

Patricia Rodríguez Alomá, coordinadora

Cuba: las centralidades urbanas son los lugares de la memoria



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión M.

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Eusebio Leal Spengler

Fernando Carrión M.

Jaime Erazo Espinosa

Mariano Arana

Margarita Gutman

René Coulomb B.

Coordinadora

Patricia Rodríguez Alomá

Editora de estilo

Verónica Vacas

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Impresión

Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-26-1

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas

Telf: (593-2) 246 2739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Primera edición: febrero de 2012

Quito, Ecuador

Contenido

Presentación	7
---------------------------	----------

Prólogo	9
----------------------	----------

Eusebio Leal Spengler

PARTE 1

MARCO NACIONAL

Consideraciones sobre el desarrollo urbano sustentable en Cuba	17
---	-----------

Carlos García Pleyán

Otra vez sobre lo nuevo y lo viejo	31
---	-----------

Isabel Rigol Savio

PARTE 2

LA HABANA, CIUDAD CAPITAL

La ciudad y la ley	61
---------------------------------	-----------

María Victoria Zardoya Loureda

Pasión y prejuicio en la construcción del patrimonio de La Habana	89
--	-----------

Alina Ochoa Alomá

Imaginario urbano de La Habana	137
Félix Julio Alfonso López	

Un marco conceptual para la gestión del desarrollo integral de los centros históricos: el caso de La Habana Vieja	163
Patricia Rodríguez Alomá	

Del parque Habana a la Plaza Vieja: historia de una transformación integral	219
Patricia Arteaga, Patricia Baroni, Pablo Fonet y J. Miguel Arrugaeta	

Experiencias del proyecto de seguridad pública en el centro histórico de La Habana	259
Rosa Carmen González Lorenzo y Carlos Armando Villanueva Morgado	

PARTE 3

EXPERIENCIAS EN CUATRO CIUDADES PATRIMONIALES: CIENFUEGOS, TRINIDAD, CAMAGÜEY Y SANTIAGO DE CUBA

Centro histórico de Cienfuegos. Centralidad y modelo de gestión en una ciudad del siglo XIX declarada Patrimonio Mundial	293
Irán Millán Cuétara	

El centro histórico de Trinidad como centralidad urbana. Modelo de gestión y políticas	329
Nancy Benítez Vázquez	

La Oficina del Historiador de la ciudad de Camagüey. Modelo de gestión	351
José Rodríguez Barreras	

El centro histórico de Santiago de Cuba, donde el plan y la gestión se dan las manos	365
Omar López Rodríguez, Gisela Mayo Gómez, Odalís Quintana Catón e Ivette Borjas Martín	

Parte 2

La Habana, ciudad capital

La ciudad y la ley¹

María Victoria Zardoya Loureda²

Siglos XVI y XVII

De la ciudad

- La Habana se hace ciudad

Después de dos intentos fallidos de establecimiento, uno en la costa sur y otro junto a la desembocadura del río La Chorrera, en la costa norte, la primitiva villa de La Habana se fundó en 1519, al oeste del canal que da entrada a una bahía con excepcionales condiciones como puerto. El desarrollo inicial de este temprano asentamiento no estuvo sujeto a una normativa que estableciese cómo debía producirse, sino que fue el resultado de un tanteo pragmático de adecuación a su emplazamiento, a partir de la experien-

- 1 Este escrito es una versión resumida del texto sobre la evolución de las regulaciones urbanas presentado en la exposición permanente de la Maqueta de la Ciudad, inaugurada en mayo de 2004, elaborado por la autora.
- 2 Arquitecta, Doctora en Ciencias Técnicas. Profesora titular de la disciplina de Teoría Crítica e Historia de la Arquitectura y el Urbanismo y directora del centro de Estudios Urbanos, CEU-H de la Facultad de Arquitectura de La Habana, ISPJAE. Secretaria del Tribunal Nacional Permanente de Grados Científicos para Arquitectura y Urbanismo. Vicepresidente del ejecutivo de DOCOMOMO Cuba. Miembro del Comité Cubano de ICOMOS.

cia acumulada durante siglos por los conquistadores en cuanto a trazados regulares, siguiendo, en lo posible, las instrucciones reales. Nació así una plaza, alrededor de la cual se concentraron las primeras actividades públicas de la villa y unas cuantas decenas de casas construidas con materiales precarios.

La significación de este puerto para el intercambio entre España y sus nuevas posesiones estimuló el desarrollo del poblado y lo convirtió en blanco de asaltos de corsarios y piratas. España dispuso, entonces, fortificar la villa, y con esta decisión se introdujeron instrucciones más precisas de ordenamiento del territorio, al concebirse una Plaza de Armas alrededor del Castillo de la Real Fuerza, que se ubicó en una parte de la plaza original. La necesidad de mejorar las condiciones defensivas de La Habana condujo a la construcción de dos fortalezas para custodiar la entrada de la bahía —San Salvador de La Punta y Los Tres Reyes del Morro— y, además, a la decisión de amurallarla.

A lo largo del siglo XVII, la ciudad ganó importancia, lo que se reflejó en un progresivo crecimiento hacia el oeste y hacia el sur, así como en la consolidación de una nueva plaza y el esbozo de otras tres, el aumento de la actividad constructiva con materiales más duraderos y costosos que los usados en el siglo precedente y, sobre todo, en el auge de las edificaciones religiosas en lo que entonces era la zona periférica de la ciudad. Como parte del sistema defensivo, se decidió la edificación de dos fuertes, uno hacia el oeste, en la entrada del río La Chorrera, y otro hacia el este, en Cojimar, para proteger esos lugares estratégicos de posibles desembarcos enemigos de España. En 1667, comenzó a construirse la muralla que contempló la posibilidad de un crecimiento posterior, para lo cual se dejó un espacio considerable entre los límites que se habían alcanzado hasta entonces y el perímetro del muro defensivo.

De las regulaciones

- Las Ordenanzas de Cáceres, primeras ordenanzas municipales

Las ordenanzas para la villa de La Habana y demás villas y lugares de la isla de Cuba, confeccionadas por Alonso de Cáceres y aprobadas por el Cabildo en 1574, constituyeron el primer reglamento que normó cómo debían funcionar las diferentes instancias judiciales y administrativas de la villa³. Dentro de sus 88 artículos se dispuso el abastecimiento de agua de la ciudad, las obras públicas “comunes a todos” y, en los artículos del 64 al 73, se precisaron algunas instrucciones generales sobre cómo debía construirse.

En estas tempranas disposiciones, llama la atención la intención de ordenar el crecimiento de una población que hasta entonces se desarrollaba con un alto grado de espontaneidad. En sus cláusulas se reiteraba la necesidad de que se construyera para promover que “esta villa se aumente y se ennoblezca”. A tal fin, se exigía la necesidad de poblar los solares o sitios que se otorgasen y que, en el acto de concesión, debían estar presentes un alcalde, un regidor y un alarife “(...) para que vean que no se metan en las calles públicas, que procuren que vayan derechas y que edifiquen como más hermoso parezca el edificio”.

Las Ordenanzas de Cáceres se pusieron en vigor en 1640 (Ordenanzas Municipales de la Habana, 1827) y con el tiempo, a través de acuerdos del cabildo, esas instrucciones fueron complementándose. Por ejemplo, en 1576 se prohibió el uso de la paja y el guano en las cubiertas de las nuevas casas que se construyeran, y en 1596 se acordó el amojonamiento de las estancias para medir e indicar los hitos divisorios.

3 Hasta entonces regían las instrucciones de la Audiencia de Santo Domingo en la Isla de la Española, primera de América con jurisdicción en Cuba, San Juan y tierra firme, y las ordenanzas reales que regularon los temas civiles y criminales de esos territorios.

- Las Leyes de Indias

Las Leyes de Indias, dictadas en 1573 por Felipe II, se concibieron como ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias (*The New City*, 1991). Fue un reglamento elaborado expresamente para dictar cómo debían establecerse las nuevas poblaciones en las posesiones coloniales españolas, primer cuerpo legal en la América hispana que aludió expresamente a la regularidad de la retícula ortogonal.

Así, junto a las especificaciones acerca de las normas necesarias en relación con acoger, instruir, castigar y convertir a la población india nativa y algunas regulaciones legislativas, estas ordenanzas establecieron una detallada y exhaustiva explicación sobre cómo debían ser las poblaciones en el nuevo continente.

Entre los objetivos principales se encontraba "ordenar" de una manera lógica la forma urbana, atendiendo a las condiciones particulares de cada sitio. Se instruyó que el tamaño de la plaza debía estar en proporción con el número de vecinos, fijando como mínimo 200 por 300 pies, y como máximo 500 por 800 pies. El lado mayor de la plaza debía ser, al menos, una vez y medio mayor que el lado menor. En cada una de las cuatro esquinas confluían dos calles perpendiculares, para facilitar el paso de la caballería. Todas las edificaciones que dieran su frente a la plaza y las ubicadas en las calles que salieran de esta debían tener portales, para la conveniencia de los comerciantes y para el tránsito peatonal.

Atendiendo a que las Leyes de Indias se dictaron en 1573, cuando ya habían sido fundadas muchas ciudades a lo largo de toda la América hispana, puede afirmarse que, como a menudo sucede, la ley consolidó muchas de las experiencias ya acontecidas, en particular la combinación de plaza y retícula, clave del urbanismo latinoamericano.

- El primer plan regulador, 1603

El ingeniero Cristóbal de Rodas realizó, en 1603, un proyecto para cerrar la ciudad, concibiendo así lo que, en términos modernos, se

denominaría el primer Plan Regulador que tuvo La Habana, que aunque no estaba acompañado de una regulación urbana, estableció el trazado y las alineaciones de muchas de sus calles, corrigiendo las irregularidades propias del período inicial de formación de la ciudad. Los ingenieros militares eran portadores de la instrucción y los medios técnicos necesarios para acometer tales empresas. El proyecto de Rodas contemplaba un ensanche de la ciudad, pues abarcaba un área tres veces mayor que la ocupada hasta ese momento. Su propuesta dictó las pautas del futuro crecimiento que tuvo La Habana.

Las nuevas edificaciones tuvieron que ajustarse a los linderos establecidos, en un trazado reticular que, aunque imperfecto, fue el reflejo de una voluntad de regularidad y orden propia de una villa que, por su creciente significación, ya había adquirido, en 1592, el título de ciudad y que en 1607 fue elevada a capital del país.

Por Acuerdo del Cabildo, en 1658 se realizó la primera división de la ciudad en ocho distritos.

Siglo XVIII

De la ciudad

- La Habana desborda sus límites

Durante la primera mitad de siglo XVIII, la población de La Habana aumentó considerablemente, hasta llegar a saturar el recinto intramural. Sus cinco grandes plazas quedaron definidas dentro de la trama de la ciudad (Venegas, 2003), pues a la Plaza de Armas, la Plaza Vieja y la Plaza de San Francisco se añadieron, en este siglo, la Plaza de la Catedral, junto a un conjunto de pequeñas plazuelas, vinculadas a las edificaciones religiosas que reafirmaron la significación de la Iglesia y su poder. Se reforzó, así, el carácter policéntrico de La Habana.

A partir de la segunda mitad de esa centuria comenzó una progresiva ocupación del territorio de extramuros, regida por un afán especula-

tivo a través del cual antiguas fincas suburbanas de la ciudad fueron parceladas para ser vendidas. Por razones obvias, estos asentamientos iniciales, embriones de los barrios de extramuros, se produjeron a ambos lados de los caminos que habían permitido la vinculación entre la ciudad y su zona rural tributaria. Poco a poco se rellenaron los espacios intermedios, gestándose así los barrios de la Salud, Guadalupe y Jesús María.

En 1762, La Habana fue tomada por los ingleses. Al ser recuperada por España, se decidió aumentar la defensa de la ciudad y para ello se construyeron tres grandes fortificaciones, San Carlos de la Cabaña, una ciudad amurallada, seguida por el Castillo del Príncipe y el de Santo Domingo de Atarés, con lo que se conformó el más completo sistema defensivo de Latinoamérica. Después de la ocupación inglesa, se aceleró vertiginosamente el ritmo de desarrollo de la ciudad, desde los puntos de vista económico y social, lo que repercutió notablemente en el ámbito constructivo, estableciéndose una gran diferencia entre sus edificaciones y las de las ciudades del resto del país.

Durante el gobierno del Marqués de la Torre, de 1771 a 1776, fueron notables las acciones de mejoramiento urbano. Junto con el proyecto parcialmente ejecutado de replanteo de la Plaza de Armas, se construyeron caminos, calzadas, paseos y puentes, lo que facilitó las comunicaciones de la ciudad con las zonas aledañas. Asimismo, se consideró el área inmediata a la muralla como lugar de recreo para la población.

Al concluir el siglo XVIII, la zona de intramuros estaba plenamente definida, mientras que, hacia extramuros, había comenzado un desarrollo urbano, aún precario, que se consolidó en el siglo venidero.

De las regulaciones

A lo largo del siglo XVIII, las ordenanzas municipales de 1574 mantuvieron su vigencia. El 27 de mayo de 1740 fueron ratificadas en Madrid con ligeras modificaciones en ocho de sus artículos, ninguno de los relacionados con la disciplina urbana (Ordenanzas Municipales

de la Habana, 1827). Por Real Cédula, en 1729 se suspendió la facultad del ayuntamiento para repartir tierras, indicada en el artículo 64 de las Ordenanzas de Cáceres. Esta potestad le fue reotorgada en 1741, pero solo para conceder solares en el área de intramuros.

En 1775, el inspector general del Cuerpo de Ingenieros, don Silvestre de Abarca, dispuso la obligatoriedad de dejar 1.500 varas como zona de despeje a partir del camino cubierto que corría a lo largo del foso de la muralla, lo que repercutió directamente en la ubicación de los primeros asentamientos estables en la zonas de extramuros, que tuvieron que desarrollarse distantes de la ciudad amurallada. Esta restricción fue reiterada por decretos, reales órdenes y bandos de los gobernadores. Como complemento a las ordenanzas municipales vigentes, los bandos de Buen Gobierno⁴ normaban sobre temas diversos, entre los que se encontraban aspectos relacionados con el orden urbano. En 1771 se ordenó destruir los bohíos construidos con techo de guano. En 1781, una década más tarde, se establecieron disposiciones relacionadas con la higiene pública, que velaban por la limpieza de las calles y de las plazas, y, además, normaban sobre el uso de la Zanja Real.

El peso de los aspectos urbanos fue aumentando con el tiempo, y ya al finalizar el siglo se contemplaban más de una decena de artículos en los que se exigían licencias para acometer una obra y se prohibían actividades nocivas para el medio ambiente urbano, como la tala de árboles en los paseos públicos, botar aguas negras a la vía, la permanencia de materiales de construcción en las calles, así como la existencia de ventanas voladas a la calle, entre otras reglamentaciones⁵.

En general, hubo continuidad entre los bandos de los sucesivos gobernadores, pues gran parte de los artículos se mantenía, y algunos se modificaban o ampliaban, a la vez que se añadían otros⁶. Durante el

4 Bando de Buen Gobierno. Capitán general Luis Unzaga y Amenaza, 28 de marzo de 1783.

5 Bando de Buen Gobierno. Capitán general conde de Santa Clara, 28 de enero de 1799.

6 Bando de Buen Gobierno. Capitán general Marqués de Someruelos, 9 de marzo de 1811; Bando de Buen Gobierno. Capitán general Juan Manuel Cagigal, 18 de octubre de 1819.

gobierno de Francisco Dionisio Vives⁷ se realizaron adiciones en 1824, 1825, 1826, 1827 y 1828. Esta continua promulgación de disposiciones entorpecía el conocimiento y la aplicación de sus preceptos.

Siglo XIX (1800-1850)

De la ciudad

- La Habana se extiende

A lo largo del siglo XIX se consolidó el desarrollo de la zona de extramuros. Poco a poco, los espacios interiores de la red conformada por los antiguos caminos, convertidos en calzadas, se rellenaron con un trazado de vocación reticular. Así pues, se desarrollaron, unas tras otras, parcelaciones de estancias de diferentes dimensiones, que, hasta entonces, se utilizaban para la agricultura y la ganadería, y se conformaron los llamados barrios de extramuros por adiciones sucesivas. En dicho territorio, la forma de ocupación de las parcelas fue similar a la de la zona intramural, con la construcción de edificaciones que se asociaban entre sí por paredes medianeras, propias de una urbanización de tipo compacta.

Este crecimiento urbano coincidió con un afán de modernización que se volcó hacia las afueras de la ciudad, en paseos, alamedas y calzadas. Fue el resultado de la fusión de los intereses de los criollos ricos con los del gobierno español en su última colonia en América. Se destacan, en ese sentido, las obras emprendidas por el capitán general Miguel Tacón, entre las que sobresalen las importantes transformaciones que promovió en la zona de extramuros, con la reconstrucción de la calzada de San Luis Gonzaga, más tarde llamada de la Reina, y la concepción del paseo que inicialmente llevó su nombre, importante eje este-oeste, adecuado tanto para paseos como para acciones milita-

res; así como la construcción de significativos edificios públicos y la introducción de mejoras en cuanto a orden e higiene.

Otra muestra de la importancia de la zona de extramuros fue el surgimiento del barrio del Cerro, zona de veraneo de las familias habaneras adineradas, en la que se construyeron villas de descanso, en contacto con la naturaleza, alejadas del bullicio de la ciudad y conectadas con esta a través de la calzada, prolongación del camino del Monte, que constituyó el eje central de su desarrollo. En 1850, el área urbanizada de La Habana se extendía aproximadamente hasta la calzada de Belascoaín.

De las regulaciones

Las ordenanzas municipales de 1574 continuaron vigentes hasta 1855, complementadas por otras disposiciones. Durante el gobierno del capitán general José Cienfuegos, de 1816 a 1818, se dictó una nueva orden de supresión de los bohíos. En este mismo período, en septiembre de 1817, por Real Orden, se dispuso la delineación y ensanche de los barrios de extramuros, que fue ejecutada por topógrafos del Real Cuerpo de Ingenieros. Esta disposición otorgó mayor rectitud y amplitud a las calles, además de condicionar un trazado más regular que el ocurrido a finales del siglo XVII en la zona de extramuros. Un ejemplo de esto fueron los barrios que se desarrollaron entre las calles Prado, Belascoaín, Reina y el litoral norte de la ciudad.

También por Real Orden, en 1830 se autorizó la construcción de la zona polémica de las murallas. A partir de ese momento, la ancha franja que había quedado sin poblar, entre los barrios de extramuros y la ciudad, fue ocupada con nuevos repartos.

En 1837 fueron puestas en vigor, por el Ayuntamiento de La Habana, las "Ordenanzas de edificios de Madrid, Toledo y Sevilla, acomodadas a los usos y costumbres de esta ciudad" (Ordenanzas Municipales de la Ciudad de La Habana, 1855). Este reglamento exigía la presentación al ayuntamiento de planos de planta y fachada, junto con una memoria descriptiva para obtener permiso de construc-

ción de una nueva edificación. Para la construcción de plantas altas y la apertura de vanos se necesitaba, también, la autorización del maestro mayor. En 1841, se ordenó nuevamente la demolición de bohíos y bajareques en la zona de extramuros, y se dictó una ordenanza para corregir los defectos de alineación que aún subsistían.

- Ordenanzas municipales de 1855

En 1842, don Gerónimo Valdés dictaminó en un bando de Gobernación y Policía la realización de un ordenamiento de las diferentes disposiciones administrativas de todo tipo, que hasta entonces estaban esparcidas en diferentes edictos. Fue necesario, además, teniendo en cuenta que eran generales para toda Cuba, clasificar las que eran específicas para La Habana, separando las de gobierno de las de la Policía Municipal. Se dispuso la formulación de un proyecto de ordenanzas municipales en el que participaron importantes personalidades de la ciudad y miembros de claustro de la Escuela de Medicina de la Real Universidad, para añadir recomendaciones sobre salubridad pública. Las nuevas ordenanzas se aprobaron el 24 de diciembre de 1855, durante el gobierno de José de la Concha (Ordenanzas Municipales de la ciudad de La Habana, 1855). A diferencia de las añejas Ordenanzas de Cáceres, estas estaban subdivididas en 13 capítulos, con temáticas específicas. En el noveno capítulo, titulado “Edificios”, se daban normas generales sobre cómo debían ser las construcciones, en las que se reiteraban muchos preceptos establecidos en los bandos de Buen Gobierno, y se incluían nuevas restricciones, como algunas normativas sanitarias elementales de evacuación de las aguas negras, o la prohibición de construir con madera, guano o paja, así como la construcción de escalones, quicios u otros elementos que sobresalieran de la línea de fachada.

En este reglamento, se reiteró la necesidad de presentar planos de planta y elevación de fachadas, firmados por personal competente. Para el otorgamiento del permiso para construir, era necesario el visto bueno de un maestro mayor arquitecto, que era un funcionario esta-

tal encargado de velar por que se cumpliesen las normas establecidas para la construcción. El capítulo 12 estaba dedicado a “paseos públicos” y en él se establecían, entre otros aspectos, multas para quienes maltrataran los árboles y las flores, así como las direcciones permitidas para el tránsito de coches a través de ellos.

Siglo XIX (1851-1899)

De la ciudad

- La Habana se ensancha

Durante la segunda mitad del siglo XIX surgieron los barrios El Carmelo y El Vedado, suburbios destinados esencialmente a la función residencial, portadores de principios de ordenamiento urbano que introdujeron cambios significativos en relación con la ciudad que se había desarrollado hasta el momento. En estos barrios se establecieron una inédita relación entre la edificación y la calle, y un protagonismo del arbolado dentro de la ciudad nunca antes visto.

Tras la aprobación del derribo de las murallas, en 1863, fue promovido el Reparto Las Murallas, construido en el último tercio del siglo XIX, una faja de edificios monumentales flanqueada por portales, en los que se concentraron edificios públicos de carácter comercial, cultural, de oficinas, hoteles y casas de huéspedes, entre otras funciones, otorgándole un nuevo empaque a La Habana de entonces. Esta zona asumió, paulatinamente, un gran protagonismo en la vida de la sociedad habanera.

Junto con estas nuevas urbanizaciones, la ciudad se extendió hasta Infanta, y surgieron, además, núcleos distantes hacia el sur, como Santos Suárez, mientras se consolidaron otras poblaciones periféricas como Luyanó y Regla.

Al otro lado del río Almendares, en la intersección del camino de Vuelta Abajo con el camino que iba hacia la costa, había surgido un case-
río para indios nombrado Quemados de Marianao. A lo largo del impor-

tante recorrido, que con el tiempo se convertiría en la calzada de Marianao, se continuaron produciendo asentamientos, y un poco más al sur, próximo a las márgenes del río Quibú, se desarrolló el centro de expansión de un poblado, que por el notable auge alcanzado a lo largo del siglo XIX, llegó a adquirir, en 1878, categoría jurídica como municipio independiente, con el nombre de Marianao (Inclán Lavastida, 1952).

De las regulaciones

- Las ordenanzas de construcción de 1861

En octubre de 1861 se presentaron, para ser discutidas y aprobadas, las Ordenanzas de construcción para la ciudad de La Habana y pueblos de su término municipal. Este reglamento fue aprobado y su publicación se autorizó en enero de 1862, pero su edición oficial se realizó en 1866 (Ordenanzas de Construcción para la Ciudad de La Habana, y Pueblos de su Término Municipal, 1866).

Las ordenanzas de construcción constituyeron el primer cuerpo legal dedicado específicamente a normar cómo debía construirse en la ciudad de La Habana. Significaron un enorme salto cualitativo y su promotor, el señor Antonio Mantilla, gobernador civil y corregidor de la ciudad, las consideraba más completas y acabadas que las que entonces regían en España. De hecho, en Madrid no existía un reglamento de este tipo.

La promulgación de las ordenanzas está ligada a otras medidas encaminadas a solucionar los graves problemas que presentaba la capital cubana. Desde 1859, por Real Orden, había sido creado el cargo de arquitecto municipal, pero en la práctica este no funcionaba. Ese oficio se puso en vigor junto con la elaboración de las ordenanzas, con un reglamento de sus obligaciones, y se eliminó el de maestro mayor, por considerarse que quienes ejercían esa responsabilidad no tenían la preparación adecuada. Asimismo, fue ordenado el diseño de un plano geométrico con líneas de nivel de la ciudad y de los pueblos de su

jurisdicción que fijase la nivelación y el alineamiento en cada zona, junto con el estudio de un sistema de desagües⁸.

Las ordenanzas de construcción introdujeron una nueva disciplina para la ciudad. Se fijaron sus límites oficiales, los procedimientos reglamentarios para edificar, la obligatoriedad de la alineación, las alturas aceptadas según el rango de la calle, las obras permitidas o no, reglas sobre construcciones y demoliciones, entre otros aspectos. Las calles se clasificaron en cuatro órdenes, según su ancho, y en función de este se determinó la altura de sus edificaciones.

Esta normativa fue el reflejo de un interés por el orden, la higiene, la racionalidad, el buen funcionamiento y el ornato de la ciudad, síntesis de las ideas de avanzada que circulaban en Europa y Estados Unidos en aquella época. Las ordenanzas dieron continuidad a la tradición española y se organizaron en 23 capítulos, subdivididos en artículos numerados en forma consecutiva. La repercusión de las ordenanzas fue trascendental en la definición de la imagen de la ciudad de La Habana, teniendo en cuenta que estuvieron vigentes hasta 1963, período durante el cual se conformó más de la mitad de su territorio actual.

Las regulaciones fueron exhaustivas disposiciones que reglamentaron sobre los principales parámetros que definen la morfología urbana de una zona, forma y tamaño de las manzanas y lotes, altura de las edificaciones, ancho de calles y aceras, presencia o no de portales, forma de asociación de las edificaciones, entre otros puntos.

- Trascendencia urbana

La obligatoriedad del portal público corrido para las plazas y calles de primer y segundo orden, así como la definición de las alturas de las edificaciones definieron dos rasgos identificadores de las zonas compactas de La Habana, los corridos portales de sus calzadas y paseos, y

8 Ejecutado por Francisco Albear y de Lara de 1861 a 1864. Constituyó el primer plano de La Habana con curvas de nivel y triangulación moderna.

la continuidad homogénea de bandas horizontales prácticamente infinitas de cornisas, balcones y pretils.

La concepción de ejes porticados continuos a lo largo de las vías más importantes de La Habana de entonces tiene sus raíces en la Ilustración y en los principios del urbanismo neoclásico. Se promovía una búsqueda de la belleza, la armonía, el decoro y de las proporciones adecuadas. No se pensaba en la fachada independiente de una edificación o de un reducido número de ellas, sino en la imagen unitaria de un conjunto mucho mayor, en un diseño unificador e integral de la ciudad, con un sentido más colectivo.

- Nuevas poblaciones

El tercer capítulo de las ordenanzas fue dedicado a los proyectos de nueva población, y fue considerado, por el señor Mantilla, como el más importante, por su futura repercusión en el porvenir. Es notable la modernidad que portaban sus preceptos al establecer la obligatoriedad de una retícula de manzanas de 80 a 100 metros, orientadas, siempre que fuera posible, en dirección nordeste a sudoeste, así como la necesidad de dejar manzanas libres para espacios públicos, plazas, iglesias, mercados y parques. Dictaban, además, el uso del jardín y el portal al frente de las edificaciones con arbolado público en las calles de primer y segundo orden.

Las ordenanzas de construcción brindaron un camino legalmente autorizado para romper con el modelo de la vieja ciudad, y lanzar a La Habana hacia la modernidad urbana.

- Ordenanzas municipales y leyes sobre obras públicas

En mayo de 1881, con la promulgación de las ordenanzas municipales de policía urbana y rural del término municipal de La Habana, fueron derogadas las ordenanzas municipales de 1855, las que, en la práctica, habían quedado obsoletas desde la promulgación de las ordenanzas de construcción de 1861. Estas nuevas ordenanzas municipales de

1881 no contradecían a las ordenanzas de construcción, que continuaron como el reglamento más importante al respecto.

A partir de 1883 comenzó a regir en Cuba la Ley General de Obras Públicas, análoga a la decretada para España en abril de 1877, seis años antes, relacionada con el uso y aprovechamiento de recursos y las construcciones destinadas a servicios a cargo del Estado. La ley de Aguas para la República de Cuba, promulgada en 1879 (Valladares, 1954) y aprobada en Madrid en 1891, dictaminó sobre el uso de las fuentes de agua, aspecto muy importante para el desarrollo urbano de la ciudad, en particular para las nuevas poblaciones que se proyectasen.

Siglo XX (1900-1930)

De la ciudad

- La Habana se engalana

Al terminar la dominación española en Cuba, el territorio urbanizado de La Habana se extendía aproximadamente hasta la calzada de Infanta, con ramificaciones hacia el suroeste, siguiendo la calzada del Monte, hacia el sur, a ambos lados de la calzada de Jesús del Monte, y hacia el oeste, con los barrios de El Carmelo y El Vedado, conectados con la ciudad a través del ferrocarril urbano.

Durante el primer gobierno interventor norteamericano, de 1898 a 1902, se realizaron inversiones de gran envergadura en el sector inmobiliario, en la agricultura y en el turismo, por parte de magnates y corporaciones norteamericanas, encaminadas a asegurar la eficiencia en sus negocios. Comenzó a ejecutarse el Malecón, se introdujo el uso del tranvía eléctrico, el teléfono, la electricidad e importantes medidas para mejorar la higiene de la ciudad, entre otras acciones. Estos esfuerzos fueron iniciados por ingenieros norteamericanos y continuados y ejecutados por profesionales cubanos.

- La explosión constructiva

A lo largo de las primeras décadas del siglo XX, en La Habana se produjo un vertiginoso proceso de urbanizaciones asociado a una gran explosión constructiva, que en el ámbito urbano trajo como consecuencia la compactación de la ciudad hasta la calzada de Infanta, la gradual ocupación del territorio de El Vedado y, sobre todo, la proliferación de urbanizaciones periféricas.

Así surgieron nuevos repartos hacia el sur y el oeste, mientras La Habana heredada del período colonial transformaba su imagen. Esta nueva ciudad estuvo directamente condicionada por los preceptos establecidos en las ordenanzas de construcción. En las zonas antiguas, una parte significativa de las acciones constructivas estuvo encaminada a lograr las alineaciones exigidas y a edificar los portales en las calles de primer y segundo orden; los nuevos repartos seguían las instrucciones establecidas para las nuevas poblaciones.

En contraste con las urbanizaciones reticuladas surgidas hasta entonces, en 1914 se diseñó el reparto del Country Club, al oeste del río Quibú, con anchas y sinuosas calles que determinaron unas manzanas irregulares con dimensiones nunca antes usadas en La Habana y de evidente ascendencia anglosajona. Tras concluir la Primera Guerra Mundial se desarrollaron rápidamente otras muchas parcelaciones en la ciudad, algunas de ellas como ampliaciones de las ya existentes.

Las transformaciones llevadas a cabo durante la administración de Carlos Miguel de Céspedes, bajo la dirección del urbanista francés J. C. N. Forestier y con un equipo de arquitectos cubanos y franceses, se propusieron otorgar a La Habana una nueva imagen (Leujene y Gelabert, 1991). El Plan de Embellecimiento y Ampliación de La Habana, puesto en práctica parcialmente, se propuso destacar los principales focos de la ciudad y entrelazarlos a través de una red de amplias avenidas de indiscutible aliento parisino. Así, en la zona central se produjeron importantes transformaciones en el eje del Paseo del Prado, en la zona que se convirtió en parque de la Fraternidad, en el acceso al Palacio Presidencial a través de la avenida de las Misiones, en el litoral de la

bahía, con la aparición de la avenida del Puerto y la prolongación del Malecón, la escalinata de la universidad, entre otras muchas acciones.

Al analizar un plano del crecimiento que se produjo en La Habana durante esos años, llama la atención la yuxtaposición de retículas con diferentes orientaciones y dimensiones, lo que, evidentemente, fue el resultado de que la urbanización de su territorio se hubiera producido “a retazos”. Esas parcelaciones se sucedieron a lo largo de varias décadas, como consecuencia de un proceso especulativo llevado a cabo por diferentes dueños, y materializado por distintos profesionales. Sin embargo, se aprecia una homogeneidad por zonas, dentro de un espíritu colectivo de ciudad, que es el resultado, en gran medida, de la aplicación de lo establecido en las ordenanzas de construcción y las condicionales de fabricación propias de cada reparto.

En esta Habana del siglo XX es fácil apreciar la separación de los diferentes sectores sociales, polaridad que diferenció los tipos de urbanización y las variadas tipologías arquitectónicas que la distinguen.

De las regulaciones

- El uso a gran escala de las ordenanzas de construcción

Las ordenanzas de construcción de 1861 no fueron reeditadas hasta 1903 (Ordenanzas de Construcción para la Ciudad de La Habana, 1903), justo al comienzo del enorme *boom* constructivo que se desarrolló en La Habana en las primeras décadas del siglo XX. A pesar del tiempo transcurrido desde su promulgación seguían siendo un reglamento actualizado.

A esta reedición se incorporaron, como anexos, disposiciones y anotaciones sobre modificaciones realizadas a varios artículos. Entre estas se encontraba el reglamento para establos de toda clase, obras de saneamiento, pliego de especificaciones aprobado por el ingeniero Jefe de la Ciudad, así como condiciones higiénicas que deben reunir las casas en Cuba, y la ponencia del dr. Erasmus Wilson, presentada en el

III Congreso Panamericano celebrado en La Habana en febrero de 1901, sobre la distribución de casas higiénicas, en la que recomienda que cualquier vivienda, independientemente de la forma y tamaño de su lote, debe dejar un 30% de superficie descubierta para una mejor iluminación y ventilación de sus locales.

Estos preceptos relacionados con aspectos higiénicos fueron un antecedente de las ordenanzas sanitarias promulgadas en esa temprana fecha. Las ordenanzas sanitarias normaron los aspectos relacionados con el abastecimiento y evacuación de las aguas en la ciudad, y la necesaria ventilación de las edificaciones, entre otros temas.

En el Artículo 54 de estas reglamentaciones, ampliado después por decreto presidencial en 1926 (Valladares, 1954), se estableció la obligatoriedad de pasillos laterales y de un 33%, como mínimo, de superficie descubierta en cada lote, para todas las edificaciones que se construyesen más allá de la calzada de Infanta. Así, pues, la ley respaldó la consolidación de la casa tipo villa como elemento propio de las nuevas poblaciones. Las ordenanzas sanitarias fueron complementadas con el reglamento para instalaciones sanitarias en el término municipal de La Habana, promulgado por decreto presidencial en julio de 1914.

La Ley Orgánica de los Municipios, decretada en 1908 (Valladares, 1954), fue otro reglamento que influyó en el ámbito constructivo habanero, al normar sobre las funciones del gobierno municipal y del ayuntamiento, y sobre los repartimientos especiales que este podía realizar.

- Las Condicionales de Fabricación

Para los nuevos repartos que se urbanizaron se establecieron las llamadas Condicionales de Fabricación, que constituyeron disposiciones específicas según el caso de las dimensiones de calles, aceras, portales, altura de las edificaciones, cantidad de superficie descubierta por lote, presencia de área verde, entre otros aspectos. Estas normas complementaban lo dispuesto de manera general en las ordenanzas de cons-

trucción. Para algunos repartos, las especificaciones fueron mínimas, mientras que, para otros, fueron muy exhaustivas. Tal es el caso de las Condicionales de Miramar, que, por las modificaciones realizadas en 1953, se convirtió en un pequeño reglamento de 26 preceptos (Valladares, 1954).

- Por un trazado diferente

En las reediciones que se realizaron de las ordenanzas de construcción a inicios de la década del veinte (Ordenanzas de Construcción para la Ciudad de La Habana y Pueblos de su Término Municipal, 1922), se insertaron anotaciones en el tercer capítulo, dedicado a nuevas poblaciones en relación con las tendencias internacionales que se oponían al uso de la retícula ortogonal para el diseño de nuevas urbanizaciones, por considerar que las calles cortadas perpendicularmente “(...) no satisfacían el sentido pintoresco (...)”, según se analizó en el Primer Congreso Panamericano de Arquitectos, celebrado en Montevideo en 1920, donde se acordó que la cuadrícula uniforme solo se usaría por excepción y en zonas pequeñas, ya que la ausencia de calles en curvas o en líneas quebradas, diagonales o radiales impedía acortar las distancias. Este modo orgánico que se recomendó trajo como consecuencia la dispersión del tejido urbano.

Siglo XX (1930-1959)

De la ciudad

- La Habana cambia su imagen

A partir de los años treinta del siglo XX, en La Habana se sucedieron transformaciones significativas al oeste del Almendares. La intención de exaltar el entorno y acceso a las instalaciones del cuartel Columbia impulsó la remodelación de las calles que llegaban al campamento, con

la construcción de varios edificios públicos monumentales en terrenos que originalmente pertenecían al cuartel. Durante los años cuarenta se construyó el primer tramo de la Vía Blanca, con el propósito de comunicar barrios distantes de las áreas centrales, y por toda la ciudad se diseminaron parques y plazas a la escala de los barrios.

Al iniciarse la década del cincuenta, se pudo materializar la idea planteada sucesivamente por los urbanistas Enrique Montolieu, Pedro Martínez Inclán y J. C. N. Forestier de crear una Plaza Cívica rodeada de importantes edificios públicos que conformasen un nuevo centro administrativo para La Habana.

Durante esos años se produjo otra gran explosión de repartos, unos como relleno de intersticios y vacíos que habían quedado, como La Puntilla o Nuevo Vedado, otros como prolongaciones de los ya existentes, los llamados "Alturas de", y otros muchos, como Fontanar, Santa Catalina, Casino Deportivo, Altahabana, entre otros, que fueron formando un anillo periférico de suburbios concebidos a partir de la propagación del uso del automóvil. La ciudad se extendió progresivamente, y con las nuevas conexiones a través del Almendares, el municipio de Marianao prácticamente se integró a La Habana.

En la medida en que nuevas tecnologías y nuevos principios estéticos se fueron introduciendo en Cuba, asociados a la arquitectura moderna, muchos proyectistas y propietarios reclamaron la autorización para construir edificios altos; la zona de El Vedado fue la preferida para estas edificaciones.

Así, se produjo otro cambio significativo en la ciudad. Se erigieron, una tras otra, las conocidas torres que identifican la silueta de El Vedado en su zona más próxima al litoral. La presión ejercida por los inversionistas, sumada a la postura anti urbana del Movimiento Moderno, trajo como consecuencia violaciones reiteradas del espacio exigido como jardín y portal. Entonces comenzó un proceso de subvaloración de las reglamentaciones urbanas, por considerarlas un instrumento coercitivo de la creatividad.

De las regulaciones

- Acuerdos del ayuntamiento y reglamentos de uso

Las ordenanzas de construcción promulgadas en 1861 sufrieron sucesivas modificaciones a través de acuerdos del Ayuntamiento de La Habana, acuerdos de la Cámara, resoluciones del Ministerio de Obras Públicas, leyes orgánicas y hasta por decretos presidenciales, con el propósito de dar respuesta a los imperativos que imponían los adelantos técnicos, en particular el uso creciente del automóvil. Asimismo, se redactaron reglamentos sobre temas específicos como, por ejemplo, el Reglamento de Anuncios (1900, 1903, 1907, 1910, 1922 y 1928), el reglamento para el establecimiento de aire acondicionado (1940), el decreto sobre el uso de elevadores (1948), el reglamento de las funciones de los directores facultativos de obras, Colegio Nacional de Arquitectos (1949), y el reglamento para la instalación de anuncios luminícos, vallas y tableros anunciadores en el término municipal de La Habana (1954).

En 1942, se decidió que las ordenanzas de construcción de 1861, aún vigentes, debían ser sustituidas por un cuerpo legal actualizado. Para ello, se creó una comisión encargada de confeccionar el nuevo reglamento. Sin embargo, estas nuevas reglamentaciones no fueron implantadas y las añejas ordenanzas de construcción permanecieron vigentes hasta 1963.

- Crecimiento en altura

Las nuevas posibilidades técnico-constructivas y la influencia de otros países propiciaron el crecimiento en altura de las edificaciones, por lo que fue necesario normar al respecto. En 1931 se dictó un acuerdo en el cual se prohibió terminantemente construir edificios de más de tres plantas en El Vedado. Este acuerdo fue modificado seis años más tarde para ampliar hasta cuatro plantas el alcance del acuerdo anterior (Valladares, 1954).

Tras la promulgación de la Ley-Decreto de la Propiedad Horizontal, en septiembre de 1952 (Valladares, 1954), el interés por poder construir edificios altos se hizo aún mayor. Crecer en altura constituyó una forma de multiplicar, una y otra vez, el valor de los terrenos, lo que se convirtió en un importante estímulo del negocio de bienes inmobiliarios.

Ante tal presión, en 1953 fue promulgado un decreto que modificaba las alturas máximas permitidas en El Vedado. Este nuevo decreto, a diferencia del anterior, no fijaba una altura máxima única para todo el barrio. Por otro lado, los límites se fijaron en relación con el ancho de la calle y no por el número de pisos. El territorio fue dividido en dos zonas (Valladares, 1954), la primera, comprendida entre las calles L, 27 de Noviembre y El Mar, donde se permitió una altura menor o igual que el doble del ancho de la calle, más una fracción que no excediera los dos metros para completar un piso, y la segunda comprendía el resto de ese barrio. También, se diferenciaron las calles Paseo y G, donde se autorizaron edificios de hasta diez pisos, siempre que la altura no excediese los 32 metros.

Siglo XX (1959-2000)

De la ciudad

A partir de las transformaciones políticas y sociales ocurridas después de 1959, la dinámica constructiva en la ciudad de La Habana cambió radicalmente. La capital estaba en desproporción con las demás ciudades cubanas, por lo que se priorizó el desarrollo urbano del resto del país. De esta forma se contuvo el proceso de parcelación de repartos, así como la construcción de torres en las zonas centrales, lo que, en muchos casos, hubiera implicado grandes demoliciones.

Durante la década del sesenta, la actividad constructiva estuvo encaminada, fundamentalmente, a la construcción de centros educativos, deportivos y recreativos, y a la satisfacción de necesidades de vi-

vienda, a través de edificaciones realizadas por el Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda (INAV) en un gran conjunto, como el de La Habana del Este, o en otros más pequeños, insertados en espacios libres dentro de la ciudad, diseñados con un enfoque de respeto al contexto. Hacia el oeste se construyeron las Escuelas de Arte de Cubanacán, emplazadas en el antiguo campo de golf del Country Club y la Ciudad Universitaria José Antonio Echeverría (CUJAE), próxima al antiguo Central Toledo, único complejo azucarero de la capital.

A lo largo de los años setenta se desarrollaron conjuntos habitacionales para satisfacer grandes demandas de vivienda, generalmente ubicados en zonas periféricas, como completamiento y prolongación de repartos urbanizados en la década del cincuenta, entre los que se destacan Alamar, San Agustín y Altahabana. Estas urbanizaciones fueron el resultado de una esquematización del urbanismo racionalista, de un menosprecio por la ciudad tradicional y de una concepción de proyecto en la que no se partía de un diseño urbano que la arquitectura asumía, a diferencia de los repartos, sino que se realizaba el diseño completo de las nuevas urbanizaciones a partir de proyectos, muchas veces típicos, asociados a la tipología impuesta por sistemas prefabricados rígidos. Fueron también el reflejo de un pensamiento que obviaba las regulaciones urbanas, por juzgarlas como algo obsoleto, pues se consideraba que el urbanismo debía regirse por otros principios. No es casual que tanto en la carrera de Arquitectura como en la de Derecho esos temas desaparecieran.

A partir de los años ochenta, diferentes factores condicionaron cambios en algunas de esas concepciones. En 1982, La Habana Vieja fue incluida en la Lista del Patrimonio Mundial, suceso importante que coadyuvó a la revalorización del patrimonio heredado. Esta nueva postura se evidenció en un reconocimiento de los valores patrimoniales de ese conjunto y además en el rescate de la ciudad tradicional.

Coincidiendo con la revitalización del movimiento de microbrigadas a mediados de la década del ochenta, la construcción de viviendas sociales se realizó rellenando espacios vacíos con proyectos específicos para cada uno de los lotes seleccionados, alternativa que permitió una

mejor integración con la ciudad. Esta actitud formó parte de un pensamiento renovador de la arquitectura llamada “de los ochenta” que pretendió superar el estado de estancamiento en que se encontraba la arquitectura en ese momento. Esa visión se refleja, asimismo, en nuevos conjuntos urbanos como Las Arboledas, y la Villa Panamericana, terminada en 1991, cuyo diseño recupera elementos característicos del urbanismo tradicional de La Habana a lo largo de su historia; y constituye, además, la muestra de una nueva postura en relación con la validez de los códigos como instrumento de ordenamiento urbano. Se realizó un proyecto que asumió el uso de la retícula ortogonal con un eje arbolado como centro lineal del conjunto. A partir de esas premisas, se establecieron lineamientos en cuanto a ubicación de funciones públicas, uso mixto, alturas de las edificaciones y alineación de fachadas, entre otros.

Los últimos años de la pasada centuria fueron testigos de una intensa reflexión acerca de los valores urbanos y arquitectónicos de la ciudad, de sus problemas, y de sus posibles soluciones. Para La Habana, el siglo XX concluyó con grandes retos para su futuro.

De las regulaciones

- Nuevas Ordenanzas de Construcción

En octubre de 1963 se aprobaron las Nuevas Ordenanzas de Construcción (Nuevas Ordenanzas de Construcción para la Ciudad de La Habana, 1963) para la ciudad de La Habana⁹. Este reglamento tuvo como precedentes las Leyes de Solares Yermos y de Reforma Urbana, promulgadas tras el triunfo de la Revolución, en 1959 y 1960, respec-

9 En su elaboración participaron el Consejo Superior de la Reforma Urbana, el Ministerio de Salud Pública, el Sindicato Nacional de la Construcción, el Ministerio de la Construcción, la Empresa Nacional de Mantenimiento de Inmuebles Urbanos, el Colegio Nacional de Arquitectos y la Dirección y funcionarios de del Departamento de Arquitectura y Obras Municipales.

tivamente. Las Nuevas Ordenanzas constituyeron una modernización del antiguo código. Se elaboraron sobre la base de que muchas de sus normas ya estaban obsoletas y de la necesidad de adecuarse al desarrollo que se esperaba en la ciudad desde todo punto de vista. Es significativo que no se incluyera el tema de las nuevas poblaciones.

Un año más tarde, en 1964, la Dirección de Planificación Física realizó un esquema de plan director en el que, por primera vez, se dimensionó y delimitó la ciudad de La Habana en su conjunto, integrada por seis municipios, con una autoridad central. La propiedad estatal sobre todo el territorio posibilitó analizar y planificar la ciudad en su totalidad, sin el conflicto de diferentes jurisdicciones administrativas. Se estableció la subdivisión de la capital en seis regiones, a partir de las características físicas y sociales particulares de cada zona, con el propósito de crear un equilibrio y una redistribución funcional dentro del territorio. Luego de constituido el Instituto de Planificación Física, se creó otro plan director, en 1971, realizado por un equipo de especialistas de varias ramas, que dio continuidad a los lineamientos del plan anterior, con un enfoque técnico y cultural más avanzado. Se propuso un centro de tráfico para la organización de los flujos vehiculares más importantes, la distribución de zonas de hábitat en función de centros de producción, enseñanza e investigación, y una zonificación detallada del área de desarrollo del puerto. Cabe destacar que se consideró que, además de La Habana Vieja, existen otras zonas de valor patrimonial en la ciudad.

Con la división político-administrativa de 1976, nació la provincia Ciudad de La Habana, que abarca la zona metropolitana de la antigua provincia La Habana.

- Las regulaciones urbanísticas de Ciudad de La Habana

En 1984, la Dirección Provincial de Planificación Física aprobó un nuevo plan director, que no solo comprendió a Ciudad de La Habana, sino que trazó lineamientos para el territorio de la provincia de La Habana. Se contemplaron otros elementos en el análisis, como el cui-

dado del medio ambiente y la necesidad de elaborar, aprobar y poner en vigor nuevas reglamentaciones urbanas para la ciudad. A partir de 1985, en la capital, se comenzó la confección de las regulaciones urbanísticas de Ciudad de La Habana. Fue necesario elaborar una metodología propia que, si bien partía de considerar a la ciudad en su conjunto y al plan director su fuente fundamental, estableció un tratamiento diferenciado con regulaciones urbanas propias para cada uno de los 15 municipios en que había sido subdividida la provincia —en la división político-administrativa de 1976— (Fernández Núñez, 1998).

La elaboración de las regulaciones urbanísticas para cada municipio fue un trabajo multidisciplinario en el que participaron la Dirección de Planificación Física y Arquitectura, las 15 direcciones municipales de Arquitectura y Urbanismo de la ciudad, el Centro Nacional de Restauración, Conservación y Museología y el Instituto de Planificación Física, entre otras instituciones. En los nuevos reglamentos se utilizaron clasificaciones de zonas y sectores de regulación que permitieron establecer tratamientos diferenciados según las especificidades de cada territorio, atendiendo a las funciones predominantes, a las restricciones necesarias en determinadas áreas de la ciudad, y, sobre todo, a los valores urbanos y arquitectónicos. Las zonas residenciales, a su vez, se clasificaron en sectores tipológicos, en función de sus características urbanas.

Para su mejor divulgación, se publicó un folleto con el contenido literal oficial de las regulaciones, donde se incluyeron anexos con glosarios, tablas, ilustraciones y gráficos que complementan el texto y, además, un plegable de divulgación popular con un resumen de las regulaciones urbanísticas de cada una de las zonas y sectores del municipio, en un lenguaje comprensible para la población.

Las regulaciones urbanísticas de la ciudad de La Habana son los reglamentos que están en vigor en los diferentes municipios de La Habana; constituyen un conjunto de disposiciones técnico-jurídicas dirigido a orientar la acción constructiva de entidades y ciudadanos con vistas a preservar los valores urbanísticos y arquitectónicos de la

ciudad; son aprobadas a nivel municipal; y tienen vigencia por cinco años, para posibilitar su actualización periódica. Sus disposiciones afectan tanto a las áreas urbanizadas y urbanizables como a las no urbanizadas y no urbanizables.

En mayo de 2003 se efectuó un taller sobre las regulaciones de El Vedado, en el que participaron el Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, la Dirección de Planificación Física de la Ciudad Habana, la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana, la Unión Nacional de Artistas de Cuba y la Facultad de Arquitectura del ISP-JAE, en colaboración con otras instituciones, con el propósito de "(...) instituir principios e instrumentos que permitiesen perfeccionar, complementar y simplificar el manejo de este instrumento vital para el control y la gestión del territorio" (Lanza, 2007). A partir de los resultados del taller, la Dirección de Planificación Física de la Ciudad Habana elaboró las nuevas regulaciones urbanas de El Vedado, en vigor en la actualidad para ese territorio. Al año siguiente se efectuó otro taller, con propósitos similares, para el Malecón tradicional.

A partir de la experiencia del taller de El Vedado, en julio de 2003 se realizó otro taller en el centro histórico que compiló las regulaciones vigentes hasta ese momento para la Habana Vieja y el criterio de los expertos; y con la aplicación de la metodología del llamado código inteligente y los aportes que habían emanado del propio taller de El Vedado, se ha ido conformando, para ese territorio, un nuevo cuerpo de regulaciones, que se encuentra en revisión en la actualidad. Se trata de regulaciones preservacionistas, creadas para regular una urbanización histórica de gran complejidad tipológica, funcional y formal.

Bibliografía

- Fernández Núñez, José Manuel (1998). *Regulaciones urbanísticas de la Ciudad de La Habana*. La Habana: GDIC.
- Inclán Lavastida, Fernando (1952). *Historia de Marianao*. La Habana: Edit. El Sol.

- Lanza, Enrique (2007). "La grande charrette de La Habana: el taller para las regulaciones urbanísticas de El Vedado". En *Regulaciones urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución*. La Habana: Ediciones Boloña y Ediciones Unión.
- Leujene, J. F. y J. Gelabert (1991). "Jean Claude Nicolás Forestier, la ciudad como paisaje". *The New City*. Florida: University of Miami, School of Architecture.
- Valladares, Ángel Luis (1954). *Urbanismo y construcción*. La Habana: P. Fdez. y Co.
- Venegas, Carlos (2003). *Plazas de intramuro*. La Habana: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

Documentos

- Ley General de Obras Públicas de la Isla de Cuba y reglamento para su ejecución. 1883.
- Nuevas Ordenanzas de Construcción para la Ciudad de La Habana. 1963.
- Ordenanzas de Construcción para la Ciudad de La Habana y Pueblos de su Término Municipal. 1922.
- Ordenanzas de Construcción para la Ciudad de La Habana y Pueblos de su Término Municipal. 1866.
- Ordenanzas de Construcción para la Ciudad de La Habana (vigentes para todas las poblaciones cubanas). 1903.
- Ordenanzas Municipales de la Ciudad de La Habana. 1855.
- Ordenanzas Municipales de La Habana. 1827.
- The New City* (1991). "Las Leyes de Indias". Florida: University of Miami, School of Architecture.