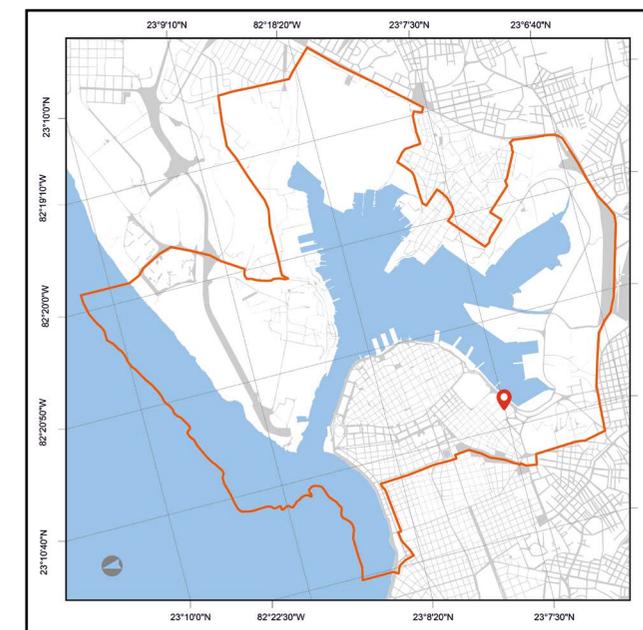
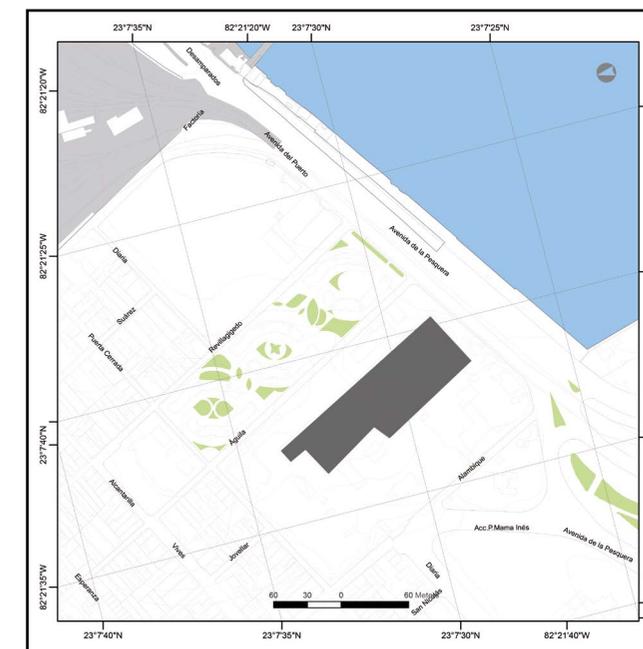
**Declaratoria:** No posee  
**Nombre original:** Termoeléctrica de Tallapiedra  
**Uso original:** Planta generadora de electricidad  
**Uso actual:** Termoeléctrica y subestación eléctrica  
**Nivel de acceso:** Prohibido  
**Ocupante:** Unión Nacional Eléctrica (UNE), Ministerio de Energía y Minas (MINEM)  
**Tipo de propiedad:** Estatal  
**Conservación:** Malo  
**Integridad:** Muy transformado  
**Autenticidad:** Por su forma y diseño, por su localización y entorno  
**Contexto:** Ensenada de Atarés, Avenida La Pesquera, Los Elevados del ferrocarril, conjunto residencial Tallapiedra, Cuartel de San Ambrosio

**Valores**  
**Grado de protección:** No tiene  
**Valor tipológico:** Si  
**Valor histórico:** Si  
**Valor paisajístico:** Si  
**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Edificios  
**Tipología:** Industrial  
**Época:** Siglo xx (primera mitad)  
**Año de construcción:** 1914  
**Año de ampliación y/o reforma:** 1966-1968; 2014-2015  
**Área construida:** 37 538 m<sup>2</sup>  
**Largo:** 103 m  
**Ancho:** 56.1 m  
**Altura:** 32 m



Longitud:360868.914833606 UTM (norte) Latitud:2558022.03459156 UTM (oeste)



**Descripción:** Construida en estilo ecléctico con influencias del renacimiento italiano, el edificio alcanza un puntal de 32 metros en su zona central. Resaltan en sus fachadas aperturas rematadas por arcos, terminadas por cubiertas escalonadas a cuatro aguas. Sus cuatro chimeneas fueron referencia desde la distancia con una altura de 82 metros sobre el nivel del sótano, de las que solo se conserva una, el resto ha sido cercenado hasta la mitad. La termoeléctrica ha sufrido adiciones constructivas y tecnológicas que han agredido su arquitectura sin lograr desvirtuarla. Conserva elementos propios de la arquitectura industrial como plataformas y ventanales metálicos reguladores de la luz y la ventilación, sala de turbinas con partes de máquinas de vapor, viejos rotores y generadores, grúas y otros artefactos propios de su función original. Rodea la instalación un muro alto que degrada el conjunto. El edificio principal se encuentra actualmente en desuso. Para la instalación se construyeron muelles para la descarga de carbón, elemento que se trasladaba con cintas transportadoras hasta las calderas; hoy se utilizan para la descarga del combustible. La nueva termoeléctrica, ubicada al lado de la edificación original, es la base de alimentadores de 13.8 kilovoltios de toda la red soterrada de La Habana Vieja. Aledaño se encuentra una subestación reductora de 110 kilovoltios a 13.8 kilovoltios que recibe la electricidad desde la línea de Melones, de aquí se distribuye a los municipios La Habana Vieja y Centro Habana. En la manzana de la termoeléctrica se han incorporado otras instalaciones como oficinas, depósitos, talleres y tanques de combustible.

**Síntesis histórica:** Fue la primera central termoeléctrica de Cuba, instalada en la antigua fábrica de gas de Tallapiedra. Debe su nombre al Ingeniero Don José Tallapiedra expropietario de los terrenos. La Habana Electric Railway, Light and Power Company comenzó a construir, junto a una vieja planta eléctrica que existía en Tallapiedra, otra mucho mayor a la que se le denominó *Planta Consolidada de Fuerza Motriz de la Havana Electric Railway, Light and Power Company*. Fue terminada en el primer trimestre de 1915, aunque funcionaba parcialmente desde el 1ro. de diciembre de 1914. Con la puesta en marcha de esta instalación se comenzó a demoler la instalación que existía, y que había suministrado la mayor parte de la carga de fuerza motriz y de alumbrado de la capital. También se cerró la planta situada en Blanco y Colón, que suministraba energía a los tranvías y la planta del Vedado de las calles 11 y 26.

**Dirección:** Calle Martí y Facciolo

**Municipio:** Regla

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre original:** Termoeléctrica de Regla, Compañía Cubana de Electricidad

**Uso original:** Generación de energía eléctrica

**Uso actual:** Desactivada

**Nivel de acceso:** Restringido

**Ocupante:** Ministerio de Energía y Minas (MINEM)

**Tipo de propiedad:** Estatal

**Conservación:** Malo

**Integridad:** Muy transformado

**Autenticidad:** Por su localización y entorno

**Contexto:** Poblado y Emboque de Regla, Punta Santa Catalina

**Valores**

**Grado de protección:** No tiene

**Valor paisajístico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Edificios

**Tipología:** Industrial

**Época:** Siglo xx (primera mitad)

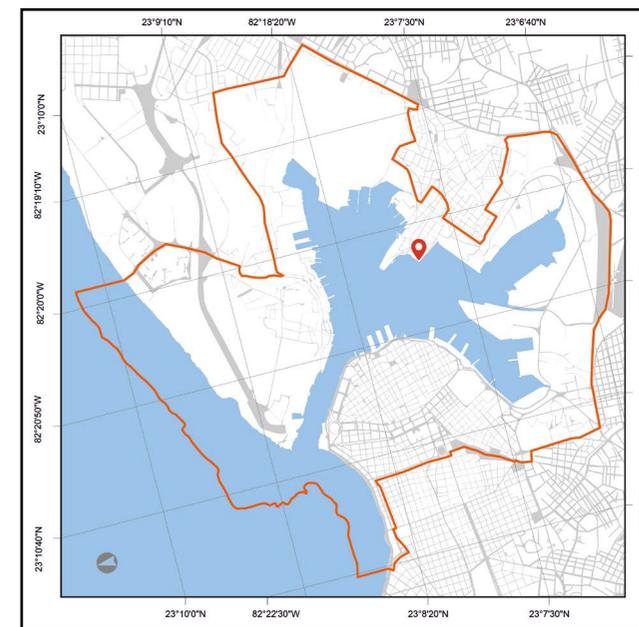
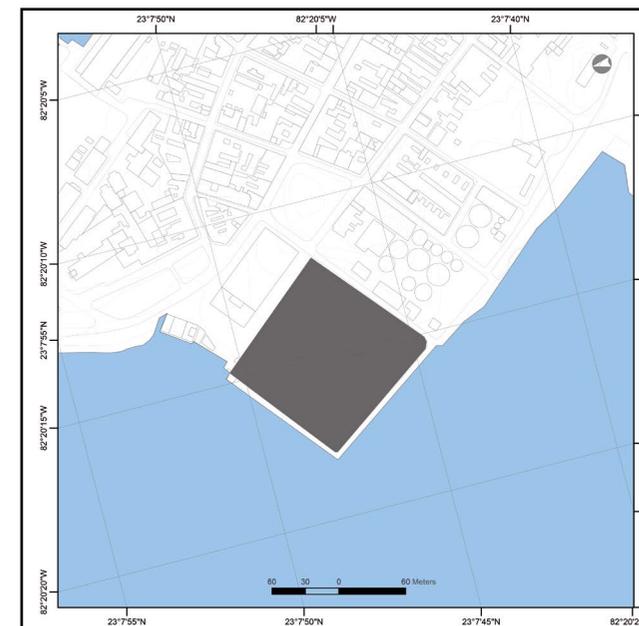
**Año de construcción:** 1954

**Año de ampliación y/o reforma:** 1975

**Superficie del bien:** 2.1 ha



Longitud: 363059.681135967 UTM (norte) Latitud: 2558523.21020572 UTM (oeste)



**Descripción:** La termoeléctrica Antonio Maceo en Regla fue instalada para dar respuesta a la creciente demanda de fluido eléctrico en el sector residencial e industrial de la ciudad. Estaba compuesta por diversas unidades, entre las más representativas: tanques de petróleo rodeados de un muro de contención; edificios administrativos de tres y dos plantas; un sistema de abasto de agua con cisternas y tanques de agua de reserva; un sistema de canales; almacenes; un taller de mecánica y un laboratorio; una planta de tratamiento de agua y tanque de agua tratada; áreas de caldera; canal de reserva, calentadores de petróleo y las torres. El área industrial está desactivada, y se han eliminado muchos de sus componentes. Solo se utilizan los edificios administrativos ubicados a la entrada de la instalación, como unidad docente y alojamiento para estudiantes.

**Síntesis histórica:** Esta planta eléctrica fue construida por la Compañía Cubana de Electricidad en los terrenos del antiguo Stadium Cubanaleco. El costo de sus obras ascendió a 7 890 000 pesos. Se consideró, según documentos de la época, una de las mayores edificadas en América y la más poderosa de Cuba. Su producción de energía se estimó, una vez instalados sus cuatro generadores en 210 000 kilowatts, cifra que representaba el doble de la energía que entregaban por entonces las plantas de Tallapiedra y Rincón de Melones. El primero de sus cuatro generadores con capacidad de 30 mil kilowatts entró en servicio en el año 1954.

PM-A-T-03

CÓDIGO DIGITAL SIT

TERMOELÉCTRICA FRANK PAÍS

**Dirección:** Carretera de Casablanca y Mangle  
**Municipio:** Regla  
**Provincia:** La Habana

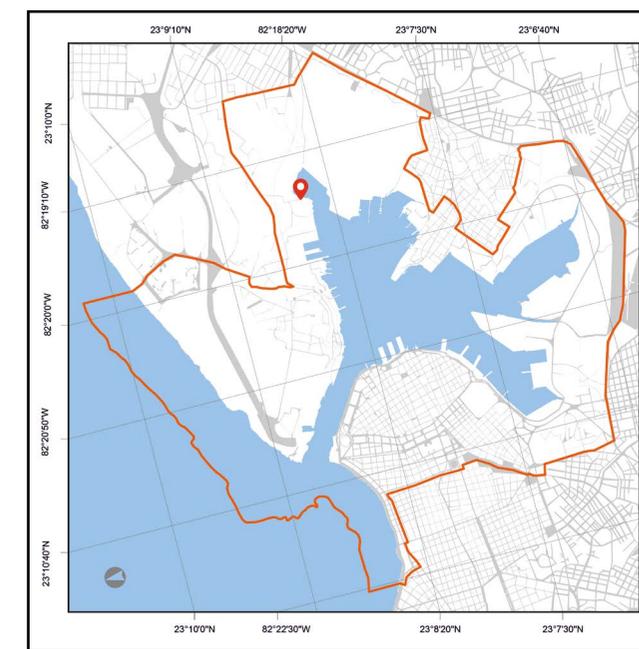
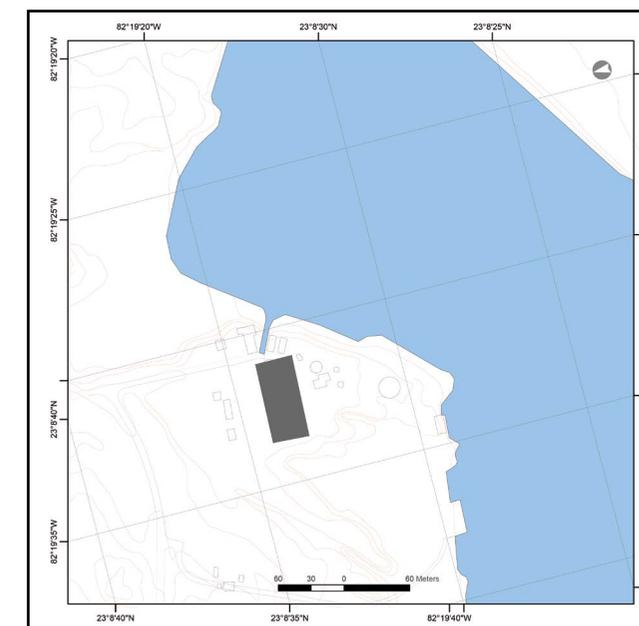
**Declaratoria:** No posee  
**Nombre original:** Termoeléctrica Frank País  
**Uso original:** Termoeléctrica  
**Uso actual:** Desactivada  
**Nivel de acceso:** Restringido  
**Ocupante:** Ministerio de Energía y Minas (MINEM)  
**Tipo de propiedad:** Estatal  
**Conservación:** Malo  
**Integridad:** Poco transformado  
**Autenticidad:** Por su forma y diseño, por su localización y entorno  
**Contexto:** Ensenada y Zona Protegida de Tricornia

**Valores**  
**Grado de protección:** No tiene  
**Valor tipológico:** Si  
**Valor histórico:** Si  
**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Edificios  
**Tipología:** industrial  
**Época:** Siglo xx (primera mitad)  
**Año de construcción:** 1960  
**Superficie del bien:** 2.941 ha



Longitud:364284.777257051 UTM (norte) Latitud:2559933.02830237 UTM (oeste)



**Descripción:** En junio de 1957 comienza la construcción de esta instalación en condiciones adversas pues el terreno era muy pantanoso. A finales de 1958 se inicia el montaje del equipamiento y a finales de 1960 entra a prueba una de sus unidades. Constantemente la instalación presentó hundimientos del terreno por lo que fue necesaria la inyección de hormigón en diversas zonas. En mayo de 1961 se incorpora a la Empresa Consolidada de Electricidad, según resolución del Ministerio de Industrias y fue inaugurada por Ernesto Che Guevara, en junio del mismo año. El 9 de agosto se sincroniza al sistema occidental el generador No. 1, y en febrero de 1962 el generador No.2, ambos de marca ALSTHOM (francés) con 13 800 voltios, 1195 amperes, 3 600 revoluciones por minuto y 28 570 kilo voltios amperios (20 000 kilowatts). Gran parte de la instalación estaba desactivada en 2016.

**Síntesis histórica:** Después de construido el túnel de la bahía era necesaria una instalación generadora de energía para las nuevas urbanizaciones que se desarrollaban hacia el este de la capital. El Dr. Pedro Grau Triana, adquiere una concesión para fundar la Compañía Electrificadora de La Habana del Este. Antes de expirar el permiso, el 6 de diciembre de 1956, en calle 13 s/n esquina a Avenida Segunda, se instala un alternador marca CUNMINGS de 100 kilowatts y un motor diésel que brinda servicios al Residencial Vía Túnel (hoy reparto Guiteras); la demanda aumenta y se instalan dos equipos más de 200 kilowatts de marca DENTS (alemán); también se instaló otro grupo de 500 kilowatts GENERAL MOTORS, a la salida del Túnel. Mientras, se construía el edificio que contendría el sistema energético para el proyecto de electrificación del reparto *Havana Bay Land Company* (hoy Camilo Cienfuegos), financiado por el Banco de Desarrollo Económico y Social, BANDES. Para ello se contrata a la Compañía General de Empresas S.A. que a la vez subcontrata a la Compañía de Grandes Trabajos de Marsella S.A. para la construcción del edificio; a la INSERCO, compañía norteamericana, para el montaje de las unidades y equipos y a la INTACO, compañía peruana, para la construcción de las bases de los generadores. Todo el sistema fue conocido como BANDESTE.

PM-IP-D-01

CÓDIGO DIGITAL SIT

**DIQUE SECO DE LA EMPRESA NACIONAL DE ASTILLEROS (ENA)  
(CARIBBEAN DRYDOCK COMPANY, S.A.)**

**Dirección:** Calle Estrada Palma y Tricornia

**Municipio:** Regla

**Provincia:** La Habana

**Declaratoria:** No posee

**Nombre original:** Dique seco de la Marina de Guerra

**Uso original:** Dique para la Marina de Guerra Nacional

**Uso actual:** Reparación de barcos

**Uso previsto:** Reparación de barcos

**Nivel de acceso:** Prohibido

**Ocupante:** Empresa Nacional de Astilleros (ENA)

Ministerio de Transporte, (MITRANS)

**Tipo de propiedad:** Otro

**Conservación:** Bueno

**Integridad:** Poco transformado

**Autenticidad:** Por su forma y diseño

**Contexto:** Carretera y poblado de Casablanca, barrio insalubre La Julia

**Grado de protección:** No tiene

**Valor tipológico:** Si

**Zona de riesgo Arqueológica:** No tiene

**Clasificación:** Infraestructura portuaria

**Tipología:** Portuaria

**Época:** Siglo xx (primera mitad)

**Año de construcción:** 1957

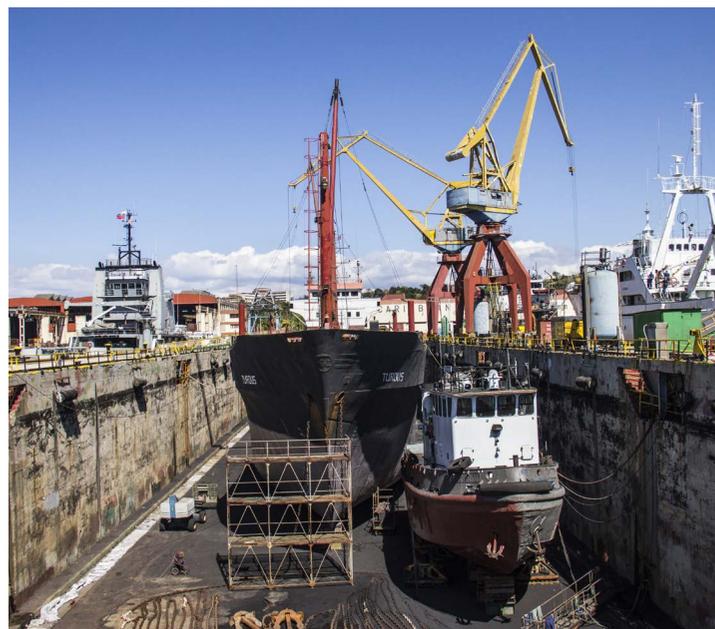
**Año de ampliación y/o reforma:** 1959

**Área construida:** 4 212 m<sup>2</sup>

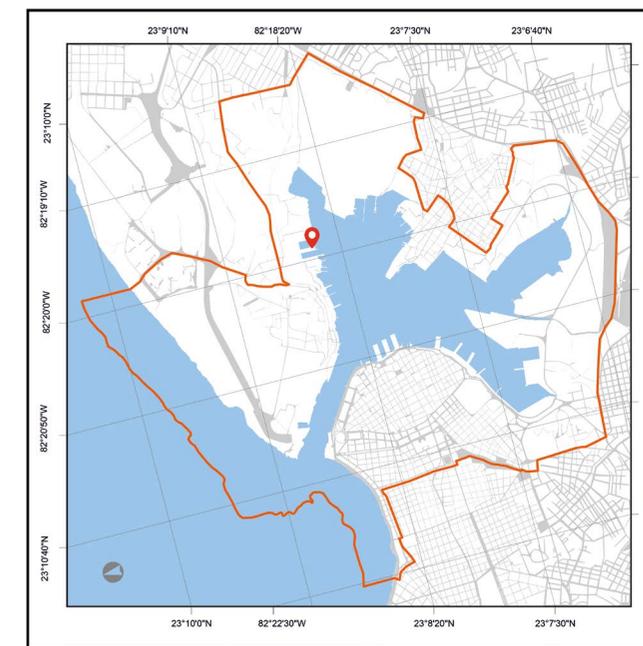
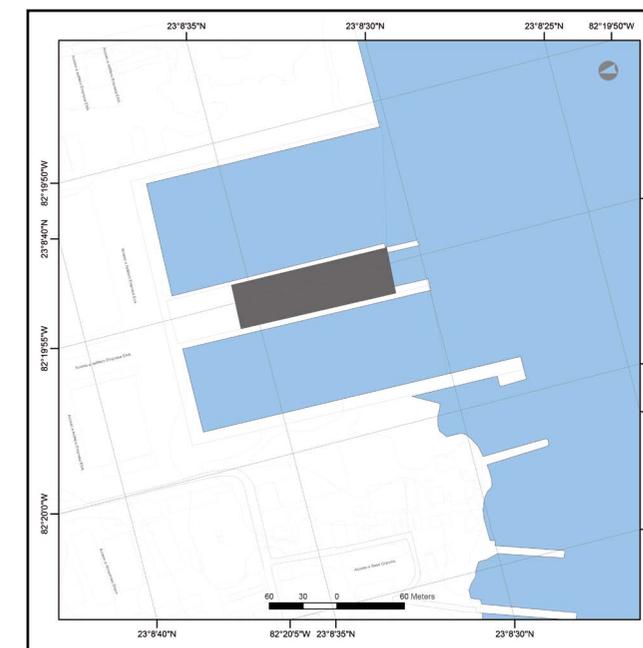
**Largo:** 156 m

**Ancho:** 27 m

**Profundidad (bajo mar):** 6.6 m



Longitud:363633.984583258 UTM (norte) Latitud:2559924.4367076 UTM (oeste)



**Descripción:** Con una extensión de 145 metros, tiene capacidad para buques de entre 10 000 y 12 000 toneladas. La estructura contempló servicios de reparación que incluía pinturas y raspados de buques comerciales, cuya eslora no superara dicha longitud. El sistema fue dotado también de cuatro bombas principales del tipo vertical, de pozo profundo, con motores eléctricos; dos bombas de sumidero para remover el área de lluvia; dos bombas para combatir incendios, limpiar el fondo de los barcos, las alcantarillas y el piso del dique; un sistema de abastecimiento de agua dulce; una casa con cuatro compresores de aire comprimido para el servicio de raspado de fondos; una grúa de caballete con capacidad de carga de 45 toneladas deslizada sobre rieles de acero a lo largo del muro y otra auxiliar de 10 toneladas; un grupo moto-generator para proveer corriente continua a los equipos de los barcos en reparación; un sistema de acometida eléctrica y otro de comunicación telefónica interior, la casa de compresores, de bombas y la estación de servicios. El sistema se complementa con tres muelles (3A, 4 y 5) y un espigón, con una estructura portante de hormigón armado. Actualmente el dique se encuentra en un uso intenso para la reparación de los barcos.

**Síntesis histórica:** El proyecto se inicia en 1956 para dotar a la Marina de Guerra Nacional de un dique seco para la reparación de las embarcaciones. El proyecto se encomendó a la Frederic R. Harris, firma norteamericana especializada en la construcción de diques secos. Para ello contó con un decreto presidencial y con una disposición del Ministerio de Obras Públicas. Su ejecución se inició en 1957 con un valor parcial de 6 445 200,57 pesos. La construcción de las obras y la operación del dique fue encomendada por el Estado al Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES) que también tuvo a su cargo la fiscalización de sus ingresos y gastos, así como la amortización de los bonos emitidos para su construcción y el pago de sus intereses. Se contrata a la Constructora Triplex. S.A, en 1959 para que incorpore otros servicios y equipos no incluidos en el proyecto original, por un valor agregado de 9 781 620.89 pesos.



# GACETA OFICIAL

## DE LA REPÚBLICA DE CUBA

MINISTERIO DE JUSTICIA

EXTRAORDINARIA LA HABANA, MARTES 20 DE ENERO DE 2015 AÑO CXIII  
 Sitio Web: <http://www.gacetaoficial.cu/>—Calle Zanja No. 352 esquina a Escobar, Centro Habana  
 Teléfonos: 878-3849, 878-4435 y 873-7962

Número 4 Página 23

**NOTA:**

La presente Edición cumple con el mandato dispuesto en la Disposición Final Cuarta del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, concordando el Decreto-Ley 143 “Sobre la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana” de 30 de octubre de 1993 con los Decretos-Leyes Nos. 216 de 30 de enero de 2001, 283 de 21 de junio de 2011 y 325 de 16 de octubre de 2014.

**CONSEJO DE ESTADO**

FIDEL CASTRO RUZ, **Presidente del Consejo de Estado de la República de Cuba.**

HAGO SABER: Que el Consejo de Estado ha acordado lo siguiente:

POR CUANTO: En el año 1938, el Dr. Emilio Roig de Leuchsenring fundó la Oficina del Historiador de la Ciudad con carácter autónomo y la responsabilidad de fomentar la cultura habanera, nacional y sus vínculos internacionales, legándonos el ejemplo de una infatigable lucha por la conservación de los monumentos históricos de La Habana y los bienes ubicados en la capital de la República que corresponden al patrimonio nacional.

POR CUANTO: La actual Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana, hasta el momento, no solo le ha dado continuidad al trabajo de su predecesor, sino que ha llevado a cabo nuevas tareas al fungir como inversionista de la restauración del Centro Histórico de la Ciudad de La Habana y su sistema de fortificaciones, declarado Patrimonio Mundial en la sesión del 14 de diciembre de 1982, del Comité Intergubernamental para la protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, celebrada en la sede de la Or-

ganización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), en París; y al extender su función socio-cultural más allá del Palacio de los Capitanes Generales, a otros inmuebles del Centro Histórico, acumulando prestigio y reconocimiento en Cuba y en el extranjero.

POR CUANTO: La restauración y conservación del Centro Histórico demanda de una atención priorizada, y es menester para el cumplimiento de estos fines, la ampliación del marco de autoridad de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana y el fortalecimiento de su condición de institución cultural con personalidad jurídica propia, dándole jerarquía adecuada con el objeto, entre otros, de permitirle la obtención de recursos financieros.

POR CUANTO: Es indiscutible que la conservación y restauración del Centro Histórico aumentará su atractivo y logrará que se vinculen, armónicamente, los fines culturales con los intereses económicos en función del desarrollo del país, de la propia restauración, así como de la labor de rescate social que contribuya a afianzar el sentimiento nacional y patriótico de sus habitantes.

POR TANTO: En uso de la atribución que le ha sido conferida por el inciso c) del artículo 90 de la Constitución de la

República, el Consejo de Estado resuelve dictar el siguiente:

**DECRETO-LEY NÚMERO 143  
 SOBRE LA OFICINA  
 DEL HISTORIADOR**

**DE LA CIUDAD DE LA HABANA**

ARTÍCULO 1.- (Modificado) A los efectos de este Decreto-Ley se entiende por:

Centro Histórico: Zona delimitada por el trazado de las antiguas murallas y el mar.

Patrimonio Mundial: Comprende el Centro Histórico y las demás fortificaciones de la bahía habanera.

Zona priorizada para la conservación: Comprende el Patrimonio Mundial, más la zona de expansión de las murallas hasta el Paseo del Prado, inclusive en sus dos aceras y el Parque de la Fraternidad, y por el Norte, la franja costera del Malecón habanero por sus dos aceras, desde el Castillo de la Punta hasta el Parque Maceo, inclusive desde este, por el Sur por la calle San Lázaro, en ambas aceras hasta interceptar de nuevo con el Castillo de la Punta.

Espacio Urbano: Áreas públicas, inmuebles de uso estatal, social, viviendas, así como los espacios no edificados que integran una ciudad.

*Este artículo fue modificado por el Decreto-Ley No. 216 de 30 de enero de 2001, publicado en la Edición Ordinaria No. 12 de la Gaceta Oficial de la República de 30 de enero de 2001, que le confirió su actual redacción.*

ARTÍCULO 2.1. – (Modificado) La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana tiene la misión de proponer y, una vez aprobadas, dirigir y controlar las políticas del Estado y el Gobierno referidas a la preservación, conservación y restauración patrimonial y el desarrollo cultural, social, físico y económico de manera sostenible en la Zona Priorizada para la Conservación, donde se considera la comunidad protagonista y beneficiaria.

La Oficina se subordina al Consejo de Ministros, el cual tiene la responsabilidad de la alta dirección de sus actividades.

2.- La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana es un sistema integrado por la propia Oficina y las unidades presupuestadas que se le subordinan, a los fines del cumplimiento de las funciones que tiene asignadas.

3.- El sistema de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana funciona con cargo al presupuesto del Estado y otras fuentes de financiamiento autorizadas.

*Este artículo fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción y le adicionó los numerales 2 y 3.*

ARTÍCULO 3.1. – (Modificado) La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana tiene competencia en su perfil cultural sobre toda la provincia de La Habana. Su director es el Historiador de la ciudad de La Habana, nombrado y sustituido en su cargo por el Presidente del Consejo de Ministros.

2.- La Oficina cuenta, además, con un Director General Adjunto que asiste al Historiador de la ciudad de La Habana en el ejercicio de sus funciones.

*Este artículo fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción y le adicionó el numeral 2.*

ARTÍCULO 4.- Derogado.

*Este artículo fue derogado por la Disposición Final TERCERA del Decreto Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014.*

ARTÍCULO 5.-La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana consultará a los organismos e instituciones nacionales enclavados en el territorio, así como fuera de él, que considere necesario para el cumplimiento de sus funciones.

También podrá solicitar asesoría de organismos e instituciones internacionales, cuando así lo requiera.

ARTÍCULO 6.1.- (Modificado) La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana tiene como funciones principales, las siguientes:

a) Preservar la memoria material y espiritual de la capital de la República de Cuba como expresión de la historia nacional, divulgándola y honrándola por todos los medios de difusión natural y

- técnico-científicos y por su acción continua sobre estos bienes de la nación;
- b) dirigir y controlar los planes de restauración de la Zona Priorizada para la Conservación, y velar por la preservación de los valores históricos en el resto de La Habana;
- c) fiscalizar las actividades que con relación a los bienes que integran la Zona Priorizada para la Conservación, lleven a cabo las entidades enclavadas en esta;
- d) fomentar fuentes de financiamiento destinadas a la restauración y preservación de la Zona Priorizada para la Conservación, al mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes, al sostenimiento de las funciones de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana y a los ingresos del país;
- e) gestionar y fiscalizar las donaciones y concertar convenios de colaboración con entidades nacionales y extranjeras, organismos internacionales, organizaciones no gubernamentales, así como con otras personas naturales y jurídicas debidamente acreditadas;
- f) conceder o denegar autorizaciones para obras y usos de los espacios urbanos en la Zona Priorizada para la Conservación; y
- g) cualquier otra que le asigne el Consejo de Ministros o su Presidente.

*Este artículo fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción.*

**ARTÍCULO 7.- (Modificado)** Para llevar a cabo dichas funciones, la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana puede:

- a) Abrir y operar cuentas bancarias en moneda nacional y en moneda convertible;
- b) comprar, vender y realizar otras operaciones mercantiles;
- c) formalizar convenios con los organismos y entidades situadas en la Zona Priorizada para la Conservación con el fin de garantizar el uso adecuado de sus valores patrimoniales; y
- d) recibir y utilizar donaciones con destino a la conservación y la restauración

del patrimonio y ejecutar programas sociales y culturales para cumplir la misión que tiene asignada.

*Este artículo fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción.*

**ARTÍCULO 8.- (Modificado)** Las entidades no subordinadas a la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana y sus dependencias, así como los trabajadores por cuenta propia y los arrendatarios de viviendas, habitaciones y espacios, que de acuerdo con las regulaciones correspondientes se encuentren enclavadas o desarrollen sus actividades dentro de la zona priorizada para la conservación, y perciban ingresos en pesos o en pesos convertibles, contribuirán a su restauración y preservación con un por ciento de sus ingresos, los cuales entregarán a la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana. En ambos casos el por ciento será fijado por el Ministerio de Finanzas y Precios.

*Este artículo fue modificado por el Decreto-Ley No. 283 de 21 de junio de 2011, publicado en la Edición Extraordinaria No. 24 de la Gaceta Oficial de la República de 21 de junio de 2011, que le confirió su actual redacción.*

**ARTÍCULO 9.-** La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana presentará a los ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Finanzas y Precios sus necesidades mínimas de plantilla y presupuestos, con vistas al desempeño de las tareas que le han sido encomendadas.

**ARTÍCULO 10.- (Adicionado)** Los trabajadores por cuenta propia y los arrendatarios de viviendas, habitaciones y espacios, que de acuerdo con las regulaciones establecidas, soliciten desarrollar sus actividades dentro de los límites de la zona priorizada para la conservación, requieren de la autorización correspondiente de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

*Este artículo fue adicionado por el Decreto-Ley No. 283 de 21 de junio de 2011, publicado en la Edición Extraordinaria No. 24 de la Gaceta Oficial de la República de 21 de junio de 2011.*

**ARTÍCULO 11.- (Modificado)** El Historiador de la ciudad de La Habana, tiene las atribuciones y obligaciones siguientes:

- a) Representar y dirigir el sistema de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana;
- b) controlar el cumplimiento de las políticas del Estado y el Gobierno, relativas al desarrollo de la Zona Priorizada para la Conservación, y preservar los valores históricos y culturales en el resto de La Habana;
- c) presentar, ante la autoridad que corresponda, propuestas de acciones para el desarrollo de la actividad a su cargo;
- d) fiscalizar las acciones de los órganos, organismos y entidades que participen en el desarrollo de inversiones y actividades económicas en la Zona Priorizada para la Conservación, velando porque se correspondan con las políticas y normativas aprobadas, y de ser necesario, cuando existan motivos que lo justifiquen, proponer al Presidente del Consejo de Estado y de Ministros la suspensión de su ejecución;
- e) adoptar medidas, en el ámbito de su competencia, dirigidas a solucionar los problemas que se presenten en el desarrollo de las actividades a su cargo;
- f) velar por el cumplimiento de las regulaciones urbanísticas aprobadas en la Zona Priorizada para la Conservación;
- g) atender, en lo que le corresponda, los planteamientos que se realicen por los delegados del Poder Popular de las circunscripciones enclavadas en la zona Priorizada para la Conservación;
- h) mantenerse informado y opinar, en lo que le corresponda, sobre las distintas situaciones o hechos que se presenten en la Zona Priorizada para la Conservación, con independencia de la autoridad facultada para su solución;
- i) coordinar acciones con autoridades locales y representantes de los órganos, organismos y entidades, con la finalidad de evaluar asuntos vinculados a su actividad, y el cumplimiento de los planes y programas de preservación y restauración en la zona priorizada para la conservación;
- j) mantener estrechas relaciones de trabajo y coordinación con los presidentes

de los consejos de la Administración municipales de los territorios enclavados en la Zona Priorizada para la Conservación;

- k) velar por la adecuada utilización de los recursos asignados por el Estado para su empleo en el desarrollo, preservación y restauración de obras en la Zona Priorizada para la Conservación; y
- l) cualquier otra que se le asigne por el Consejo de Ministros o su Presidente.

*Este artículo fue adicionado por el Decreto-Ley No. 283 de 21 de junio de 2011, publicado en la Edición Extraordinaria No. 24 de la Gaceta Oficial de la República de 21 de junio de 2011 y posteriormente fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción.*

#### DISPOSICIÓN ESPECIAL

**ÚNICA: (Adicionada)** Las máximas autoridades de los órganos, organismos y entidades con inmuebles de valor patrimonial dedicados a oficinas u otros usos en la zona priorizada para la conservación, previa coordinación con el Historiador de la ciudad de La Habana, crean las condiciones para, cuando las circunstancias lo permitan, transmitirlos a la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

*Esta Disposición Especial fue adicionada por el Decreto-Ley No. 283 de 21 de junio de 2011, publicado en la Edición Extraordinaria No. 24 de la Gaceta Oficial de la República de 21 de junio de 2011.*

#### DISPOSICIÓN FINAL

**ÚNICA:** La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana dictará los reglamentos para la mejor ejecución de lo que se establece en este Decreto-Ley dentro del término de noventa días naturales siguientes a su promulgación. Dicha Oficina dictará, en cualquier término, cuantas otras disposiciones sean necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto.

DADO en el Palacio de la Revolución, en la ciudad de La Habana, a los 30 días del mes de octubre de 1993.

**Fidel Castro Ruz**  
Presidente del Consejo  
de Estado



### RESOLUCIÓN No. 13

**POR CUANTO:** La Ley No. 2, de fecha 4 de agosto de 1977, Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, en su artículo 3, crea la Comisión Nacional de Monumentos, adscripta al Ministerio de Cultura.

**POR CUANTO:** La propia Ley No. 2, en su artículo 4, inciso 3, establece declarar cuáles centros históricos, construcciones, sitios y objetos son Monumentos Nacionales o Locales, siendo la Comisión Nacional de Monumentos el único órgano facultado para hacer dicha declaración, a través de la figura de su presidente.

**POR CUANTO:** La pequeña bahía de bolsa tempranamente nombrada como Puerto Carenas por Sebastián de Ocampo al carenar sus naves en el mismo durante el bojeo de la Isla ordenado por el Adelantado Diego Velázquez devino enclave portuario de gran relevancia regional durante toda la época colonial.

**POR CUANTO:** La Villa de San Cristóbal de La Habana, después de ser fundada en 1514 en un lugar no precisado aun, tuvo dos traslados, uno para la zona conocida como La Chorrera, ubicada entre el actual Puentes Grandes y El Husillo, y después a orillas del Puerto Carenas en que tomó su asiento definitivo para el cual se asume como fecha fundacional el 16 de Noviembre de 1519, cuando se celebró el primer Cabildo y la primera Misa, a la vera de una ceiba.

**POR CUANTO:** La naciente Villa de San Cristóbal de La Habana y su Puerto fueron alcanzando preponderancia a lo largo del siglo XVI por su estratégica ubicación, lo abrigado de su puerto y las condiciones naturales generales del mismo a orillas de la Corriente del Golfo y del Canal de Bahamas. Las condiciones señaladas anteriormente convirtieron al Puerto de La Habana en escala obligada de cuantos navíos cruzaban el Océano Atlántico en un sentido u en otro para su enlace con todas las posesiones españolas del Continente Americano.

**POR CUANTO:** Al constituirse el Sistema de Flotas decretado por la Corona Española en 1522, el Puerto de La Habana se convirtió en el punto clave para la comunicación entre el Nuevo y el Viejo Mundo, por lo que se le llamó la Llave del Nuevo Mundo y el Antemural de Las Indias Occidentales, centrandó las Flotas que desde Veracruz, Cartagena de Indias y Portobelo, entre otros, trasladaban a la Metrópoli los fabulosos tesoros y otras materias primas y mercancías extraídos de la América y transportaban hacia ella todo género de mercaderías, de igual modo constituyó un nodo importante del oprobioso comercio de esclavos provenientes de África.

**POR CUANTO:** La Habana y su puerto se convirtieron en la plaza más fortificada de la América española, la metrópolis edificó tres sistemas defensivos a lo largo de varios siglos, estos bienes, por su excepcionalidad fueron declarados por la UNESCO, de conjunto con el centro histórico como Patrimonio Mundial, por lo que la bahía y su entorno constituyen la zona de amortiguamiento de este centro.



**POR CUANTO:** En todo el contorno de la Bahía se conformaron asentamientos poblacionales con identidad propia como Guanabacoa, Regla y Casa Blanca, que como parte de sus valores que merecen ser protegidos, reconocen su histórica relación con la rada habanera.

**POR CUANTO:** También proliferaron en el contorno de la Bahía a lo largo de los siglos diferentes elementos industriales y de otra naturaleza como los famosos Astilleros de La Habana en que fueron construidos muchos de los más famosos navíos de la Real Armada Española, la Real Factoría de Tabaco cuyo edificio aun existe, los famosos Almacenes del Quinto en Regla, de los cuales aun quedan dos exponentes, los Muelles de San José, el Campamento de Tiscornia, el hospital y el cementerio de los chinos en la Loma de los Cocos, el cementerio inglés en terrenos de la actual refinería y la Quinta del Rey por solo citar algunos, ya en el siglo XX otras importantes instalaciones como los Muelles de San Francisco, la Terminal de Ferrocarriles con sus famosos Elevados, la Termoeléctrica de Tallapiedra, el Ferrocarril de Hershey así como muchos otros elementos dispersos se incorporan al rico patrimonio edificado de la zona.

**POR CUANTO:** El contorno de la Bahía de La Habana ha ido cambiando a lo largo de los siglos, reduciendo en muchos casos su área marítima y dejando bajo tierra numerosos elementos de valor patrimonial que pueden aparecer en cualquier obra, o excavación que se realice en esos perímetros que la rodean. A lo largo de los siglos, en el fondo de la Bahía de la Habana se han ido acumulando elementos (pecios) que hoy representan un inestimable valor para el patrimonio de la nación cubana y que son susceptibles de ser destruidos o dañados e incluso desechados, en cualquier acción de dragado, construcción, extracción ilícita u otra que sean realizadas sin las medidas restrictivas correspondientes que permitan su rescate y preservación.

**POR CUANTO:** La Comisión Nacional de Monumentos, en fecha 25 de septiembre del 2014, analizó y valoró los aspectos anteriormente expuestos a propuesta de la Comisión Provincial de Monumentos de La Habana.

**POR CUANTO:** Por la Resolución No. 17, de fecha 28 de febrero de 2013, del Ministro de Cultura se designó a quien suscribe como, Presidenta de la Comisión Nacional de Monumentos.

**POR TANTO:** En ejercicio de las Facultades que le confiere la Ley No 2, de fecha 4 de agosto de 1977, Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, la Comisión Nacional de Monumentos;





**RESUELVE**

**PRIMERO:** Declarar Zona de Protección de la República de Cuba, la Bahía de La Habana y su zona de amortiguamiento, provincia La Habana, que se define en el derrotero adjunto. *Ver anexo 1.*

**SEGUNDO:** Que toda intervención, en tierra o mar dentro de la Zona de Protección deberá contar con la aprobación previa de la Comisión de Monumentos que corresponda, según establece la Ley No. 2 y su Reglamento el Decreto 55.

**TERCERO:** Orientar a la Comisión Provincial de Monumentos de La Habana la inscripción la Bahía de La Habana y su zona de amortiguamiento en el Registro Nacional de Monumentos Nacionales y Locales para su debida protección.

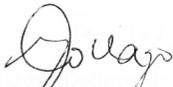
**CUARTO:** La presente Resolución entra en vigor a partir del día hábil posterior a su notificación.

**NOTIFÍQUESE:** Al Presidente de la Asamblea Provincial del Poder Popular de La Habana.

**COMUNÍQUESE:** Al Ministro de Cultura, Viceministros, Presidentes de Institutos y Consejos, al Director Provincial de Cultura, Dirección Provincial de Planificación Física y a cuantas más personas naturales y jurídicas proceda.

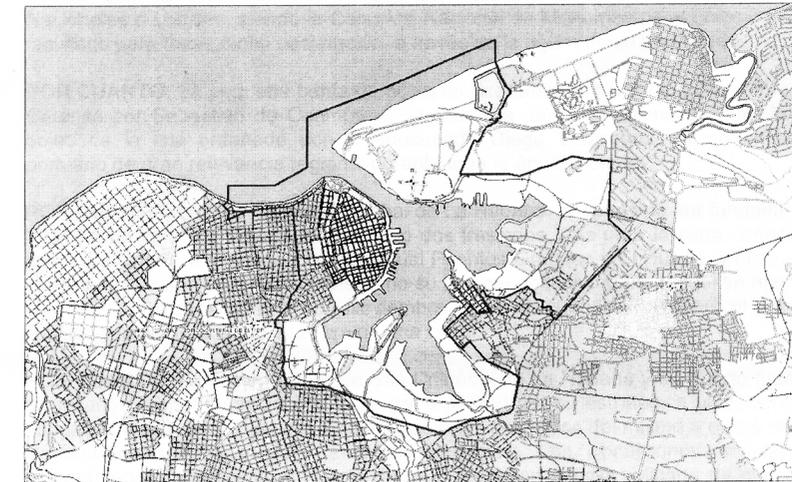
**ARCHÍVESE** el original de esta Resolución en la Secretaría de la Comisión.

**DADA** en La Habana, a los 17 días del mes de Diciembre de 2014.  
"AÑO 56 DE LA REVOLUCION".

  
Gladys Collazo Usallán  
Presidenta  
Comisión Nacional de Monumentos



**Anexo 1.** Delimitación de la Bahía de La Habana y su entorno.



  
Gladys Collazo Usallán  
Presidenta  
Comisión Nacional de Monumentos



# Fuentes consultadas

Andueza, José Miguel de: *Isla de Cuba pintoresca, histórica, política, literaria, mercantil e industrial. Recuerdos, apuntes, impresiones de dos épocas*, Boix Editor Impresor y Librero, Madrid, 1841.

Arrascaeta, Roger et. al.: «Boca de Jaruco, Arqueología de una grada de construcción naval», *Boletín Gabinete de Arqueología*, No. 1, La Habana, 2001, pp 4-13.

Bate, Luis Felipe: *El proceso de investigación en arqueología*, Editorial Crítica, Barcelona, 1998.

Blanes Martín, Tamara: *Fortificaciones del Caribe*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 2001.

Bozóki-Ernyey, K: *European Preventive Archaeology. Papers of the EPAC Meeting*, Vilnius 2004, National Office of Cultural Heritage, Hungary-Council of Europe, 2007.

Calvo, Alberto E. et al.: «La CTE Otto Parellada (Tallapiedra) como base material de estudio», <<http://rie.cujae.edu.cu/index.php/RIE/article/view/236/234>> [11/11/2016].

Castillo Meléndez, Francisco: *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVIII*, Diputación Provincial de Sevilla, España, 1986.

ChateloinSantiesteban,Felicia:«LasarmadurasdepareesenLaHabana Vieja.Privilegio desu conservación»,Boletín Gabinete deArqueología, No. 6, La Habana, 2007, pp 49-60.

CIMAB: «Vigilancia ambiental, monitoreo, indicadores y principales resultados», La Habana, 2012.

CITMA: «Información sobre contaminación en la Ensenada de Triscornia», La Habana, 2015.

Colectivo de Autores: «Estudio de peligro y elementos expuestos de las inundaciones costeras de la cuenca de la Bahía de La Habana», La Habana, 2014.

Colectivo de Entidades: «Plan de Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia», La Habana, 2015.

Crespo Villalaz, Carlos: *Mecánica de suelos y cimentaciones*, Limusa, México, 2004.

Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales S. L, Madrid, 2001.

Cuevas Toraya, Juan de las y Gina Rey: *Las construcciones cuentan*

*su historia. Ciudades, pueblos y caseríos de Cuba*, Ediciones Boloña, La Habana, 2015.

*Diccionario Enciclopédico Ilustrado*, Durvan S.A., Bilbao, 1987.

Dirección Provincial de Planificación Física: «Diagnóstico. Plan Especial del Puerto y la Bahía de La Habana», La Habana, 2004.

*Elementos de Arquitectura Naval*, Librería Editorial Alsina, Buenos Aires, 1986.

Farrés Delgado, Yasser: «Perímetro de la Bahía de La Habana: conformación e imagen de un territorio», *Arquitectura y Urbanismo*, vol. 27, No. 1, La Habana, 2016.

Figueras, Miguel: «La Habana y el turismo de ciudad, historia», Informe MINTUR, La Habana, 2005.

Fornés, José E.: «La Bahía habanera», *Arquitectura y urbanismo*, vol. 27, No. 1, La habana, 2006.

García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985.

*Glosario de Términos Marítimos Portuarios*, Autoridad Marítima Portuaria, El Salvador, 2010.

Gómez Núñez, Severo: *La Guerra Hispano Norteamericana*, tomo III, Madrid, [s/a].

*Gran Diccionario de la Lengua Española*, Larousse Editorial, S. L., 2016.

Grupo de Trabajo Estatal Bahía de La Habana: «Diagnóstico para el Plan de Ordenamiento Urbano Informe Cuenca Hidrográfica BH», La Habana, 2015.

Gutierrez, Tania y Renan Rodriguez: «Del Patrimonio industrial azucarero: el central Hershey», *Arquitectura y urbanismo*, vol 30, No. 2-3, 2009, p. 24.

Harris, Edward C.: *Principios de estratigrafía arqueológica*, Editorial Crítica, Barcelona, 1991.

Hernández,CarlosAlbertoyLisetteRoura,:«Excavacionesarqueológicasen lacasadelosMarquesesdeArcos»,*BoletíndelGabinetedArqueología*,vol.4,No.4, La Habana, 2005, pp. 36-45.

Hernández, Liset y Marla Dotres: *Propuesta para la regeneración urbana del territorio de la Refinería Níco López*, Tutor: Arq. Kiovet Sánchez, tesis de Diploma,

La Habana, 2012.

Herrera, Pedro A.: «Castillo de la Real Fuerza», *Revista Opus Habana*, vol. 2, No. 4, La Habana, 1998.

*Historia del municipio Centro Habana*, en: *Enciclopedia Ciudad de La Habana. La identidad de la provincia y sus municipios* <<http://www.polgalvan.sld.cu/contenido/historiamcpio.htm>> [10/08/2016].

Instituto de Geografía Tropical: «Evaluación Ambiental Estratégica. Plan Estratégico de Rehabilitación Integral. Malecón Tradicional», 2011.

Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014.

Machado, Bruno J.: *Casa Blanca, hallé su oscura luz*, Impreso en los talleres del Instituto Nacional Poligráfico Alfredo López, La Habana, 1987.

Márquez, Maité: *Refinería de Petróleo Níco López: valor del Patrimonio Industrial*, Tutor: Arq. Renán Rodríguez González, tesis de Diploma, La Habana, 2015.

Martín, María Elena y Eduardo Luís Rodríguez: *La Habana: Guía de Arquitectura*, Sevilla, 1998.

Menéndez Castro, Sonia: «Hacia un modelo de arqueología preventiva para el Centro Histórico de La Habana, Cuba. Plan de gestión del patrimonio arqueológico», Primer Congreso Internacional de buenas prácticas en Patrimonio Mundial: Arqueología, España, 2012.

Menéndez, Sonia y K. Mahe Lugo: *Barrio de Campeche: tres estudios arqueológicos*, Fundación Fernando Ortiz y Universidad Autónoma de Campeche, La Habana, 2003.

Moreno Fragonal, Manuel: *El ingenio*, Editorial Ciencias Sociales, t. I, La Habana, 1978.

Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana: «Censo de Población y Viviendas», La Habana, 2012.

Orser, Charles E.: *Introducción a la Arqueología Histórica*, Tridente, Buenos Aires, 2000.

«Orden General del Ejército», Diario del Ejército, La Habana, 1898.

Órgano Oficial del Colegio Nacional de Arquitectos: «La Planificación de la Bahía de La Habana». *Arquitectura*, vol. 25, No. 290, La Habana, 1957.

Parcerro Torres, Celia: «El primer plan para la defensa de Cuba (1771)», *Revista Mexicana del Caribe*, vol. 8, No. 15, México, pp. 137-158.

Pérez Beato, Manuel: *Habana antigua, apuntes históricos*, Seonane, Fernández y Compañía, La Habana, 1936.

Pezuela, Jacobo de la: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*, Imprenta del Establecimiento de Mellado, t. III y IV, Madrid, 1863.

Plan Maestro: El Malecón Tradicional. Plan Especial de Rehabilitación Integral. Regulaciones Urbanísticas Centro Habana, Editorial Boloña, La Habana, 2014.

Prat Puig, Francisco: *El Pre Barroco en Cuba. Una escuela criolla de arquitectura morisca*, Diputación de Barcelona, 1947.

Querol, María Ángeles: *Manual de Gestión del Patrimonio Cultural*, Ediciones Akal, Madrid, 2010.

Quintanilla, Janet: *Estación Intermodal Casa Blanca. Espacio Público del Ferrocarril Hershey*, Tutor: Arq. Renán Rodríguez González, tesis de Diploma, La Habana, 2014.

Real Academia de Lengua Española, *Diccionario de la Lengua Española*, Madrid, 2014.

Real Academia de Ingeniería de España, *Diccionario Español de Ingeniería* (DEI), Madrid, 2014.

Rigol, Isabel y Ángela Rojas: *Conservación Patrimonial: teoría y crítica*, Editorial UH, La Habana, 2012, pp. 436-438.

Rodríguez González, Román: *Territorio. Ordenar para competir*, Editorial Netbiblo, S. L., España, 2010.

Rodríguez Marcano, Yamira: «La casa Pedroso», <<http://www.habanaradio.cu>> [24/05/2012].

Rodríguez Marcano, Yamira: «Devolver el esplendor a un muelle habanero», <<http://www.habanaradio.cu/reportajes/devolver-el-esplendor-a-un-muelle-habanero/>> [24/07/2016].

Roig de Leuchsenring, Emilio: *La Habana. Apuntes históricos*, Editora del Consejo Nacional de Cultura, t. II, La Habana, 1963.

Roig de Leuchsenring, Emilio: *El libro de Cuba*, Editorial Artes Gráficas, La Habana, 1925.

Romero, Leandro: *La Habana arqueológica y otros ensayos*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, Cuba, 1995.

Sánchez Mederos, José A.: *Anuario del Archivo Histórico de Fuerteventura*, t. II, No. 5, Islas Canarias, 1992, pp. 89 y 90.

Schiffer, Michael B.: *Behavioral Archaeology, first principles*, University of Utah Press, 1995.

Sorhegui, Arturo: «La trascendencia de la legislación en la evolución del puerto de La Habana (1520 – 1880)», <[www.um.es/ixcongresoaehe/pdfB9/La%20trasncendencia.pdf](http://www.um.es/ixcongresoaehe/pdfB9/La%20trasncendencia.pdf)>, 14/04/2017.

Suárez Fernández, Jesús Ignacio: *Plaza La Habana (1895-1898)*, en: Guimerá A., Monte F. (coords.), *La Habana, Puerto Colonial siglos XVIII-XIX*, Fundación Portuaria, Madrid, [s/a].

Suárez Fernández, Jesús Ignacio: «La defensa de la plaza La Habana (1895-1898)», *Revista Verde Olivo*, No.4, 2016, pp. 52-54.

Taboada, Daniel: «La Orden Tercera de San Francisco de Asís», *Revista Opus Habana*, vol. 9, No. 2, La Habana, 2005.

Torre, José María de la: *Lo que fuimos y lo que somos o La Habana antigua y moderna*, Imprenta de Spencer y Compañía, La Habana, 1857.

UNESCO: «Reunión de Expertos sobre paisajes Culturales en el Caribe: estrategias de identificación y salvaguarda», Santiago de Cuba, 2005.

UNESCO: «Patrimonio universal y arquitectura contemporánea. La dirección del Paisaje Urbano Histórico», Viena, 2005.

UNESCO: «Propuestas relativas a la conveniencia de disponer de un instrumento normativo sobre los paisajes urbanos históricos», París, 2011.

UNESCO: «Recomendación sobre el paisaje urbano histórico, con inclusión de un glosario de definiciones», 2011, [http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL\\_ID=48857&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html) [15/09/2017].

UNESCO: Directrices prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, Fondos Extra-Presupuestarios Españoles,

París, 2005.

Valdés, Antonio José: *Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana (1813)*, Imprenta y Librería y Andrés Pego, La Habana, 1877.

Vasconcellos Portuondo, Daniel: «Institucionalización de la Arqueología en la Habana», *Boletín Gabinete de Arqueología*, No. 1, La Habana, 2001, pp. 22-28.

Venegas Fornias, Carlos: *Plazas de intramuros*, Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, La Habana, 2003.

Venegas Fornias, Carlos: *La Habana puerto colonial. Reflexiones sobre su historia urbana*, en: *La Habana puerto colonial. Siglos XVII-XIX*, Fundación portuaria, Madrid, [s/a].

Villalba Garrido, Evaristo: *El turismo en Cuba*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1993.

Weiss, Joaquín E.: *La arquitectura colonial cubana. Siglos XVI-XIX*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1979.

Zanetti Lecuona, Oscar: *La capital del azúcar*, en: García Díaz, Bernardo y Sergio Guerra Vilaboy: *La Habana / Veracruz, Veracruz / La Habana. Las dos orillas*, Universidad Veracruzana, México, 2010.

**AMA:** Agencia de Medio Ambiente.

**ARGUS:** Grupo Empresarial Naval y de Servicios Técnicos.

**ASTICAR:** Astilleros Caribe.

**AUSA:** Almacenes Universales S.A.

**CEPRONA:** Empresa de Proyectos y Tecnología Naval.

**CIMAB:** Centro de Ingeniería y Manejo Ambiental de Bahías y Costas.

**CIMEX:** Grupo Empresarial.

**CITMA:** Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente.

**CO:** Monóxido de Carbono.

**CTDM:** Centro Técnico de Investigaciones de Materiales de Construcción.

**CUPET:** Cuba Petróleo.

**DBO:** Demanda Bioquímica de Oxígeno.

**ENA:** Empresa Nacional de Astilleros.

**EP:** Estudio del Paisaje.

**FLOGOLFO:** Empresa Lanchera Flota del Golfo.

**Ft:** Fósforo total.

**GEIA:** Grupo Empresarial de la Industria Alimentaria.

**GTE-BH:** Grupo de Trabajo Estatal Bahía de La Habana.

**HARICUB:** Empresa Cubana de Molinera.

**IMSA:** Empresa Industrial Molinera de La Habana S.A.

**MICONS:** Ministerio de la Construcción.

**MINAL:** Ministerio de la Industria Alimentaria.

**MINEM:** Ministerio de Energía y Minas.

**MINFAR:** Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias.

**MITRANS:** Ministerio de Transporte.

**MO:** Materia Orgánica.

**NO:** Monóxido de Nitrógeno.

**Nt:** Nitrógeno total.

**OHCH:** Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

**Pa:** Patrimonio arqueológico.

**PMPG:** Plan de Manejo Paisaje Cultural.

**PUH:** Paisaje Urbano Histórico.

**RSU:** Residuos Sólidos Urbanos.

**SETECMA:** Servicios Técnicos Navales.

**SIT:** Sistema de Información Territorial.

**SST:** Sólidos Suspendidos Totales.

**TCH:** Terminal de Contenedores de La Habana.

**TERREF:** Terminal Refrigerada.

**UNE:** Unión Nacional Eléctrica.

**UNEAC:** Unión Nacional de Escritores y Artistas de Cuba.

**UP:** Unidades del Paisaje.

**ZPBH:** Zona de Protección Bahía de La Habana.

**ZPC:** Zona Priorizada para la Conservación.

# Glosario

**Área de Cautela:** área con un valor medio de protección, conlleva la intervención antes de que se realice un proyecto de obra, ya sea a través de prospecciones, sondeos arqueológicos o excavaciones, definiendo su extensión, integración o conversión a ZrA1.

**Arqueología preventiva:** disciplina que permite conocer y proteger el patrimonio arqueológico, a través de acciones que promueven la intervención de los suelos de manera planificada. También reduce el impacto de las obras constructivas en los espacios con potencial arqueológico sin previa documentación.

**Arqueología preventiva de primera fase:** a través de su implementación se establecen las figuras cautelares de Zonas de Reserva y Áreas de Cautela.

**Arqueología preventiva de segunda fase:** se disponen las actuaciones pertinentes en ZrA2, ya sea de seguimiento arqueológico, excavación e integración a ZrA1.

**Arsenal:** edificio destinado a la construcción, reparación, almacenamiento y distribución de armamento y munición.

**Astillero o atarazana:** lugar donde se construyen y reparan las embarcaciones (yates, buques militares, barcos comerciales) para el transporte de mercancías o de pasajeros. Se construye cerca del mar o de lagos y ríos navegables, para permitir el acceso de las embarcaciones.

**Ataguía:** macizo de tierra arcillosa u otro material impermeable, para atajar el paso de agua durante la construcción de una obra hidráulica.

**Atraque:** operación de ubicar un buque en un sitio previsto del muelle. Este concluye en el momento que es amarrado el último cabo a la bita del muelle.

**Berma:** espacio llano, cornisa, o barrera elevada que separa dos zonas. En los cuerpos de agua, reduce la velocidad del agua, también dirige el agua a zonas que no son susceptibles a la erosión.

**Bitá:** poste donde se amarra el cable del ancla cuando se fondea la nave y se fija a la infraestructura portuaria.

**Buque:** construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la cual fue construido o la propulsión que lo haga navegar. El concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, lanchas recreativas y de pesca, barcas, veleros, transbordadores, remolcadores y cualquier otro tipo de vehículo acuático. Incluye además de su casco, arboladuras, máquinas principales o auxiliares y las demás pertenencias fijas o no, que son necesarias para sus servicios de maniobra, navegación y equipamiento, aunque se hallen separadas.

**Calado:** denota la profundidad de agua necesaria para que un buque flote libremente. Es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla, con el espesor del casco incluido. Se mide mediante escalas situadas a cada banda del buque, a proa y a popa, y en algunos barcos también en la perpendicular media.

**Canal de acceso:** vía de agua cuyas profundidades mantenidas natural o artificialmente permiten que buques de determinado calado puedan navegar solamente dentro de ella.

**Cargas:** bienes, productos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados en buques.

**Central termoeléctrica:** instalación empleada en la generación de energía eléctrica a partir de la energía liberada en forma de calor, por la combustión de fósiles, como petróleo, gas natural o carbón. Este calor es empleado por un ciclo termodinámico convencional

para mover un alternador y producir energía eléctrica, liberando dióxido de carbono a la atmósfera.

**Contenedor:** unidad desmontable, rígida, apropiada para embarcar o almacenar carga en unidades menores, paquetes, piezas o materiales, que separa y protege su contenido contra pérdidas o daños. Posee dimensiones y dispositivos estándares que permiten su trincaje en transporte por mar.

**Contexto arqueológico:** ver Contexto-momento.

**Contexto civil:** conjunto de artefactos, elementos y condiciones materiales relacionadas con la actividad civil pública.

**Contexto doméstico:** conjunto de artefactos, elementos y condiciones materiales relacionadas con la actividad doméstica.

**Contexto funerario:** conjunto de artefactos, elementos y condiciones materiales relacionadas con la actividad funeraria.

**Contexto militar:** conjunto de artefactos, elementos y condiciones materiales relacionadas con la actividad militar.

**Contexto mixto:** conjunto de artefactos, elementos y condiciones materiales que relaciona a dos o más contextos antes mencionados. Estos contextos pueden generarse simultáneamente o de manera sucesiva.

**Contexto-momento:** conjunto de elementos y condiciones materiales relacionados de manera dinámica, conformados por la actividad humana. Este conjunto se desarrolla en circunstancias específicas que pueden darse de manera simultánea o sucesiva.

**Contexto religioso:** conjunto de artefactos, elementos y condiciones materiales relacionadas con la actividad religiosa.

**Cornamusa:** es el aparejo que se utiliza para sujetar un cabo. Normalmente se trata de una pieza de metal o de madera de extremos encorvados. Se fija, en su punto medio, a la superficie de la estructura que lo contiene.

**Dársena:** parte de un puerto resguardado artificialmente de las corrientes para que las embarcaciones puedan efectuar maniobras para atracar o fondear, o para realizar el desguace de los barcos.

**Dársena flotante:** protección frente a viento, oleaje y lluvia, centro de actividades y punto de reunión.

**Defensas (de los muelles):** artefactos localizados en el borde del muelle que impiden que el casco del buque impacte sobre su estructura. Los más simples pueden ser neumáticos viejos. Cuando los buques son de mayor porte, es necesario utilizar defensas específicamente diseñadas para este fin (de caucho, goma, entre otros).

**Dique:** estructura artificial creada mediante la superposición de capas de elementos de diferentes granulometrías y materiales, que se construyen para reducir la cantidad de energía proveniente del oleaje que entra en aquellos cuerpos de agua que se desea abrigar.

**Dique flotante:** es un artefacto naval que a través de la inundación de tanques, hunde la estructura para permitir que la embarcación a reparar ingrese en su seno. Una vez en su sitio, se achican los tanques provocando la elevación del conjunto, logrando así la puesta en seco que permite la maniobrabilidad en el buque.

**Dique seco:** también se conoce como dique de carena. Es la instalación portuaria destinada a poner las embarcaciones fuera del agua para efectuar reparaciones en su parte externa. Es una esclusa donde se introduce el navío para, una vez cerrada, bombear el agua del interior hasta dejar apoyada la embarcación sobre una cama o picadero. Las reparaciones que se realizan en esta

estructura, reciben el nombre de carenado y se efectúan en la parte del casco conocida como obra viva o carena.

**Embarcación:** denominación general con que se designa una nave de reducido tonelaje.

**Ensenada:** accidente geográfico costero. Generalmente se utiliza este término para describir una entrada de agua circular o redondeada con una boca estrecha. El término se emplea para referirse a cualquier bahía abrigada, los geógrafos nombran ensenada a una entrada de agua de menor dimensión que una bahía.

**Eslora:** dimensión de un barco tomada a todo lo largo, desde la proa hasta la popa. Se identifica como eslora máxima, a la distancia entre las perpendiculares a la flotación máxima, trazadas por los puntos más salientes en la proa y en la popa. En tanto, la eslora total, es la longitud entre los dos puntos más extremos del navío, conocida como LOA (*Length Over All*). En general, todas las medidas longitudinales a bordo reciben el nombre de eslora, por tanto se dice eslora de una escotilla, de una bodega, etc.

**Espigón:** estructura no lineal respecto a la costa, construida con bloques de roca de dimensiones considerables, o elementos prefabricados de hormigón. Por lo general son colocados dentro del agua, en ríos, arroyos o próximos a la costa marítima, con la intención de aumentar el flujo en varias direcciones determinadas, reducir el oleaje o evitar la decantación de arena.

**Estratigrafía arqueológica:** refiere los depósitos estratigráficos formados como consecuencia de la actividad humana y su interacción con el medio.

**Fanal:** gran farol montado sobre una torre construida para dicho propósito en los puertos o parajes arriesgados de las costas. Se utiliza para aviso y gobierno de los navegantes. También recibe los nombres de faro, farol o farola y linterna. También se denomina así al farol de popa del navío o buque comandante de una escuadra o

división.

**Fondeo:** posicionamiento de un buque en aguas establecidas para el anclaje.

**Fitosanitario:** perteneciente o relativo a la prevención y curación de las enfermedades de las plantas.

**Línea de flotación:** intersección del costado del buque con la superficie del agua.

**Masa de desplazamiento:** es el peso total del buque. Se calcula por la suma del peso en rosca (peso real de un buque cuando está terminado y listo para servicio y se encuentra vacío), más el peso muerto (peso real en toneladas que un buque puede transportar cuando está cargado hasta el calado máximo admisible).

**Muelle:** obra de piedra, hierro o madera, construida en dirección conveniente en la orilla del mar o de un río navegable, y que sirve para facilitar el embarque y desembarque de cosas y personas y aun, a veces, para abrigo de las embarcaciones.

**Nivel medio del mar:** la altura del mar, o nivel medio del mar, es el promedio resultante tras medir todas las pleamares y las bajamares. No es el mismo en todas partes, debido a la forma del elipsoide terrestre y a las anomalías gravimétricas en la Tierra.

**Refinería de petróleo:** plataforma industrial destinada a la refinación del petróleo, a través de ella se obtienen combustibles fósiles utilizables en motores de combustión (gas oil, gasolina, etc.), aceites minerales, asfaltos y otros. Las refinerías modernas incluyen entre otras, las unidades de conversión o de craqueo, que permiten la transformación de las fracciones más pesadas del petróleo, en fracciones más ligeras que puedan formar parte de un combustible ordinario (diésel, queroseno o gasolina).

**Silo:** construcción de madera, hormigón armado

o metal diseñada para almacenar granos y otros materiales a granel. Los más habituales tienen forma cilíndrica, similares a una torre. Los hay también de bolsa y de tipo *búnker*.

**Patrimonio arqueológico:** se entiende por patrimonio arqueológico todo bien mueble e inmueble que haya quedado como huella de la existencia de grupos humanos pasados. Refiere lugares de asentamiento humano y vestigios de cualquier tipo de actividad humana, cuyo conocimiento sea alcanzable a través de metodología arqueológica y del uso de disciplinas afines. Comprende los bienes que se encuentran en superficie, enterrados o bajo el mar.

**Pescante:** es un dispositivo para izar o arriar pesos a bordo de un barco.

**Pilote:** pieza larga o de estaca, de madera, hierro u hormigón armado, que se hinca en el terreno para consolidar los cimientos de una construcción.

**Puerto:** se desarrolla a orillas de un curso de agua, a orillas del mar, del océano, de un río, de un lago o de una laguna, en un ámbito acuático y terrestre, natural o artificial. Sus condiciones físicas y su organización permiten realizar maniobras de fondeo, atraque, desatraque y estadía de buques o de cualquier otro artefacto naval.

**Superestructura portuaria:** está constituida por todos los equipos portuarios y por las bodegas de mercaderías en general, bodegas de carga a granel sólido, tanques para almacenamiento de graneles líquidos, almacenes e instalaciones administrativas en general, talleres y toda otra obra construida dentro del recinto portuario.

**Tablestaca:** pilote de madera o tablón que se hinca en el suelo y que sirve para entibar excavaciones.

**Tablestacado:** conjunto de tablestacas que conforman

una pared hermética, destinada a la protección de muelles fluviales o marítimos.

**Terminal marítima o portuaria:** instalación o conjunto de instalaciones que constituyen la interface entre el modo de transporte marítimo y los modos de transporte terrestres.

**Varadero:** lugar donde varan las embarcaciones para resguardarse y limpiar sus fondos o componerlas.

**Zona de reserva:** área con un máximo valor de protección (ZrA1), cuya relevancia dentro de la trama urbana y social de la ciudad, debe integrarse dentro de proyectos que no afecten los suelos o dañen muros y superficies, reservándose para futuras labores arqueológicas (incluyen tanto subsuelos como alzados) que respondan a objetivos concretos de investigación. Los resultados servirán para enriquecer el conocimiento de la ciudad, desarrollándose dentro de programas que los integre y ponga en valor.

**Zona de riesgo Arqueológica:** categoría que alerta sobre la presencia de Patrimonio arqueológico o sospecha de su existencia a partir de fuentes orales o escritas. Implica supervisión arqueológica y dictamen, actuación cautelar específica según categoría de protección, participación en proyecto de obra y seguimiento durante la realización de ésta.

**Zona de riesgo Arqueológica 1 (ZrA1):** valor máximo de protección para el patrimonio arqueológico, asociado a acciones cautelares específicas, que se inician con la declaración de Zona de Reserva, asesoría y conservación del sitio para proyectos de investigación.

**Zona de riesgo Arqueológica 2 (ZrA2):** valor medio de protección para el patrimonio arqueológico, asociado a acciones cautelares específicas, que se inician con la declaración de Área de Cautela, asesoría e intervención del sitio.

# Índice

7	PROEMIO	152	<b>3. EL PAISAJE CULTURAL. UN ENFOQUE INNOVADOR PARA EL DESARROLLO URBANO</b>
9	PRESENTACIÓN	154	<b>3.1 Estudio del paisaje. Conceptualización</b>
18	<b>1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN</b>	155	3.1.1 Unidades del Paisaje
20	1.1 Definición del área de estudio	155	3.2.1 Recursos paisajísticos
22	1.2 Estrategias de acercamiento al tema y al territorio	156	3.1.3 Análisis visual
28	1.3 Instrumentos informáticos desarrollados	158	<b>3.2 Estudio del Paisaje Natural</b>
32	1.4 Instrumentos de Manejo del Patrimonio Cultural.	158	3.2.1 Relieve
32	1.4.1 Plan de Manejo Paisaje Cultural	162	3.2.2 Hidrología
37	1.4.2 Altas del Patrimonio Cultural	166	3.2.3 Sistema de Vegetación
40	<b>2. ACERCAMIENTO AL TERRITORIO</b>	170	<b>3.3 Estudio del Paisaje Antropizado</b>
42	2.1 Evolución histórica del territorio del puerto y la Bahía de La Habana	171	3.3.1 Asentamientos humanos
64	2.1.1 Hechos significativos y acontecimientos asociados a la bahía y puerto de La Habana	172	3.3.2 Sistema de puerto comercial
78	2.2 Sistema de fortificaciones coloniales de la plaza La Habana	182	3.3.3 Sistema de fortificaciones
96	2.3 Caracterización del territorio	182	3.3.4 Sistema de puerto industrial
96	2.3.1 Medioambiente	192	3.3.5 Sistema de infraestructura de comunicación
110	2.3.2 Economía	201	3.3.6 Sistema de viales y carreteras
120	2.3.3 Sociedad y Cultura	205	<b>3.4 Estudio del Paisaje Visual</b>
128	2.3.4 Identificación de actores	205	3.4.1 Definición del Paisaje Visual de la Bahía de La Habana
136	2.4 Información relevante	220	<b>3.5 Unidades del Paisaje</b>
138	2.5 Recorridos marítimos	220	3.5.1 Definición
140	2.5.1 Recorrido fotográfico por la bahía, 1960	223	3.5.2 Valoración y Categorización
146	2.5.2 Recorridos fotográfico por la bahía, 2015	228	<b>3.6 Valoración cualitativa del Paisaje Urbano Histórico</b>

# Integrantes del Plan Maestro

230 3.7 El paisaje como síntesis indispensable para el ordenamiento urbano

232 3.7.1 Recomendaciones desde el estudio del paisaje

238 3.9 Inventario del Patrimonio Cultural

280 ANEXOS

288 FUENTES CONSULTADAS

291 SIGLAS

292 GLOSARIO

**DIRECTORA DRA. ARQ. PATRICIA RODRÍGUEZ ALOMÁ**

**SUBDIRECTOR MSC. PABLO FORNET GIL**

**GRUPO DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANOS**

**Especialista principal:**

Arq. Kiovet Sánchez Álvarez

**Especialistas:**

MSc. Clara Susana Fernández Rodríguez

MSc. Carlos Melanio Laborí Rivero

MSc. Noemí Álvarez Quiñones

MSc. Luis Ramón Rodríguez Santos

Arq. María Teresa Padrón Lotti

Arq. Eugenio José Casanovas

Arq. Ayleen Robaina Barcia

Arq. Carmen Díaz Acosta

Tec. Daniel Castellanos Curi

**GRUPO DE TRÁMITES Y CONTROL URBANO**

**Especialista principal:**

MSc. Beatriz Osorio Pedraja

**Especialistas:**

MSc. Carmen Pons Morejón

MSc. Francis Crespo Romay

Lic. María Cristina García Capote

Arq. Martha María Samuel Andrade

Tec. Neidy Flores Sánchez

Tec. Daritza Cabrera Valmaseda

Tec. Sandra F. González Durán

**GRUPO DE I+D+I**

**Especialista principal:**

MSc. Niurka Cruz Soza

**Especialistas:**

MSc. Francisco Pascual Volta Díaz

Lic. Arturo A. Pedroso Ales

Lic. Laura Molina Gutiérrez

Lic. Asiel Pérez Ruíz

**GRUPO DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO**

**Especialista principal:**

MSc. Maidolys Iglesias Pérez

**Especialistas:**

MSc. Limbania Mariela Torres Simón

D. I. Glendys Cruz Wong

D. I. Catherine Álvarez García

Lic. María Victoria Pardo Miranda

Lic. Juan Carlos Santana Hernández

Lic. Olivian Álvarez Llanes

Lic. Abel Eduardo Carrasco Ruiz

Tec. María Teresa Najarro González

**GRUPO SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL**

**Especialista principal:**

Lic. Juan Carlos Bresó Rodríguez

**Especialistas:**

Ing. María Victoria Rodríguez Reyna

MSc. Raymundo de la Cruz Luzardo

Lic. Alina Inés González Viera

Lic. Marilys Pérez Valdés

Ing. Francisco Javier García Domínguez

Lic. José Julián Aniceto Pardo

**SECRETARÍA**

Lic. Daniela Díaz Domínguez

Tec. Yuniet Benítez Alarcón

Tec. Ariel Pérez Ruiz

Xiomaida Lores Bresler

Luis Cañizares

