ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

variaciones sobre la regularidad

El Proyecto de EL VEDADO en la formación de La Habana metropolitana

Tesis Doctoral - julio 2009

carles crosas armengol

Universitat Politècnica de Catalunya
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio
Director: xabier eizaguirre garaitagoitia

huella primera

La ciudad de la *"Línea"*

La "barriada del ferrocarril"

La "ciudad lineal" oculta en la cuadrícula
Solares expectantes en el fracaso inicial del barrio
Recreo y salud, motores y atractivos de El Vedado
Quintas y ciudadelas, las dos caras de la moneda
Línea, diagonal en la inflexión, excepción en la cuadrícula

huella segunda

La visión sistémica de la trama

El barrio de las élites

city beautiful, ciudad jardín
Grandes villas, síntesis del pimer esplendor de El Vedado
Villas eclécticas, sustancia y arte del tejido
Equipamientos, una nueva dimensión
infraestructuras, sistemas especializados
J.C.N. Forestier, sistemas y diagonales en la trama ortogonal

huella tercera

De trama a retícula

La ciudad negocio

primera densificación de El Vedado
isotropía posicional y estructura reticular
primeros ensayos
el automóvil y la trasgresión de los cánones
tipos residenciales: geometrías cuadradas y alargadas
diversificación funcional
la norma, a remolque de la arquitectura

huella cuarta

La gran dimensión

El centro capital

crecer hacia el cielo, de criterio a ley
el Plan Piloto de La Habana
grandes obras, "la Ciudad del automóvil"
la Rampa, macro-intersección de El Vedado
las sombras alargadas sobre la retícula

huella quinta

Un mosaico de espacios colectivos

La recuperación cívica del espacio urbano

1959 _ la "Revolución" urbanística
códigos, acciones
espacios libres colectivos, nuevos iconos urbanos
la concatenación de espacios libres colectivos
el re-uso del espacio construido

PARTE III

huellas

urbanidades yuxtapuestas

Las huellas dactilares tienen características esenciales que permiten identificar las personas. “Crestas” y “surcos” interpapilares se combinan formando dibujos únicos: un micro-orden de llenos y vacíos, de continuidades y cortes bruscos, de hilos gruesos y finos. Su enigmático valor identificativo, y sin embargo tan universal, se debe a su absoluta permanencia y a su naturaleza diversiforme (no hay dos igual).

En el plano de la ciudad, también la forma y disposición de los elementos urbanos (casas, calles, parques...) nos descubren su propia identidad. Es así como su forma general y los mejores de sus fragmentos, logran tener una condición única, distintiva. Pero a diferencia de la epidermis dactilar, la piel urbana sí cambia, a medida que se incorporan o eliminan algunos de sus elementos. Y a pesar que muchos de los rasgos de su forma general permanezcan (de la topografía, de sus tejidos más consolidados, de sus grandes avenidas), las relaciones entre los elementos más menudos sí se alteran con el tiempo. Ante esta condición mutante de la urbanidad, se han utilizado metáforas como la del palimpsesto[1], extraordinariamente fértil para explicar la condición compleja y variable de lo urbano.

En El Vedado, distintas huellas urbanas, con forma e identidad propias, se han sucedido de forma yuxtapuesta desde su origen, sin necesidad de hacer tabula-rasa sobre las anteriores. Lejos de adivinar una única y verdadera huella identitaria, interesa presentar El Vedado como yuxtaposición de identidades distintas, en ocasiones complementarias, en otras contrapuestas, y que en suma, configuran su riqueza urbana.

Si en el primer capítulo se ha presentado el interés de El Vedado desde la interpretación de su forma y uso actuales, y en el segundo, la trascendencia de sus orígenes y proyecto inicial, en el presente nos situamos entre el uno y el otro, para desvelar, desde el proceso de su (trans)formación, cuáles son las huellas urbanas que arman su personalidad. Se trata del descubrimiento de cinco huellas yuxtapuestas, que permanecen sobre un mismo esqueleto urbano, que son producto de cinco maneras distintas de pensar la forma de la ciudad, con finalidades y objetivos particulares. Si se han presentado antes miradas alternativas sobre su diversidad constitutiva, la aproximación al tejido como resultado de las sucesivas transformaciones, complejiza y enriquece las “variaciones sobre la regularidad” que esta tesis pretende construir.

Surgidas en un contexto socioeconómico, político y cultural determinado, las huellas urbanas son el resultado de una determinada forma de actuar sobre la ciudad, en la que se priorizan algunos elementos -calle, manzana, parcela, volumen, tipos residenciales- por encima de otros. Podría parecer que las huellas de la ciudad son resultado de una planificación general (de un plan maestro o sectorial, de una normativa, de una estrategia global). Pero son en cambio, en la mayoría de los ocasiones, suma de actuaciones más

1 André Corboz por ejemplo, ha utilizado el término *“palimpsesto”* para explicar las nuevas condiciones urbano-territoriales, cuya complejidad es leída a través de la metáfora de los antiguos documentos (ver por ejemplo *“Le terriroire comme palimseste”*). “Palimpsesto” es un *“Manuscrito antiguo que conserva huellas de una escritura anterior borrada artificialmente”* (Diccionario Real Academia Española).

Vista aérea de El Vedado, hacia 1928
(Archivo MICONS)

menudas, aisladas, independientes, incluso esporádicas. Son de alguna manera, un “proyecto implícito” más que un “plan general”. Más una tendencia repetida de actuación, que una estructura coherente y planificada.

A pesar de mantener un claro orden cronológico, las huellas urbanas no son literales capítulos de la biografía urbana de El Vedado. Presentadas aquí de forma sucesiva, corresponden a una selección de aquello que ha sido verdaderamente relevante en el devenir urbanístico del barrio: el poso de los “momentos” urbanos más interesantes, aquellos en los que un pensamiento sobre la ciudad cristaliza de una manera más concreta sobre el tejido. Y a pesar que lógicas y productos urbanos logren su máximo esplendor en un período temporal concreto, sus “maneras” permanecerían vivas en adelante, constituyendo para siempre, parte de su identidad. Cuando en los años 30’ se apostó por una ciudad más densa – introduciendo los bloques de apartamentos -, la “huella” de la ciudad jardín de las casas aisladas permaneció en muchas de las actuaciones desarrolladas en décadas después.

Las huellas se formulan sobre la imagen abstracta del damero, pero también en la base de una ciudad construida que se pretende transformar. El tejido se modifica una y otra vez: recurriendo a la sustitución, pero sobretodo a la adición. También la relación entre sucesivas huellas urbanas se establece de forma variable: en algunos casos desde la indiferencia, cuando los respectivos intereses versan sobre elementos o partes distintas, lo que implica coexistencia; en otros desde el conflicto, cuando sobre unos mismos espacios se actúa de forma opuesta, lo que implica sustitución. Pero en la mayoría de casos – y ni que sea de forma parcial – con cierto diálogo en conflicto: lo que permite actuar por complementariedad y yuxtaposición.

Nuevas formas y nuevos usos combinados, componen, sobre la imagen abstracta de la isotropía cuadricular, el dibujo de una espina dorsal, de una supercuadrícula, de un mosaico de espacios menudos o de una retícula de nodos. Son, las variaciones sobre el damero:

La primera de las huellas se ordena según un claro esquema Lineal y toma como referencia Parcela + Edificación (se construyen casas sobre unas parcelas predeterminadas).

La segunda se apoya sobre los grandes sistemas de espacio público (calles y parques) y dotaciones. Consideramos Sistémica su naturaleza y Manzana+urbanización son los principales elementos de composición urbana.

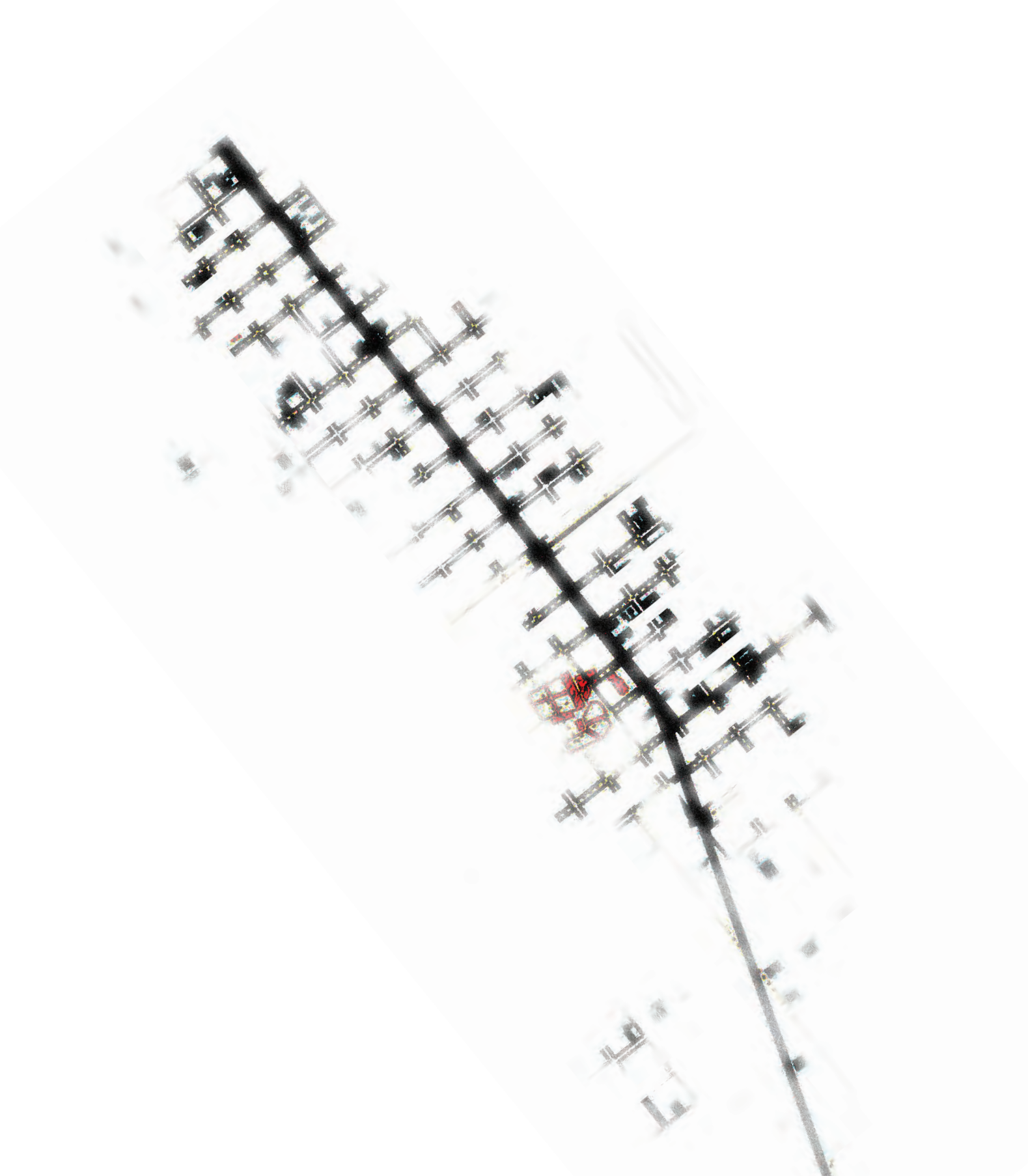
La tercera Huella urbana destaca por su organización Isótropa, constituyendo un esquema singular en base a un elemento urbano y a un concepto específico: Esquina + Densidad.

Incorporada de manera radical, la cuarta establece una estrategia Jerárquica, que resalta el papel de Infraestructura + Altura, como conceptos fundamentales para el desarrollo de la gran ciudad.

Finalmente, la quinta de las huellas urbanas organiza su forma general como un Mosaico, en el que los Usos Colectivos + Espacio Libre son principios ordenadores.

Las huellas urbanas son la crónica de una transformación urbana, de unos procesos y unas actuaciones de repercusión y éxito desigual: huellas expansivas por su gran capacidad de materialización y huellas más discretas por lo poco que se han materializado. Presentadas siempre desde en su lectura positiva, se les atribuye el mérito de una urbanidad cambiante, rica por superposición de intenciones y de ideas, que acumula sobre un mismo sustrato elementos que tienen su razón de ser en el marco en el que fueron implantados.

	forma general – crecimiento	principales elementos de actuación
huella I	LINEAL	**parcela + edificación**
huella II	SISTÉMICA	**manzana + urbanización**
huella III	ISÓTROPA	**esquinas + densidad**
huella IV	JERÁRQUICA	**infraestructura + alturas**
huella V	*POR “NEGATIVO”*	**espacio libre + uso colectivo**



La ciudad de la "Línea". La "*barriada del ferrocarril*"[2]

La perfecta cuadrícula isótropa del plano original de El Carmelo esconde la importancia de la "Línea" del camino de hierro, auténtico eje vertebrador de un modelo de crecimiento lineal, más que propiamente reticular. El centenar de manzanas planificadas tienen toda la razón de ser en la vía de ferro-carril que las atraviesa longitudinalmente. Eso explica bien que el desarrollo del barrio no se produjera desde la ciudad central hacia el territorio, sino a la inversa, desde la orilla del Almendares hacia la Batería de Santa Clara. Es ésta una característica singular de la manera de crecer de El Vedado, que enfatiza su autonomía respecto la ciudad central, rompiendo con la forma tradicional de extensión urbana, por contacto y desde dentro hacia fuera.

En 1857, dos años antes de la aprobación del proyecto de "nueva población", el mismo Domingo Trigo, pedía licencia para la construcción del paradero del ferrocarril de El Carmelo. El embrión de El Vedado se situaba en un territorio alejado física y mentalmente de la ciudad, accesible únicamente a través del nuevo medio de comunicación (una auténtica revolución que transformaría radicalmente desde sus orígenes las lógicas de crecimiento urbano).

La llegada de la nueva infraestructura en la Isla se producía a través de los crecientes contactos con el mundo anglosajón – con los Estados Unidos e Inglaterra – donde tomó mayor empuje esta industria. Destacar el primer ferrocarril de la isla, que comunicó La Habana con Güines, una ciudad productora del interior. Muy tempranamente, en 1837 se inauguró el primer tramo, entre la capital y Bejúcal, convirtiéndose así en el primero de los ferrocarriles "españoles" (que llegaba una década antes que el Barcelona-Mataró, de 1848, el primero en territorio peninsular). Este ejemplo da fe del gran potencial de la ciudad de La Habana durante estos años y de la importancia de la colonia dentro de un debilitado imperio español. La necesidad de transportar azúcar desde los territorios agrícolas interiores hacía la gran ciudad y su puerto fue verdadero móvil de esta temprana iniciativa, que mejoraría también el tráfico de otros productos como el café, aguardiente, maíz y tabaco. De todas maneras, la línea Habana-Güines no fue una excepción, sino que en años sucesivos el nuevo transporte fue irrigando todo el país. Según Moreno y Fraginals, cuando en 1848 se inauguraron los primeros 29 Km. en la costa norte de Barcelona, Cuba contaba ya con más de 600 Km. de vías férreas[3].

Algunos estudios han descrito la red de trenes de tracción animal que recorrían los distintos sectores de la ciudad de La Habana[4]. En el sector meridional, la línea de Jesús del Monte circulaba por la calzada con el

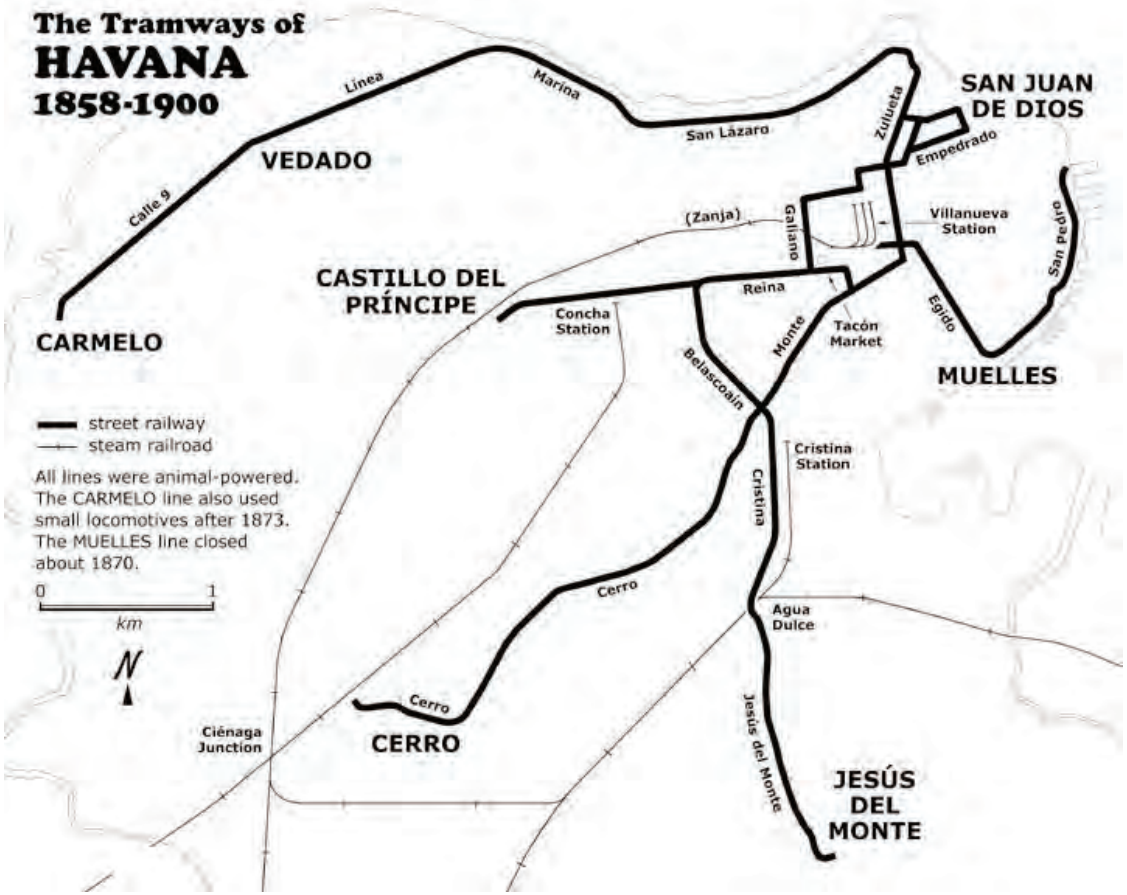
---

2 José Maria Bens Arrate utiliza esta propia denominación en su artículo "*Parcelacion*es", habiendo sido citado también anteriormente por Luís Bay Sevilla en "*Viejas costumbres cubanas. La Barriada del Vedado*".

3 Moreno Fraginals, Manuel, *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*. Crítica, Barcelona, 2002, p.208.

4 Allen Morrisson, "*Electric transport in Latin America*" en *http://www.tramz.com* y Alfonso Gallol, Berta, *Los transportes habaneros, Instituto de investigaciones del Transporte,* La Habana, 1991, Tomo *3 / Condiciones generales para la construcción del ferrocarril urbano.*

huella primera _ interpretación
Línea y el esquema en espina



^< Red de de tranvías en 1900 y 1930
(según interpretación de A. Morrisson)

v v Imagen de la “maquinita” al Carmelo

mismo nombre, mientras que la del Cerro seguía un tramo común hasta la intersección con Belascoain. Dos líneas de corto recorrido enlazaban también la antigua estación de Villanueva con el Egido y hasta los muelles de San Pedro y otra, por la Calzada de la Reina hasta las proximidades del Castillo del Príncipe. Finalmente, a poniente de la ciudad, la línea de El Carmelo recorría la costa: desde la calle Zulueta, siguiendo después por la línea litoral por San Lázaro, Marina y entrando a El Vedado por la Línea hasta el paradero situado en las proximidades del Almendares.

El diagrama y cronología de las líneas del ferrocarril urbano sitúan la barriada de El Carmelo en relación a los demás barrios de la ciudad. En la década de los 60' del siglo XIX, El Vedado surgía como alternativa a la ciudad congestionada, pero en realidad estaba lejos de poder competir con los ámbitos periféricos elegidos por las residencias nobles de la ciudad. El Cerro se había erigido, años antes, como área por excelencia de las grandes quintas patricias, alejadas tanto de las inclemencias urbanas como del mar.

Ha existido siempre una cierta controversia acerca del supuesto carácter "exclusivo" y clasista de El Vedado. Algunas voces han sostenido que estos atributos estaban ya implícitos en el proyecto inicial, llegando incluso a establecer falsas coincidencias acerca del origen del topónimo "Vedado", en su significado de "inaccesible o prohibitivo para determinados segmentos de la población". Pero como tratamos de mostrar aquí, la "ciudad de la Línea", que caracterizó las primeras décadas del barrio, estuvo lejos de tal consideración. Sería más tarde, entrado el siglo XX cuando una nueva coyuntura socio-política y la formulación de una nueva idea de ciudad, relacionaría el barrio con tal condición elitista. Esta discusión, sobre la caracterización social del barrio, fue motivo de debate desde un origen, centrándose a menudo en la repercusión del "porte" social sobre la ciudad construida:

> *"Es bello, alegre, claro, amable, moderno, cómodo, hasta distinguido si queréis, deliciosamente burgués en fin; pero no es elegante, ni mucho menos aristocrático, por fortuna. Para vivir con elegancia tendría que soportar una vida de preocupaciones y cuidados; procuranse uniformidad de tonos y colores, ser esclavo del detalle, de la línea, de la moda; y para conservar su rango aristocrático, rodearse de prejuicios, de orgullo y de vanidades. De ninguno de esos aliños necesita su aspecto saludable. Bañado de sol, tendido a la orilla del mar, oreado por la brisa, se despereza, voluptuoso, sano, pleno de luz, de color y de alegría".*[5] (1912)

5 *Revista del Vedado*, La Habana, n.4, año VIII, 04/1912, p.12.

En el contexto urbanístico internacional de las últimas décadas del siglo XIX al que nos hemos referido en el segundo capítulo, se han destacado las estrechas relaciones entre el ferrocarril y la urbanización. Sin embargo, entre las referencias y analogías presentadas para el caso, no se ha hecho expresa referencia a la Ciudad Lineal, como concepción urbanística de primera magnitud en esta época. Sin lugar a dudas, la Ciudad Lineal de Arturo Soria y Mata, presentada en 1882, es uno de los productos más paradigmáticos del urbanismo decimonónico. Proyecto visionario, de ambición utópica y universal, se llegó a implementar de forma parcial en Madrid, a través de la creación de la Compañía Madrileña de Urbanización en 1894, que llegaría a su auge entorno a 1914. Soria y Mata definió de una forma tan clara como elemental la nueva forma urbana:

> *“El sentido común junta a los ricos y a los pobres para decir: viviremos mucho mejor que al presente en casas aisladas las unas de otras, con árboles, plantas y flores, si estas casas se colocan cerca de una vía férrea. Luego la forma de la Ciudad debe ser la de un ferrocarril o tranvía, con casas aisladas entre sí a uno y otro lado de los carriles”*[6] A. Soria y Mata, 1894

El espíritu de la propuesta, y hasta la experiencia de la construcción de la Ciudad Lineal de Madrid, guarda claras analogías con el desarrollo urbano de El Carmelo de la misma época. Nada que ver desde el punto de vista de la utópica visión del primero, un proyecto en esencia teórico, a pesar de su parcial materialización en un tramo entre Vallecas y Chamartín, en la antigua periferia de Madrid. Sin embargo, a la vista de la fotografía de la ciudad tomada en 1906 o del esquema de su estado de ocupación hacía 1910, parece más que oportuno relacionar ambas experiencias urbanísticas. Primero, por la imagen compartida de ciudad jardín, construida por casas aisladas con sus respectivos jardines. Segundo, por su expreso cuidado de la urbanización de la calle, que confiere un parecido formal entre ambas experiencias, incluso mayor que con los trazados orgánicos propios de la “ciudad jardín” más ortodoxa.

---

6 A. Soria, *Nueva arquitectura de las ciudades,* conferencia pronunciada en el Ateneo de Madrid en 1894. Fragmento extraído de Alonso Pereira, José Ramón; *La Ciudad Lineal de Madrid,* Arquithemas, n. 3, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1998.

Revisando ambos casos en la actualidad, podríamos sostener además, que la impronta teórica de los dos proyectos acabó por ser inversamente proporcional al potencial y éxito de su realización. La ciudad lineal construida por la Compañía al este de Madrid, está hoy difuminada en medio de los sucesivos crecimientos periféricos de la ciudad, vislumbrándose únicamente en la fuerza de su trazado principal y en algunas pocas edificaciones originales que han conseguido persistir. La retícula de El Vedado en cambio, ha adquirido con el tiempo una presencia urbana únicamente intuida en su realidad inicial, superando su carácter suburbano por una potente centralidad. Seguramente sea esta contradicción, un argumento que refuerce más aún la condición utópica de la propuesta de Soria y Mata.

La huella de la ciudad del ferrocarril que fue El Vedado en sus orígenes se solidificó desde su arranque hasta el final de la dominación española (1º de enero de 1899). La liberación definitiva del gran imperio en decadencia daría origen a una nueva etapa, denominada en ocasiones como "pseudo-república", en alusión a la falsa autonomía de la antigua colonia que conseguía finalmente su "status" de independencia. En realidad, la precaria dependencia política de los españoles fue reemplazada por la subordinación económica a los Estados Unidos, y con el paso del tiempo, la influencia social, económica, política y cultural de este país sería más y más evidente. En realidad, está situación vino a consolidar las tendencias características de los últimos tiempos de la colonia. Como comenta Moreno Fraginals, fueron una suma de factores distintos los que propiciaron que *"España mantuviese su hegemonía política sobre Cuba mientras lentamente la Isla iba pasando a ser dependiente de Estados Unidos en el sentido económico. Hay que tener presente que durante el siglo XIX Cuba fue siempre el segundo mercado suministrador y el tercero comprador de Estados Unidos*"[7].

Para el caso concreto de El Vedado, las repercusiones de este cambio fueron inmediatas. El mismo 1901 un sindicato americano (constituido en Nueva Jersey en 1899) compraba la red del ferrocarril urbano para proceder a su modernización. Fue así como la *Havana Electric Railway Company* contribuyó a dar un empuje al definitivo desarrollo del barrio, con una apuesta decidida respecto a otras áreas de la capital[8]. La modernización del ferrocarril consolidaba la primera de las huellas urbanas sobre la trama de El Vedado. Los antiguos trenes tirados por animales habían conseguido poner en valor un nuevo espacio para la ciudad del siglo XX. Habían abierto la posibilidad de explotación de este territorio, siguiendo el empeño y la intuición de los emprendedores de las actividades de ocio y de salud, de los baños y los hoteles. Su verdadera consolidación como área residencial vendría a posteriori, cuando las primeras construcciones dejarían de tener su inicial consideración de casas de campo. Sin embargo, hasta aquel momento, la aristocracia siguió prefiriendo las suaves laderas al sur de la ciudad, lejos de un mar que aparecía aún como una incógnita.

Imágenes de la Ciudad Lineal de Arturo Soria
a. esquema de la sección de la avenida central
b. imagen real de 1906
c. esquema del estado de ocupación hacia el año 1910
(imágenes de *La Ciudad Lineal de Madrid*, op. cit.)

7 Moreno Fraginals, Manuel; *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*. Crítica, Barcelona, 2002, p.200.

8 Como explica Roig de Leuschenring ,"*el primer coche de tranvía eléctrico de La Habana, circuló el 22 de marzo de 1901, hasta el Vedado*". Roig de Leuschering, Emilio. *La Habana. Apuntes históricos*, Tomo II, Consejo Nacional de Cultura, La Habana 1964.

Como se ha detallado en el capítulo anterior, el marco de ilusiones y ambición iniciales llevaron a “repartir” (parcelar) el 80% del nuevo territorio que era El Vedado en apenas 15 años: una extensión de unas 300 manzanas en un área irregular de unos 4 km2. No obstante, esta euforia de planificación no debe ocultar algunas dificultades importantes en el arranque de la urbanización, como por ejemplo, la decisión de vender los solares de El Carmelo a “*censo redimible*”[9] solo un año después de haberse aprobado el proyecto. También a posteriori, en 1873, la fallida de la Caja de Ahorros de La Habana, a la que los promotores debían grandes cantidades, comportó también el embargo de sus propiedades.

El acelerado proceso de parcelación tuvo en realidad poco que ver con la construcción real de la ciudad, cuando el análisis de la ocupación del barrio de las primeras décadas (hasta 1898) daría un crecimiento de tendencia exponencial y no proporcional. Una sucesión de cartografías históricas de estos años, vendrían a describir el ritmo y la forma de crecimiento de El Vedado desde los años 80’ y hasta finales del siglo XIX. Sin poner en duda el valor documental de los planos de los ingenieros O’Campo, Pichardo y de los cuerpos de ingenieros del Ejército Americano, sospechamos que están lejos de explicar, con precisión, el nivel y la forma real de ocupación del territorio, ya que tanto en su intención como por su escala, resultan generalistas en exceso. Resiguiendo el damero planificado, todos dibujan una forma urbana mucho más clara de lo que sería el incipiente Vedado en realidad, mucho menos formalizado, con calles sin pavimentar, con servicios inexistentes o insuficientes y con casas dispersas.

Precisamente las pocas crónicas que se refieren a El Vedado de los primeros años[10], relatan que con el paso de casi 20 años (hacia 1878) se contarían poco más de una veintena de casas, emplazadas con buena lógica siguiendo las vías de un precario camino de hierro. Dicen que a partir de los 80’, se constató un cambio importante, aunque hasta acabada la Guerra de la Independencia (1898) no se produciría una ocupación

---

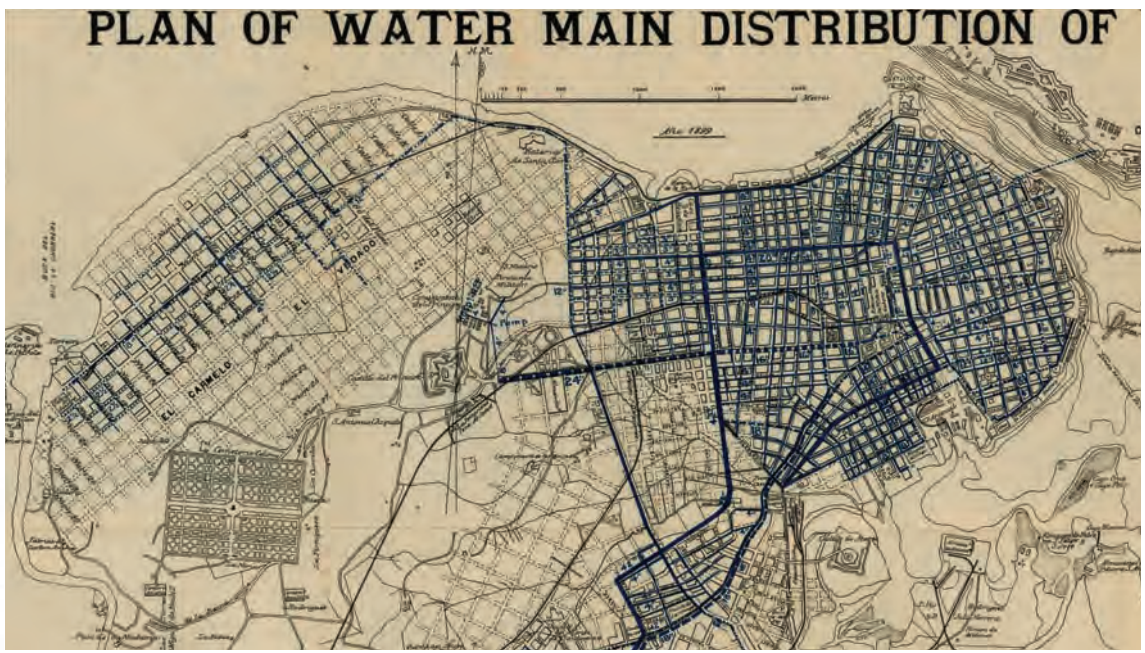
9 *“y para dar a conocer el acuerdo, hizo publicar un aviso en algunos diarios capitalinos y también en el ejemplar de la revista El Porvenir del Carmelo, correspondiente al día 23 de junio del año 1860, revista que estaba dirigida entonces por el señor José de Frías (....)”*. Bay Sevilla, Luís, “*Viejas costumbres cubanas. La Barriada del Vedado”*, *Arquitectura*, La Habana, 08/1943. La expresión “redimible” hace referencia al acto de *“Comprar de nuevo algo que se había vendido, poseído o tenido por alguna razón o título”* (según Diccionario Real Academia Española).

10 El farmacéutico González Curquejo, escribió una de las únicas crónicas conocidas sobre los primeros años, cuando relata que en 1879 (momento de su llegada al barrio por motivos de salud) *“no llegaban a dos docenas las casas habitables que había en El Vedado”*, asentadas en unas pocas manzanas sobre la calle Línea y en las proximidades del paradero del ffcc. Veinte años después de la inauguración del barrio se accedía con cierta dificultad a través de *“carritos movidos por caballos muy estropeados, pues los de desecho de las líneas del Cerro y de Jesús del Monte eran los que se aprovechaban para servir un ramal de muy poca importancia”*. Añade que después de la primera guerra se inició un proceso de construcción que *“luchó con varios inconvenientes siendo el de más importancia la dificultad de obtener la posesión definitiva de los terrenos, toda vez que muchos de ellos estaban en pleito; sin embargo, en la calle 7a o Calzada y en la 9a o Línea, se fueron sucesivamente construyendo casas por particulares que reconocían las bondades del sitio y las ventajas de los baños de mar de agua limpia. De 1880 al año 1895 fue notable el desarrollo que tomó el caserío del Vedado: pero cuando la edificación tomó un impulso verdaderamente asombroso fue después de terminada la segunda guerra que culminó en el definitivo establecimiento de la República”*. González Curquejo, A., “*Las Calles del Vedado”*, *Revista del Vedado*, La Habana, n.1 año II, 06/1905, p.5-7.

Imagen interpretativa de la primera huella urbana

1881

1899



extensiva del barrio. En este momento de inflexión, el ejército norteamericano hizo el levantamiento del plano de la ciudad, con la preocupación expresa de conocer el estado de urbanización de las calles y el detalle de los servicios e infraestructuras. Pero tampoco en este caso la imagen dibujada por los americanos coincidiría con el testimonio de la conocida escritora René Méndez Capote, quien relata que durante los primeros años del nuevo siglo, solo los trazados longitudinales de la Línea (calle 9ª), de la calle 17 y de Calzada (calle 7ª) podían denominarse propiamente "calles"[11].

El *Plano de La Habana y sus Alrededores*, de Esteban Pichardo, de 1881 es un documento de primerísima referencia para mostrar el estado embrionario del nuevo barrio y su relación con la ciudad histórica. Nos interesa destacar aquí la definición de una cuarentena de manzanas total o parcialmente ocupadas (cuestión que contrasta con la veintena de casas a las que se hace referencia en 1878). Por lo que, sin fijarnos en el detalle de la ocupación, el plano sí muestra las constantes de este primer momento de la construcción del barrio: una ocupación no continua, próxima a la Línea y una clara preferencia por los terrenos más llanos (lado norte de las vías) frente aquéllos situados sobre las suaves pendientes de la inflexión topográfica. De alguna manera, podríamos interpretar que se da una primera aproximación a un mar que, en este momento, deja de ser únicamente una amenaza para empezar a ser un atractivo.

La serie de planos del *Major Corps of Engineers USA* de junio de 1899 se proponen explicar el estado de la ciudad de La Habana al inicio de la nueva etapa política. Sobre una misma base cartográfica croquizan distintos temas: la "limpieza de calles", la "pavimentación de calles" y la "red de distribución de aguas". En cada caso se recorren unas calles sí y otras no, matizando de maneras distintas el dibujo de manzanas que, como sucedía anteriormente, son delimitadas como ocupadas o no ocupadas de un modo genérico. De entre todos los planos, el de la red de abastecimiento de agua parece ser el más preciso. Define además, una imagen explicativa de la forma de "peine" del tejido, resultado del funcionamiento de las canalizaciones que, desde un eje central, van ramificándose sobre trazados ortogonales.

Es así como, desde distintos puntos de vista, la primera de las huellas urbanas tiene una clara lógica de distribución general. La isotropía de la cuadricula es solo un orden planificado y es más que evidente el sentido longitudinal que le dan sus trazados de acceso: fundamentalmente el ferrocarril, pero de forma complementaria, también la calle Calzada (calle 7ª). Es este último el histórico camino que recorría la costa, excepcionalmente concurrida por la condición "prohibida" del territorio. La transversalidad es totalmente secundaria y debe de ser entendida como simple acceso a las viviendas, además de reserva vital para la

^< *Plano de La Habana,* de Esteban Pichardo 1881. ANC

v< Plan of water main distribution of Havana, Major Corps of Engineers USA, 1899. ANC

<< Compativa del estado de ocupación que indican los planos sobre la base cartogràfica actual 1881-1899.

11 "*Las únicas calles dignas de ese nombre, sin verse interrumpidas por las furnias, eran Línea y 17 y parte de Calzada. Todas las demás eran trillos abiertos entre la maleza, derriscaderos y diente de perro. En la loma había pocas casas (...) Y en la parte baja (..) alguna que otra casa quinta*" Méndez Capote, Renée (1964) *Memorias de una cubanita que nació con el siglo*. Editorial Gente Nueva, La Habana, 1998.

^< Ilustración publicitaria de los Baños Carneado (*Revista del Vedado*, junio de 1910)

<< Emplazamiento de los baños El Progreso (calle E), Las Playas (calle D), Carneado (Paseo), El Encanto (calle 6) y Baños Públicos (calle 12), en Plano de La Habana-Para turistas, por Francisco Rojas, 1936, ANC.

<< Imagen de los Baños el Encanto (Archivo MICONS)

penetración de las brisas marinas. La única excepción, nuevamente explicada en relación a la Línea, fueron las trazas de las calles perpendiculares que conducían hasta la línea de la costa, donde se fueron ubicando algunos baños públicos desde el momento de la puesta en marcha del ferrocarril. En el punto de inflexión de su trazado (de diagonal a paralela), la actual calle E, fue durante años camino de acceso a los famosos Baños El Progreso (inaugurados hacia 1864) convirtiéndose durante años en la "calle Baños".

Recreo y salud, motores y atractivos de El Vedado

Los promotores de El Vedado bien sabían que el éxito de su empresa tenía mucho que ver con la explotación de las cualidades de sitio saludable y de ocio, intrínsecas a este territorio. Es este un mensaje contextualizado en la corriente coyuntural de mediados del XIX, cuando la propagación de las ideas del higienismo, la salud y el ocio relacionados con el agua tomarían un empuje muy importante. Como pasaría con tantas otras ciudades, se estableció también aquí una estrecha relación entre el ferrocarril y los baños de mar, expresión decimonónica común como vía de escape de una ciudad colmatada e insalubre.

Los Baños el Progreso se establecieron en un frente litoral donde aún permanecían las baterías de defensa, produciéndose una extraña convivencia de los nuevos usos con los antiguos cañones, además de otros usos residuales (como el conocido cementerio de los ingleses, que existió en el mismo frente litoral hasta el momento de iniciarse la nueva urbanización). Años más tarde, llegaron con el nuevo siglo los baños Las Playas (1901, calle D), también los Baños de Carneado (al inicio de Paseo) y posteriormente los Baños el Encanto (entre las calles 4 y 6). El conjunto de los cuatro baños permaneció allí hasta mediados del XX, cuando la prolongación del Malecón hasta el río Almendares comportó su desaparición. Estas instalaciones gozaron de gran fama, a través de la propaganda que exaltaban sus virtudes en los medios locales. *"Tenemos la facilidad y comodidad que nos ofrece el balneario "Las Playas", que es el lugar más delicioso de este barrio, por las constantes brisas que allí reinan, y por las pocetas verdaderamente regías que allí existen"*[12]. Desarrollaron un claro papel de atracción para los no vecinos del barrio, y se convirtieron en espacio de sociabilidad en el primer Vedado. Redundando en el carácter social mixto de sus primeros pasos, no sorprende ver "el generoso ofrecimiento *"de uno de los propietarios de los baños de facilitar, también "à los vecinos pobres de esos barrios, baños de mar gratis*"[13].

El más importante y conocido de los establecimientos de El Vedado de los primeros años fue el famoso

12 *Revista del Vedado*; La Habana, "*Baños de mar*", n.12 año I, 05/1905. p.220-221.

13 *Revista del Vedado*, La Habana, n.3 año I, 08/1904, p.61.

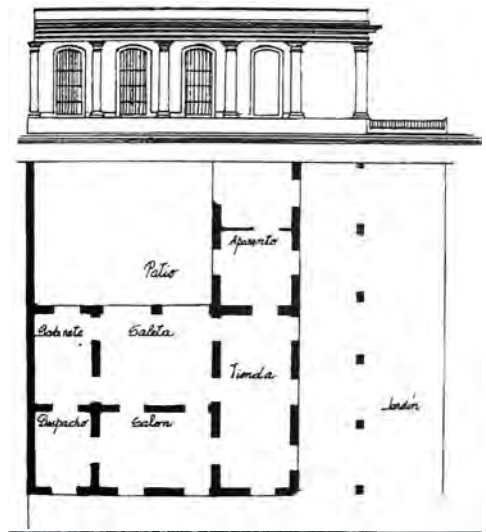
Hotel Trotcha. El original Salón Trotcha se emplazó en 1883 en un modesto terreno cuando aún muy pocos creían en este lugar. Tomando la referencia el sentido longitudinal (calzada esquina calle 4) el hotel se puso de moda desde un primer momento, gozando de gran fama como lugar de veraneo y celebración. Su propietario además, contribuyó decididamente al futuro barrio, cuando además de ser promotor de algunas residencias de la calle 2, intervino en la conducción de agua a El Vedado desde el citado Acueducto de Albear[14] que se haría efectiva a partir de 1894.

Pero a El Vedado más noble, al preferido de románticos e historiadores, interesa contraponer también otro, de unos orígenes más modestos. Mostrar, desde la tesis que sostenemos, que el proyecto inicial no llevaba implícita la imagen esplendorosa que tendría a posteriori el barrio. Si hemos comentado como la pretendida cuadrícula fue durante años una simple "espina", también en el grueso del tejido urbano, más que en sus anécdotas asociadas al tiempo libre, hallamos los que serían los productos más comunes de la primera huella urbana.

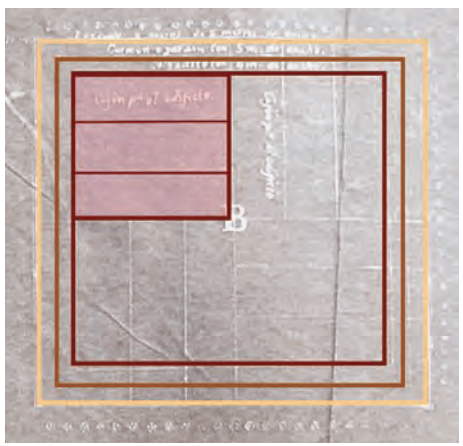
Quintas y ciudadelas, las dos caras de la moneda

Para imaginar los momentos iniciales de la formación del barrio, seguramente sea pertinente volver a la perspectiva y al plano fundacional de El Carmelo. La vista oblicua muestra el carácter tradicional de las edificaciones que se prevén situar en el nuevo sector urbano, en clara relación con algunas imágenes del tejido colonial preexistente. Y es seguramente esta una cuestión especialmente significativa, cuando los mismos promotores de El Carmelo sabían del elegante desarrollo contemporáneo del

14 Bay Sevilla, Luís, *Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado, Arquitectura,* La Habana, n.120, 07/1943.



Salón Trotcha. Foto actual, Imagen de 1899 y distribución original y alzado
(De *Cuba y sus pueblos...*, op.cit.)



Parcela, edificación y manzana.
Interpretación del modelo de manzana cerrada según cánones del proyecto - líneas de retirada (de carmen y de pórtico)

Cerro (barrio aristocrático por excelencia, con casas quinta muy notables) y renunciaron a copiar su imagen. Como si en el fondo, existiera una cierta preferencia para crear una ciudad menos elitista, más popular y también en definitiva, de un carácter más urbano.

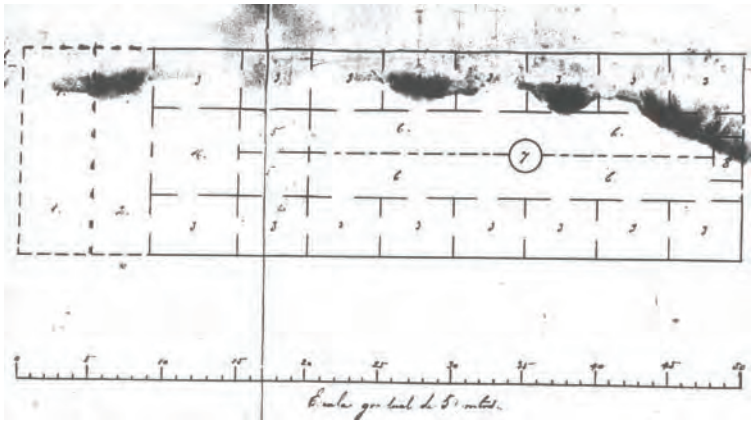
Volviendo al análisis de la dimensiones del parcelario del plano original de El Carmelo, podemos constatar esta intuición. La medida establecida para la parcela en esquina, explicita el tipo de tejido urbano que se estaba imaginando. Su mayor anchura, de 22,66 m, es igual a la suma de los 13,66 m de la parcela tipo central, más los 4 m de portal (lateral) y los 5 m de "carmen". Ello explica la elección del tipo de casas entre medianeras, con una crujía construida que se mantendría en todos los casos (en la esquina se añade únicamente el porche lateral), de lo que resultaría un ritmo completamente regular (porche y columnas). Así, parece obvio que la mayor holgura de la parcela en esquina no se concibió para significar las arquitecturas que ocuparan los vértices de las manzanas (villas en esquina, bloques cuadrados, torres en altura), sino precisamente para dotar de una absoluta uniformidad a los frentes de la manzana y a los tipos de casas. En cualquier caso, este extremo confirma una imagen de ciudad que, no por su dotación y estructura, pretendía ser excluyente.

Así es como en El Vedado de las primeras décadas no fue rara la convivencia entre usos muy diversos (aspecto habitual en el origen de tantos tejidos suburbanos). Bay Sevilla y Roig Leuschenring[15] son quienes mejor los han descrito, ofreciendo un listado de curiosidades que sería digno de una enumeración del propio Borges. Detallan la localización de una fábrica de fundición de metales, en el patio de la cual se guardarían toros recién llegados de España, antes de saltar a la plaza destinada a las corridas; el primer campo de *baseball* del Club Habana, donde cuentan se introdujo por vez primera este deporte en la ciudad; la fábrica de productos químicos de la Chorrera, que tenía su propio ramal de ferrocarril; o el Hospital Reina Mercedes, inaugurado en 1886 y que crearía su propio foco de urbanización en las proximidades de la batería de Santa Clara, en el abecé del que sería el otro gran eje longitudinal: la calle 23. Sin embargo, la componente mayoritaria del barrio fue residencial, y las quintas por un lado y las ciudadelas por el otro, serían las dos caras de una misma moneda, el grano más menudo del primer Vedado.

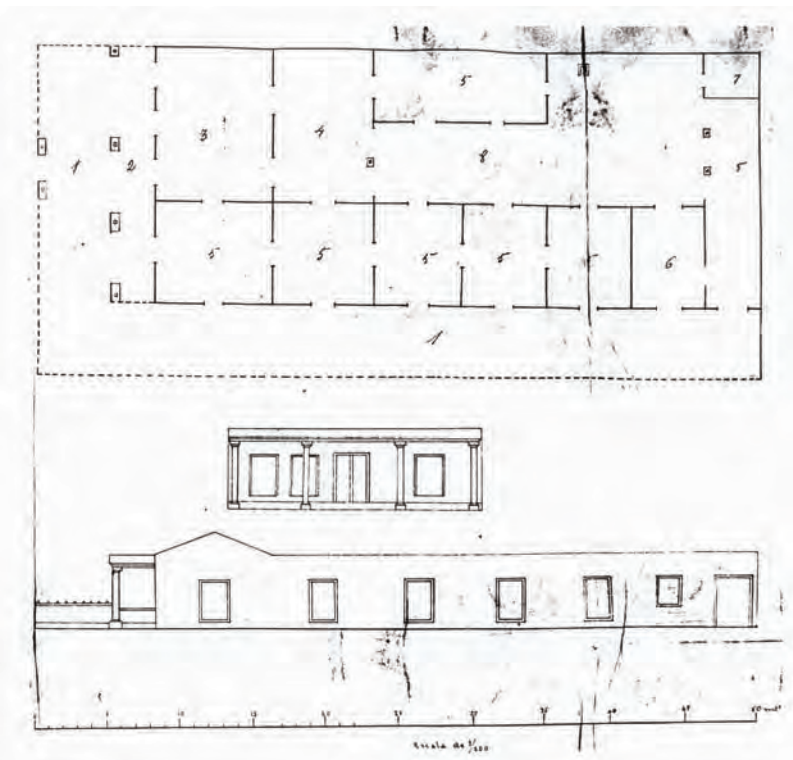
De un carácter más noble, e importadas directamente del Cerro, las quintas[16] se situaron progresivamente en El Vedado gracias al ferrocarril, atraídas por todo aquello que auspiciaba el Trotcha. Poco a poco, las residencias unifamiliares fueron tomando formas concretas. Las casas de Juan Bautista (1880) o de Nicolás Alfonso (1888) en la línea son testimonio de las viviendas en planta baja que se amoldan bien a los cánones de retirada y de portal establecidos normativamente. La de González Curquejo (1880) situada sobre la misma

15 Bay Sevilla, Luís, "*Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado", Arquitectura* n.120 y 122, La Habana, 07/1946 y 09/1943 y Roig de Leuschering, Emilio. *La Habana. Apuntes históricos*. Tomo II, La Habana, Consejo Nacional de Cultura, 1964..

16 *"Casa de recreo en el campo, cuyos colonos solían pagar por renta la quinta parte de los frutos"* , Diccionario de la Real Academia Española.



D_100-200”cuartos”/manz

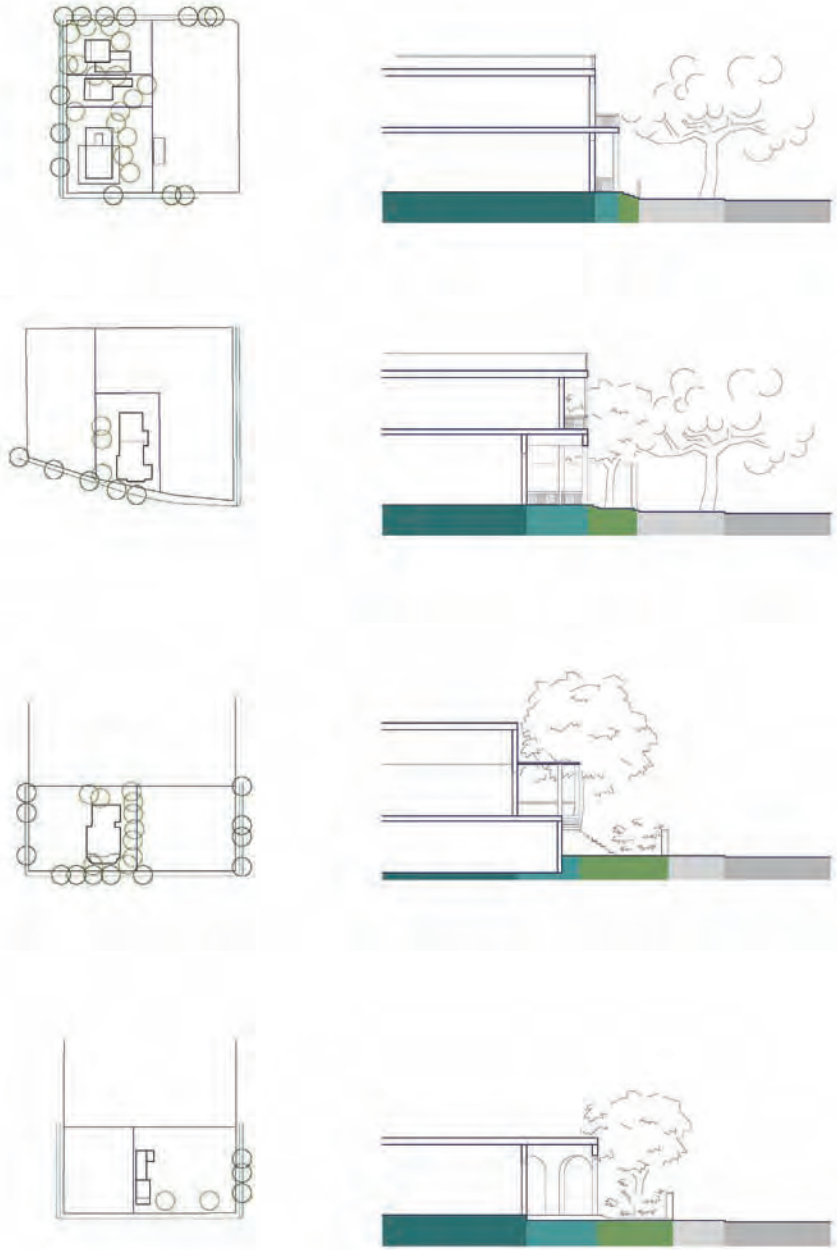


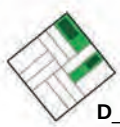
Ejemplos de *Ciudadelas.* Licencias de construcción del Archivo del SHM (11.214 y 11.265)

Imágenes actuales de algunos ejemplos conservados

Algunos ejemplos de edificaciones conservadas:
González Curquejo, 1880
Cosme Blanco, 1892
Nicolás Alfonso, 1888
Loynaz del Castillo, 1880

Varias imágenes representativas de las casas quintas, según fotografías actuales y de principios de siglo, 1917
(De *Cuba. Arquitectura y urbanismo*, op. cit.)





D_8-12 viv/manz

calle, es de una arquitectura más representativa, emplazada en una parcela en esquina, y tiene dos plantas. Es este un ejemplo primerizo de la significación de la arquitectura de la esquina, como constante que veremos repetir en adelante. Como es este también un ejemplo de las prácticas de promoción inmobiliaria que guiaron la progresiva colmatación del tejido. Se trata de la construcción de un conjunto de tres casas, entre las cuales la más destacada se destinó a vivienda principal del promotor y las dos anexas para ser alquiladas (calle B, entre Línea y Calzada). Otro ejemplo de arquitectura culta primeriza sería la casa Loynaz del Castillo (1880), emplazada también en la Línea y cerca del apeadero del ferrocarril, construida con una sección particular en la que la vivienda noble ocupa la planta superior y la casa está rodeada de un espacio de jardín importante. Un ejemplo que explicita la necesidad común de todas las edificaciones de la zona más baja de El Vedado de elevarse respecto a la cota natural del terreno, por el peligro de las inundaciones del mar.

Pero las quintas no fueron los únicos tipos arquitectónicos de la ciudad de la lógica lineal. Las ciudadelas[17] fueron numerosas en los primeros tiempos y por sus características formales y cariz social (edificaciones entre medianeras de origen social más humilde) representativas de esta primera huella. Algunas licencias originales muestran con detalle su naturaleza suburbana: edificaciones modestas, de planta baja, de ocupación extensiva, pensadas para ser divididas en distintos "cuartos". Éstas configuran un tejido muy compacto, que aprovecha la profundidad entera de la parcela (50 m), con la voluntad de optimizar un número máximo de habitaciones. En algunos casos

17 Las denominaciones "ciudadela", "cuartería" y "solar" son utilizadas para describir las populares casas de vecindad. Utilizamos aquí el sustantivo ciudadela de acuerdo con Zardoya, María Victoria, "*La ciudadela Habanera. Antecedentes Históricos". Arquitectura y Urbanismo*, n.2/2003, Vol. XXIV. *"Se les llama ciudadelas a las casas de vecindad que fueron diseñadas y construidas para tal fin y cuarterías a las que son la consecuencia de la división en cuartuchos de edificaciones de todo tipo, preferentemente aquellas que originalmente fueron viviendas unifamiliares"*

las habitaciones se sitúan entre un espacio exterior-pasillo lateral (ventana-ventilación) y un pasillo interior (puerta-acceso). En otras ocasiones esta estructura se dobla, convirtiendo la fachada lateral en medianera, y pasando a funcionar a través de un único patio central (que es acceso y ventilación a la vez). Es este último caso, el ejemplo paradigmático de la célula constitutiva del modelo tradicional de la cuadrícula colonial, de casas con patio de baja altura y de manzanas compactas. Un modelo que evolucionó aquí a partir de unas imposiciones normativas que exigieron un espacio libre de antesala y un portal corrido; al fin y al cabo, un telón, pura escenografía, para uniformizar una realidad de diferencias marcadas. Es esta una cuestión muy interesante, sobre la que Mario Coyula se ha referido en ocasiones diversas: *"En realidad, El Vedado fue siempre un barrio mezclado a pesar de su aura de elegancia; pero las clases altas imponían su imagen urbana y pautas de comportamiento a los vecinos de menos recursos"*[18].

Línea, diagonal en la inflexión, excepción en la cuadrícula

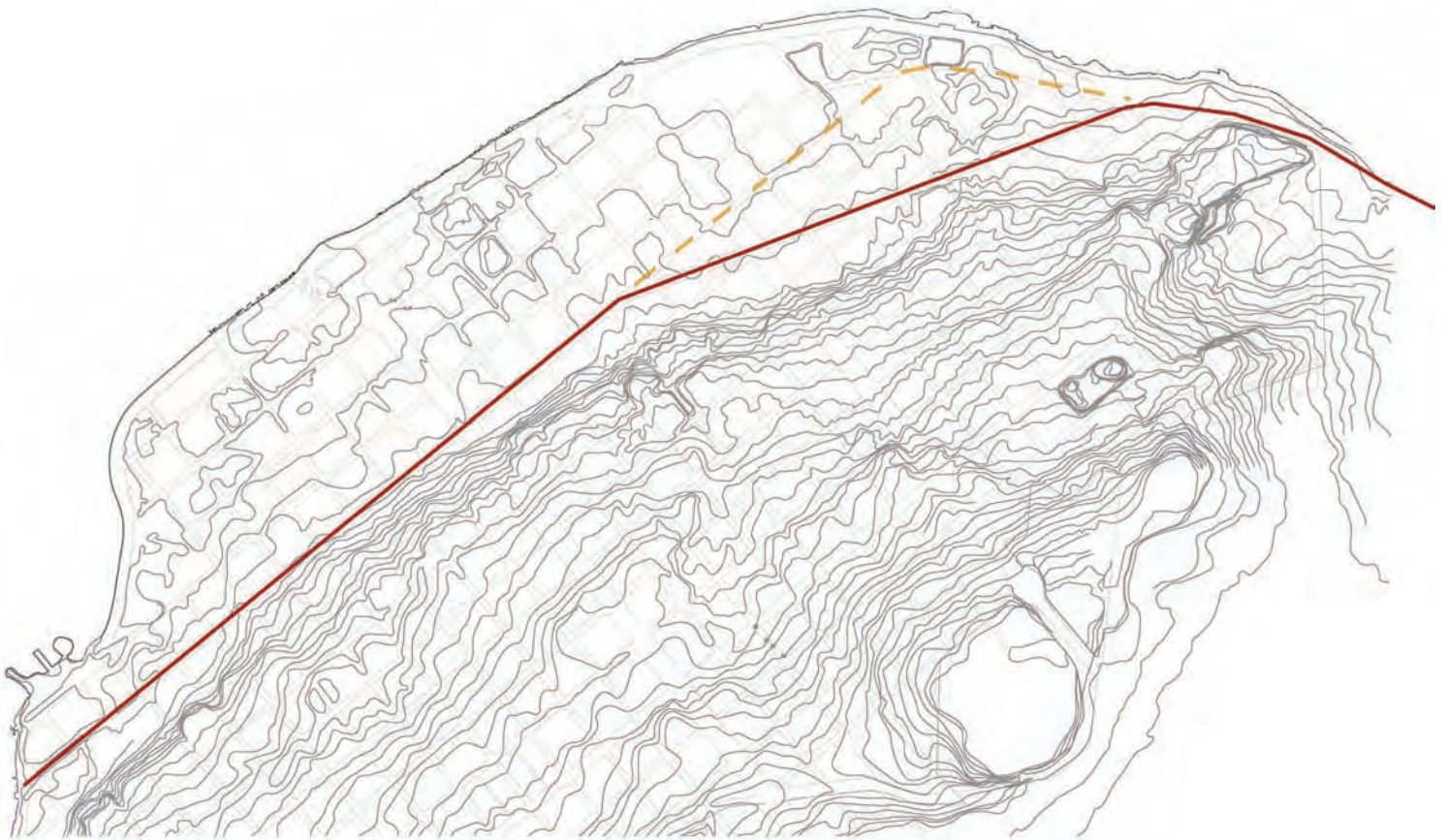
La propia espina dorsal de la ciudad lineal de El Vedado es lógicamente la huella más importante heredada de este primer período, siendo la definición del trazado preciso del ferrocarril un proyecto importantísimo en la disposición de El Carmelo. Lo fue en la localización de la primera estación, el "paradero" inicial, pero sobre todo por su precisa inserción en el territorio y por las características diferenciales de su trazado (la única de las calles con un ancho distinto, 25 m). La suma de estas singularidades provocaría a posteriori que la Línea, siendo ya una calle sin raíles, retomase un carácter también diferencial en el tejido.

Un claro episodio distintivo se dio en el momento de establecerse las edificaciones de mayor altura en El Vedado (años 50'), cuando fueron situándose, por determinación normativa, sobre las calles de mayor entidad, donde se permitía un mayor volumen construido en función de su anchura. Pero ya mucho antes, en 1904, la singular diagonal y las irregularidades que ésta producía sobre el parcelario isótropo, llevó a conceder la excepción de permitir que *"en manzanas de terreno cortado diagonalmente por la línea de los tranvías, o por Calzada, están exentas de cumplir las reglas del Reparto de El Vedado, siempre que lo que se edifique no desdiga del conjunto general de casas (...)*"[19]. En la práctica, esto significó que en la Línea no se mantuvieran estrictamente las normas estrictas del jardín delantero y del portal, por su incómoda aplicación en las parcelas trapezoidales.

Fisonomía de las calles principales en el cambio de siglo
Avenida Paseo, 1895
Calle de El Vedado, 1900
Calle Calzada, 1899
(Archivo MICONS)

18 Coyula Cowley, Mario "*Los Muchos tiempos de La Habana*", en *Mapping*, Madrid, n. 93, 2004, pp. 52-64.

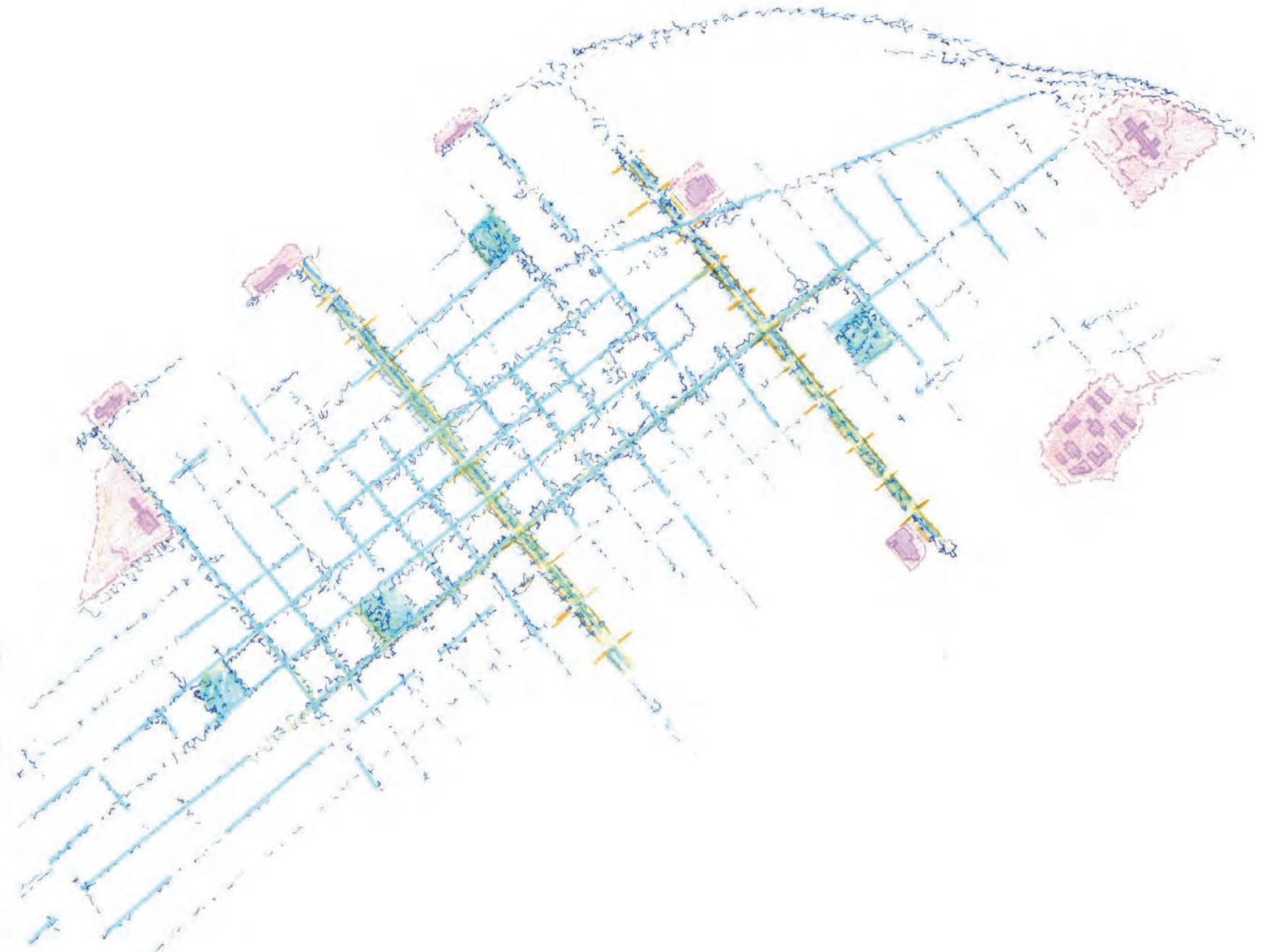
19 *Revista del Vedado,* La Habana, n.3, año I, 08/1904, p. 51.



Las exigencias de la ingeniería de los nuevos caminos de hierro, fueron totalmente determinantes en la inserción específica del trazado del tranvía respecto la topografía del área. Aún hoy, observando las pendientes del territorio, se evidencia la lógica de su posición. Si bien a grandes rasgos pensamos en El Vedado como un territorio de suaves pendientes que se deslizan hacia el mar, hemos descrito anteriormente como existe una clarísima inflexión topográfica entre las tierras más próximas a la costa, de pendiente baja o casi nula (con una franja de un ancho de alrededor 500 m) y una segunda franja de terreno, relativamente paralela a la línea de la costa, en la que las pendientes pasan a ser superiores. El antiguo camino de hierro tomó esta referencia y vino a geometrizar la línea que separa ambos sectores, buscando la distancia máxima respecto a la costa, pero manteniéndose siempre en el llano.

Para el proyecto de la Línea, fue tan importante la relación con la geografía del territorio que de hecho este factor prevaleció sobre la geometría ortogonal de la nueva población. Si bien en el ámbito de la finca del Carmelo la traza del ferrocarril sí coincide con las directrices de la cuadrícula, la proyección de la misma sobre el llano contiguo (finca de El Vedado) creó una importante contradicción geométrica entre la diagonal del ferrocarril (lógica de la topografía) y la prolongación de las calles de El Carmelo (lógica ortogonal del plano). Se producía así una especie de accidente geométrico: una traza secante sobre los perfectos cuadrados del damero, con numerosas parcelas mutiladas por su recorte irregular. Sorprende pues, la elección de este trazado, que a la altura de la antigua Batería de Santa Clara (actual Hotel Nacional) prefirió seguir fiel a un criterio de orden territorial, antes que continuar unos centenares de metros por el límite de la costa, para embocar directamente en la prolongación de otra de las calles longitudinales más próximas al mar (favoreciendo un menor desperdicio e irregularidad de solares). Diversas fueron las cuestiones que primaron en el proyecto por encima de la lógica del beneficio inmediato: la relación íntima con la forma del territorio; la optimización del recorrido, consiguiendo una distancia menor y unos giros más suaves; y la voluntad que la calle del ferrocarril fuera espina dorsal del nuevo desarrollo urbano, una cuestión evidenciada en su posición geométricamente central y equidistante en la extensión del plano original de El Carmelo. La Línea sería de esta manera, para siempre, excepción, lugar central y eje vertebrador.

1862/ Plano con indicación de la Línea y bajador del ferrocarril *(Mapoteca Facultad de Arquitectura. Rep. M.Zardoya)*



"Con el comienzo de la República El Vedado adquirió un auge inusitado; muchos de los jefes libertadores que habían recibido la paga de sus haberes compraron allí terrenos para levantar sus casas; y, además, se fue volcando allí, en chalets, palacetes, y residencias diversas en tamaño, lujo y estilo, muchísimo de la riqueza, de todas procedencias, que iba dando a La Habana un aspecto de prosperidad más o menos falsa o exclusiva. El Vedado sustituyó al Prado y al Cerro (...)"

Roig de Leuschering, E. 1964.
La Habana. Apuntes históricos. Tomo III, p.22.

City Beautiful, ciudad jardín

Las nuevas tendencias culturales y los importantes cambios sociales, económicos y políticos que vivió Cuba con el cambio de siglo, dieron lugar a un nuevo momento urbano significativo, del que resultaría una huella urbana que sigue siendo para muchos, la esencia de El Vedado de hoy. Con la instauración de la República y el final del dominio español, se iniciaba una etapa marcada por períodos de gran inestabilidad política, que llevaron a las conocidas como Primera y Segunda Intervención norteamericanas. En los primeros años del nuevo siglo, Cuba vio crecer progresivamente la influencia cultural de los Estados Unidos, un mundo que durante largo tiempo había estado siempre más próximo geográfica que culturalmente.

Durante los años 20' se produjo el máximo esplendor de este momento, bajo la Dictadura militar del General Machado (1925-33), que había sucedido la presidencia republicana de Mario García Menocal (1913-1921). El Vedado vivió durante una quincena de años su época urbanística y arquitectónicamente dorada, cuando el poso de unas determinadas ideas y de una voluntad decidida coincidieron con un soporte económico pletórico[20]. Al mismo tiempo, La Habana se convertía en destino turístico de primer orden para los americanos, que descubrieron en ella su particular *"winter paradise"*[21], hasta el punto que autores como Martínez Inclán la reivindicaran en ocasiones como el "París tropical" o la "Niza de América".

Carlos Miguel de Céspedes, Ministro de Obras Públicas del General Machado, fue un importante personaje en el escenario de las transformaciones urbanísticas de la capital. El mismo 1925, Machado propugnaba la Ley de Obras Públicas a fin de potenciar los activos de la ciudad a través de un programa de actuaciones concretas: la realización de un Plan Maestro (del que se había empezado a hablar años antes); la construcción del Capitolio, sede representativa del nuevo gobierno; la urbanización de grandes infraestructuras, como la mejora y prolongación del Malecón; y la creación de un nuevo gran centro para La Habana: una idea discutida desde la década de los 20' pero que hasta los 50' no llegaría a materializarse.

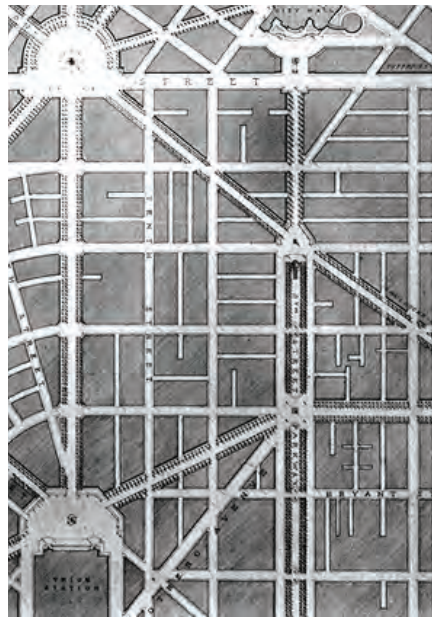
En el contexto urbanístico internacional, las ideas de la City Beautiful tuvieron durante estos años un impulso muy importante. Difundidas desde los Estados Unidos, fueron principalmente Burnham y Olmsted quienes, con sus proyectos para Chicago (1909) y el sistema de parques de Boston (1878-1896) respectivamente, configurarían un nuevo ideario sobre la importancia de la gran dimensión y la "belleza" de las ciudades. Hausmann y sus avenidas parisinas en Europa, y l'Enfant y su plan para la nueva capital de los Estados

20 Comúnmente se hace referencia a este período de bonanza económica como el tiempo de *"las vacas gordas"*, en contraposición a las "*vacas flacas*" de los momentos de mayor escasez.

21 "*Cuba, a winter paradise*" (Buffalo, Cleveland & Matthews-Northrup Works) es el nombre de los folletos de propaganda editados a partir de 1910 para la promoción de la isla de Cuba en los Estados Unidos.

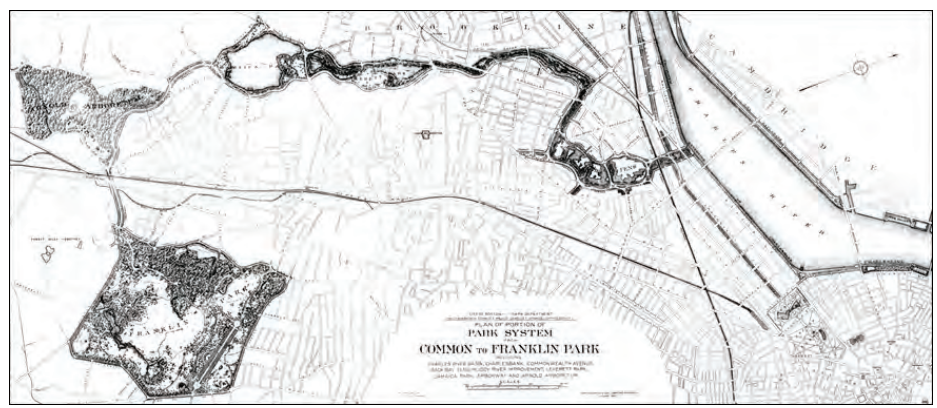
Unidos, habían sido también referencias previas ampliamente difundidas. Simultáneamente, en el cambio de siglo se producía el gran “descubrimiento” de los ideales de la ciudad jardín, a través de la teorización d’Ebenezer Howard en su obra capital *“Garden cities of to-morrow”* (1898). Un nuevo modelo para las ciudades, alternativa decidida a los problemas contemporáneos de las concentraciones urbanas, en el que casa y jardín aparecían como elementos clave para mejorar el modelo de vida en comunidad.

Un Vedado aún incipiente, vio en estos modelos, más o menos conocidos por los actores de la ciudad de la época, una oportunidad para consolidar su futuro. Con mucho más convencimiento que el mismo centro de la ciudad, El Vedado podía reflejarse en el nuevo imaginario. Si la *City beautiful* de La Habana central solo hubiera podido materializarse a base de una superposición de *”esventramentos”* sobre el tejido colonial, la retícula de El Vedado tenía dimensión suficiente para amoldarse sin demasiados traumas a esta nueva visión más sistémica de la ciudad. Y fue con los anhelos de la *ciudad bonita*, de la *gran ciudad*, que se construyó una segunda huella urbana, importantísima, sobre un tejido aún embrionario. Una oportunidad para descubrir sus potenciales, más intuidos que inducidos, en la concatenación de repartos que habían ya consolidado la extensión definitiva de El Vedado a finales del siglo XIX. Una huella heredada en la introducción de grandes piezas de equipamiento, en la edificación de las grandes villas, en la urbanización singular de grandes avenidas y en la teorización del conjunto de las ideas en el Plan Director de Jean Claude Nicolas Forestier en la segunda mitad de los años 20’.



Referencias urbanísticas

<^Olmsted - Boston Park System (1875)
^ Howard - Garden Cities of To-morrow (1898)
< Burnham - Plan de Chicago (1909)



Le Riverend se refiere a la valoración creciente del barrio cuando explica que, entre 1909 y 1913, El Vedado, *"desde la calle Infanta hasta G, desde G a Paseo y de Paseo a la calle 12, constituía la zona de mayor aumento de precio del terreno"*[22]. Este hecho venía a mostrar el cambio de dinámica que experimentó el barrio coincidiendo con el cambio de siglo, y la apuesta decidida que hicieron las clases más adineradas.

> *"No se conoce ejemplo en la historia de Cuba que se haya desarrollado de modo tan extraordinario como el poblado o caserío de El Vedado: en la parte llamada de la loma o sea de la calle 9a hacia el Sur, han surgido casas a centenares, muchas de ellas de relativo valor e importancia, sus dueños han prescindido al fabricarlas, de todos los inconvenientes que encontraban a su paso, como la falta de vías públicas, alumbrado, policía, etc. y el único estímulo que tuvieron a su favor fue, no el auxilio del Ayuntamiento que ha estado siempre reacio y perezoso para el fomento y diligente solo para el cobro de las contribuciones, sino el de la Compañía de carros eléctricos que facilitaba el acceso al poblado y la vuelta a la ciudad*". González Curquejo (1905)[23]

El esquema de localización de licencias de 1905[24] muestra precisamente esta nueva dinámica, siendo numerosas las obras, tanto de nueva construcción (en azul) como de reforma (en verde) correspondientes a un período de seis meses de este año. La mayor concentración se produjo en las manzanas del reparto de El Vedado frente a las de El Carmelo (es decir, desde la calle Paseo hasta M), como se constata también, la preferencia por ubicarse desde la calle Línea, hacia el sur. A pesar que los datos reflejen un corto espacio de tiempo, el esquema es significativo de la dinámica constructiva de estos años y da una imagen claramente complementaria a aquella delineada en el apartado anterior. La Línea y el apeadero de El Carmelo ya no son los únicos elementos que tensionan el territorio, sino que las nuevas casas tienden a situarse de una forma más dispersa, distribuyéndose por un gran número de manzanas. Destacan algunas concentraciones, como en la 23, entre D y G; en la Línea (tramo diagonal) entre G y M; o en D, entre 1ª y 9ª.

Información complementaria nos aportan los dos esquemas construidos en base al plano de levantamiento de aceras de 1911[25]. La construcción de las aceras fue durante estos años una cuestión fundamental, como un tema específico donde el barrio parecía jugarse su imagen y futuro. En solo año y medio se llegaron a doblar los metros lineales de aceras, y lo que es más importante, la exigencia de urbanización de las calles se extendía, con pocas interrupciones, en un ámbito muy considerable: entre la calle 23 y 5ª, entre 12 y L.

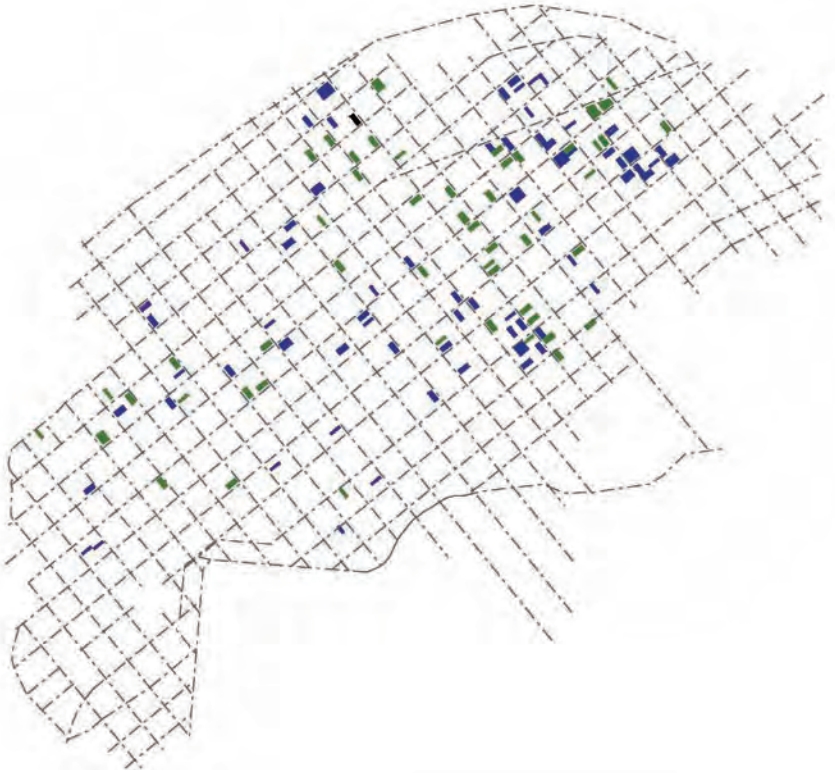
---

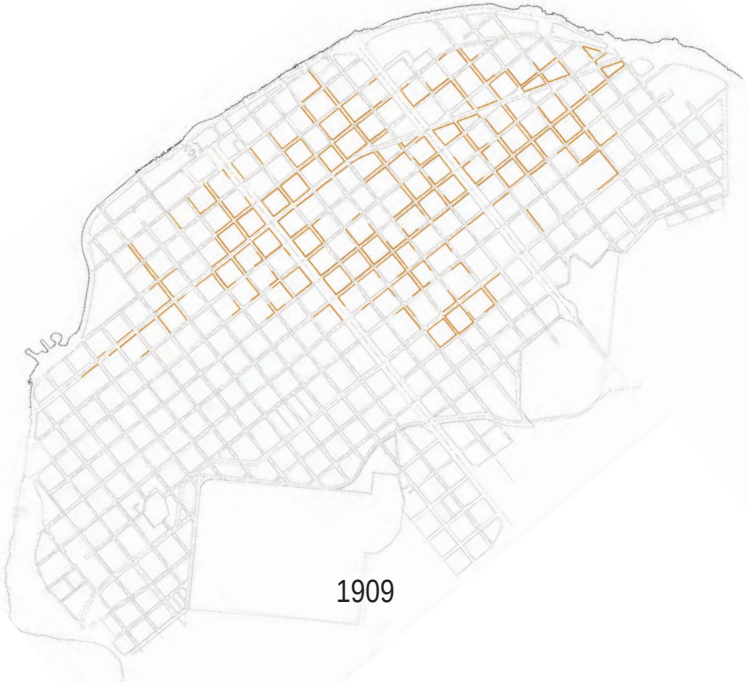
22 Datos del *Anuario Estadístico,* La Habana 1914, citados en Le Riverend, J. *La Habana. Espacio y vida, colecciones Mafre, Madrid, 1992*.

23 González Curquejo, *"Las Calles del Vedado"*, *Revista del Vedado*, La Habana. n.1 año II, 06/1905, pp..5-7.

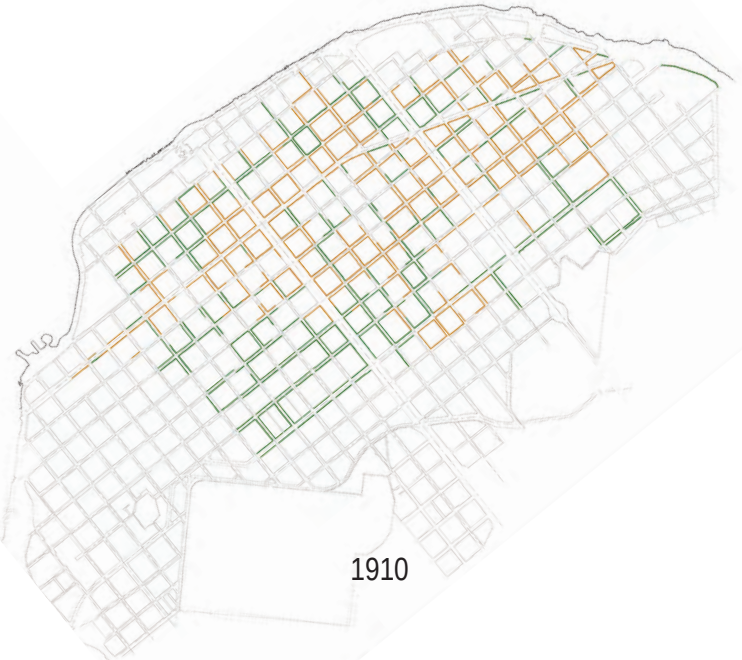
24 Correspondientes al período febrero -julio de 1905, y según datos publicados en la *Revista del Vedado* (elaboración propia).

25 *Plano demostrativo de las aceras construidas en El Vedado,* 1910. ANC.





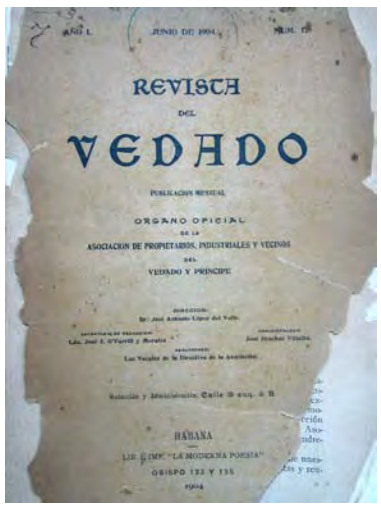
1909



1910

En los primeros años del nuevo siglo, la *Asociación de Propietarios, Industriales y Vecinos de El Vedado y Príncipe* tuvo un papel destacadísimo en el control del adecuado desarrollo de la urbanización durante estos años[26]. En su Reglamento[27], la Asociación decía constituirse *"para la defensa de los intereses morales y materiales de índole común al vecindario"* tomando como objetivos específicos el *"conseguir la apertura y composición de las calles, su correcta alineación de manera uniforme e inalterable"* y que preste los adecuados servicios de alumbrado público, abastecimiento de agua, servicios de extinción de incendios, sanitarios e higiénicos, y también servicio telefónico de Policía, *"que se aumente y fomente el arbolado, que se edifiquen los Mercados, Paseos y demás obras de público beneficio que constan en Proyectos aprobados o que se aprobaren en los sucesivo; que se cerquen los solares yermos (...) que se rotulen las calles y numeren las casas; que se construyan anchas y uniformes (aceras) a buena rasante, preferentemente en los sitios en que ya existen núcleos de edificios que lo ameriten; que se hagan desaparecer las trabas y dificultades que aún se oponen a que la iniciativa individual lleve más y más adelante el desarrollo material del Barrio; que se dicten y cumplan las medidas de saneamiento que sean oportunas; que se aumenten las escuelas de enseñanza primaria gratuita en proporción al crecimiento y extensión del poblado (...); gestionar que la tributación sea equitativa y en armonía con la carencia de servicios municipales y cual corresponde a un poblado que se crea por el solo esfuerzo individual, o en caso de que la tributación haya de ser igual que en el casco de La Habana, que se presten a la vez por el Municipio los servicios de que está dotada la Capital".*

Muestra del carácter culto de esta asociación fue la publicación durante una década de la *Revista del Vedado*, publicación mensual dedicada a los temas con incidencia directa sobre el barrio. De especial interés resulta la publicación de las Actas de la Junta de Propietarios, que muestran al detalle la estricta policía mantenida por la Asociación, registrando la múltiples ocasiones de denuncia de violaciones en el cumplimiento de las normas del barrio, especialmente aquellas referidas a las alineaciones del plano original. Su papel fue también determinante para conseguir el progreso del barrio, gracias a una actitud activa en la reclamación de la mejora del transporte público (el tranvía, sus paradas y frecuencia) o de la urbanización de la línea litoral para contener las inclemencias de los ciclones.



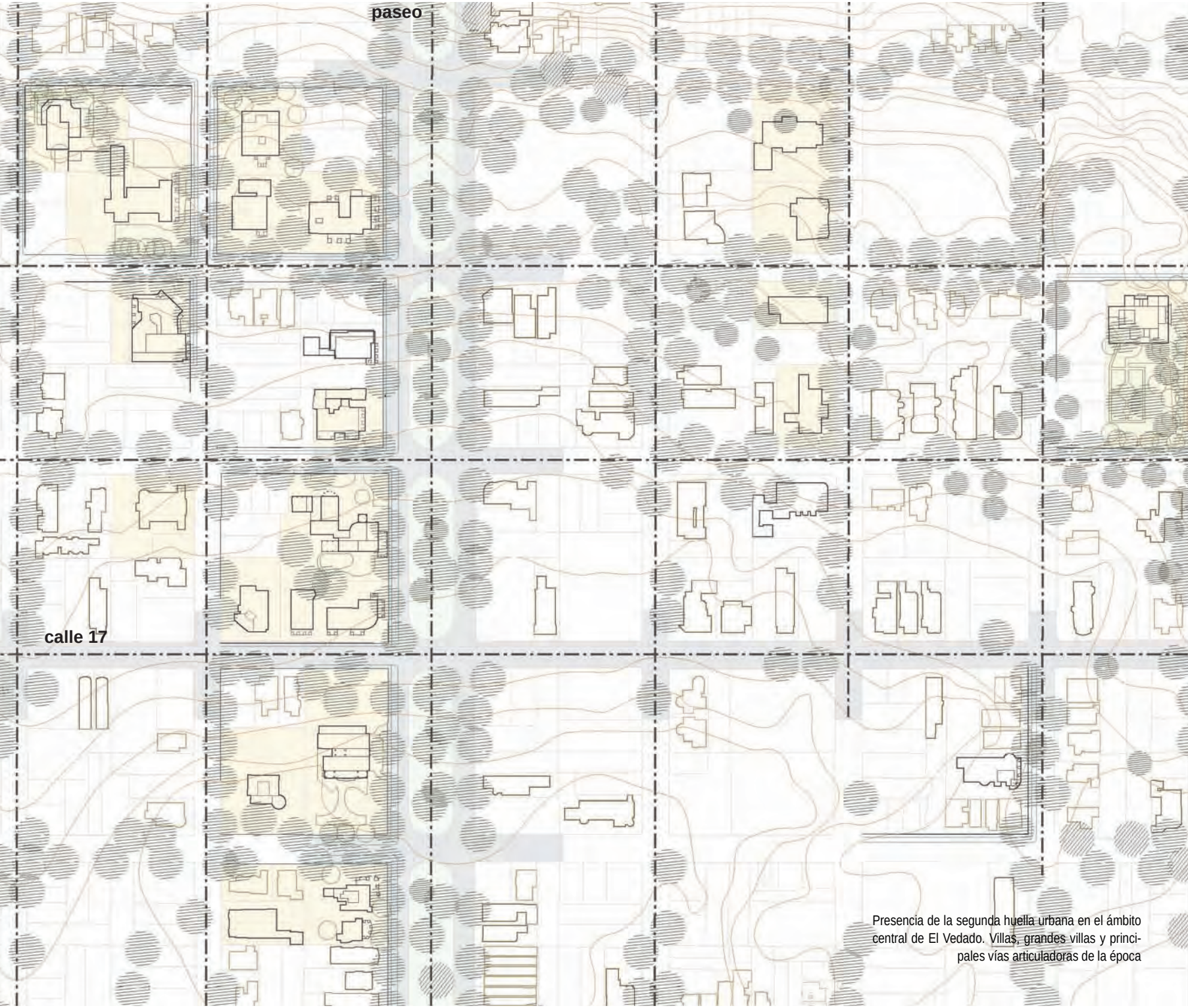
^^ *Revista del Vedado*. Año I núm 1, Junio 1904

<^ Localización de licencias de construcción, 1905

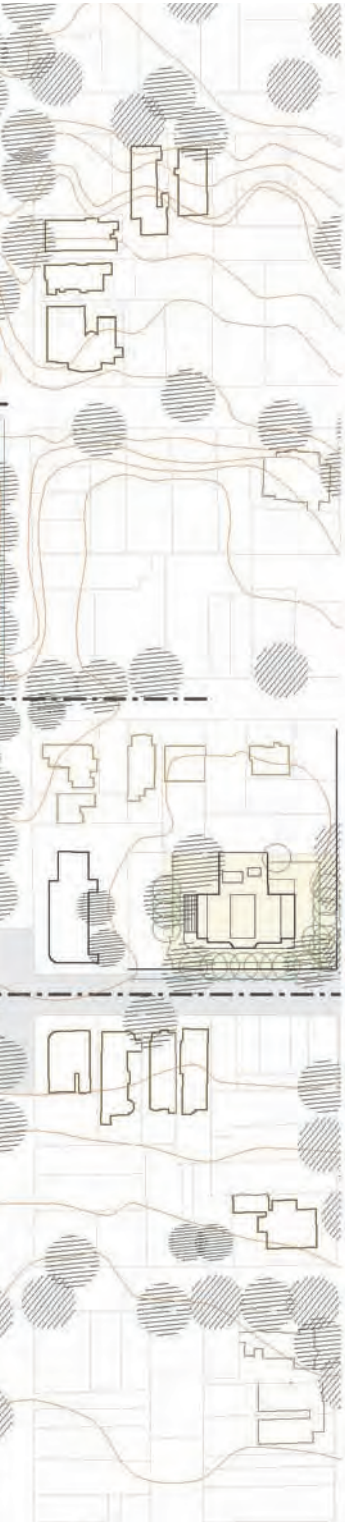
<< Esquema de las aceras construídas hasta Mayo 1909
<< Esquema de las aceras construidas hasta Octubre 1910
(en base a *Plano demostrativo de las aceras construidas.....)*

26 Aunque no se tiene constancia de la fecha exacta de su fundación, se tiene conocimiento de la misma a través de su vinculación con la *Revista del Vedado*. En Junio de 1904 se editaba en número 1 del año 1 de esta Revista, en la que su director escribía que *"desde hace larga fecha, viene funcionando, en los barrios del Vedado y Príncipe, una Asociación, fundada por un grupo de entusiastas y animosos vecinos, con el único fin de conseguir el mejoramiento moral y material de tan importantes como pintorescos barrios."* Sin que se precise el momento primero de su fundación ni memoria de sus actividades anteriores a 1904. Con ello, parece probable que en este momento se iniciara un ciclo de mayor actividad para tal organismo. En tal fecha, estaba presidida por Dr. Manuel Varona Suarez, Secretario Lcdo. José J.O'Farrill; y demás cargos directivos ocupados por Francisco E.Sallés, Bartolomé Aulet, Conde de Sagunto, entre otros.

27 Publicado igualmente en la misma revista: *Revista del Vedado. Órgano Oficial de la Asociación de Propietarios, Industriales y Vecinos del Vedado y Príncipe*, n. 1, año 1, 06/1904.



Presencia de la segunda huella urbana en el ámbito central de El Vedado. Villas, grandes villas y principales vías articuladoras de la época



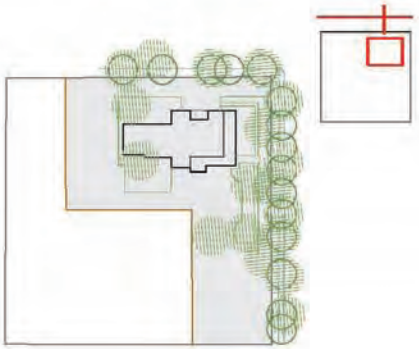
Podríamos explicar la segunda huella urbana desde las ideas globales sobre el conjunto de El Vedado, plasmadas en ocasiones y en documentos diversos, por arquitectos, ingenieros y políticos. Pero nos parece más propio construir una explicación global en base a la singularidad de sus elementos. Si las residencias unifamiliares fueron los elementos más comunes de la época, cabe destacar un reducido número de grandes casas, construidas en no más de una docena de años, entre 1915 y 1927, de un carácter absolutamente excepcional, y que podríamos denominar, grandes villas.

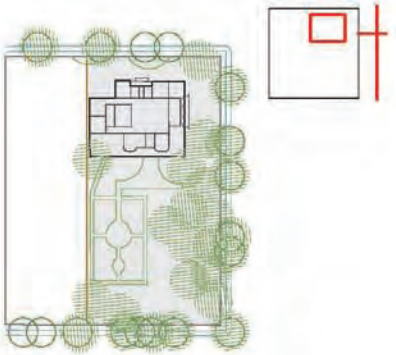
Dos son las cuestiones más características de su impronta: la introducción de una nueva dimensión y de una pretensión arquitectónica inédita. Territorialmente, su distribución evidencia el paso de un esquema lineal en forma de peine, a un esquema sistémico, en el que deja de existir una única traza referencial, ni siquiera una directriz predominante, para pasar a producirse una cierta interacción entre elementos de orden, dimensión y direccionalidad distintos (cuestión sobre la que insistiremos más adelante). Asimismo, si la Ciudad de la Línea había preferido ocupar las tierras más llanas y de menor cota altimétrica (del ferrocarril hacia el litoral, sin llegar a alcanzar la línea de la costa) los solares elegidos individualmente para edificar cada una de las mejores villas se emplazarían mayoritariamente sobrepasada esta inflexión, en un ámbito central entre la calle 21 y la calle 9ª, y perpendicularmente entre la calle 4 y la calle E[28]. De entre todas estas calles cabría destacar especialmente dos, en las que se dio una mayor concentración: la calle 17, que por estos años se estaba urbanizando (y por donde circulaba el tranvía) y la Avenida Paseo, donde notables arquitecturas fueron asentándose sobre su fachada occidental, creando una curiosa asimetría entre ambos lados de la calle.

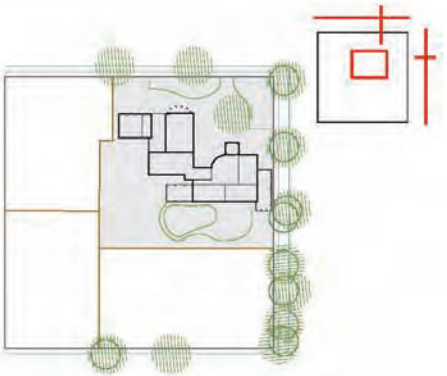
La paulatina construcción de grandes villas comportó la introducción de cambios sustanciales en el sí del tejido. Significó la radical oposición a las modestas arquitecturas iniciales, representadas por las citadas ciudadelas y otras construcciones aisladas de madera. No solo de la imagen pública que se esforzaban en conseguir. Ni siquiera de las connotaciones sociales asociadas. Su implantación sugirió además la introducción de una nueva dimensión al tejido, inédita tanto en quintas como en ciudadelas. La huella de las grandes residencias se descubre también en el parcelario, ya que el modelo inicial de parcelación de 12 unidades por manzana (con superficies aproximadas de 700 a 1.100 m2) resultaba en este caso totalmente insuficiente. Las grandes villas tuvieron la necesidad de sumar diferentes unidades y en ocasiones una única residencia llegó a ocupar más de media manzana. Introdujeron además al imaginario colectivo, el esplendor de los jardines, no relegados más a simples antesalas de las viviendas, sino a espacios con identidad propia, capaces de construir un entorno para dignificar y calificar la casa, confiriendo a la vez, un mayor aislamiento e intimidad. Fue esta la razón por la que muchas de estas villas se situaron en el centro de la parcela, con notoria retirada respecto de la calle.

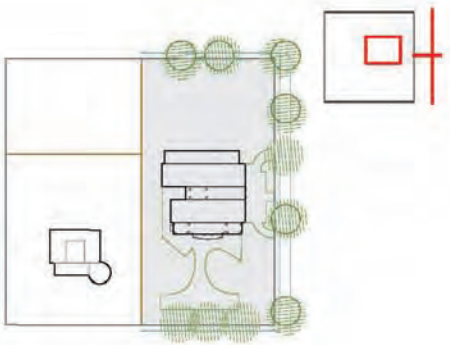
No existen unos parámetros o valores que delimiten con precisión este "selecto" grupo de las grandes villas, respecto al conjunto de aquéllas más comunes. Sin pretensión de enumerar su totalidad, se ha identificado su presencia sobre el plano actual, considerando las que tienen una mayor superficie edificada y sobretodo, las que ocupan más de una parcela (siempre partiendo del modelo de parcelación inicial). El valor y significación de su arquitectura es una cuestión capital que se ha

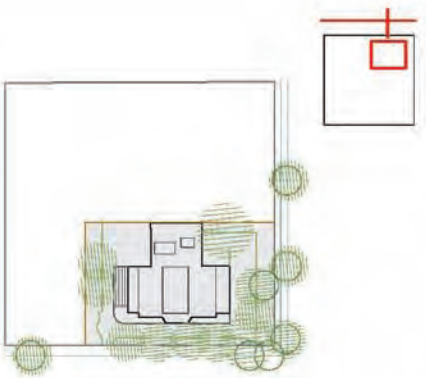
28 Algunos autores se han referido a esta cuestión: *"Dado que en este momento histórico importante el Gobierno estaba pavimentando la calle 17, resultó que muchos "libertadores" que habían recibido su paga, decidieron adquirir solares sobre esta misma calle y empezaron a construir sus propias residencias. Una forma de mostrar su "nueva situación".* De esta forma, la calle 17 acabó por poseer *"mayor número y mejores residencias que la misma calle 23", a pesar de su menor jerarquía".* Bay Sevilla, Luís *"Viejas costumbres cubanas. La Barriada del Vedado"*, *Arquitectura*, La Habana, n.120, 07/1943.

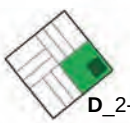




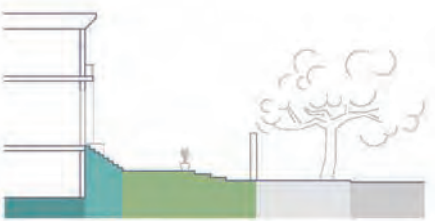








D_2-4 viv/manz



Grandes villas, relación representada:
Casa de los Marqueses de Avilés, 1915
Casa de Josefina García de Mesa, 1916
Casa de Pablo González Mendoza, 1916
Casa de Juan Gelats, 1920
Casa de Baró-Lasa, 1927
Casa de José Gómez Mena, 1927

Algunas secciones tipo representativas

tenido también en cuenta en esta elección[29].

La misma base cartográfica actual, permite aproximarnos a lo que serían sus estándares urbanísticos. En su expresión mínima ocupan dos parcelas, con una superficie que se aproxima a los 2.000 m2, mientras que en los ejemplos más generosos, llegan a superar los 5.000 m2 (sumando por lo tanto, hasta 6 parcelas). No obstante podemos adivinar, a la vista de las edificaciones de su entorno (que son de construcción posterior), que inicialmente ocuparían parcelas mucho más grandes, segregadas a posteriori hasta asumir su condición actual. Su ocupación en planta baja se sitúa mayoritariamente entre los 500 y 800 m2 construidos, dando una proporción variable que oscila entre el 50 y el 15%. De volumetría muy diversa, predomina la PB+1, aunque son también habituales la PB y PB+2 en su composición, Las superficies construidas totales son muy variables, situándose en su mayoría entre los 1.000 y 1.500 m2. Aunque esta aproximación paramétrica nos dé una idea de la singularidad dimensional de este tipo de edificaciones, su mayor originalidad está en la particular arquitectura de cada una de sus piezas, en cómo se sitúan en su parcela, en la manera que organizan su acceso, en la definición de sus fachadas, etc.

De entre todas, la Casa de los Marqueses de Avilés (1915, actual ICAP-Instituto Cubano de la Amistad de los Pueblos) emplazada en la manzana definida por las calles 17 y 19, entre I y H, destaca por ser una de las primeras en construirse, ejerciendo una gran influencia sobre las posteriores: tanto por la asimilación del estilo Beaux Arts, como por la conformación del propio tipo. Obra de gran refinamiento del arquitecto norteamericano Thomas Hastings (el mismo autor de la *New York Public Library*) es interesante observar como aún acercándose a la esquina entre 17 y H, acaba por situarse respecto el eje longitudinal de la 17, desde donde se produce el acceso. Un caso diferente sería el de la Casa de Josefina García de Mesa (1916, actual Embajada de China, de la firma Morales y Mata). Situándose en una posición análoga respecto 13 y D, acaba por provocar el acceso desde una calle perpendicular al mar. La Casa de Pablo González Mendoza (1916, actual Embajada Británica, de la misma firma anterior), ocupa una parcela de un cuarto de manzana y sitúa su jardín en la parte delantera, de manera que produce un acceso dual: el principal y rodado por la calle 15, el peatonal más secundario por la Avenida Paseo.

Un caso que resulta novedoso desde nuestra perspectiva es la Casa de Juan Gelats (1920, sede actual de la UNEAC- Unión Nacional de Escritores y Artistas de Cuba, de Rafecas y Toñarely) situada en la esquina entre 17 e I. Es una de las primeras grandes villas en reconocer más claramente la particularidad de su emplazamiento en esquina, e incorporar esta singularidad de forma explícita en el proyecto. Sitúa el acceso respecto a una

29 Para ello, se ha recurrido a las obras publicadas en las revistas de arquitectura de la época, pero merece un reconocimiento especial los ensayos y guías de arquitectura que han seleccionado y documentado la mayoría de los casos que aquí se presentan. De entre todos, se destaca *La Habana: guía de arquitectura* de Eduardo Rodríguez y Ma. Elena Martín Zequeira y del mismo autor, *La Habana: Arquitectura del Siglo XX.*

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

diagonal a 45º y distribuye sus estancias y coloca una escalera helicoidal respecto a la misma directriz. Aún así, la moda de la "esquina" no sería una constante en las residencias de mayor dimensión (a diferencia de las de tamaño común). Dos de las últimas en construirse dentro de este grupo, se emplazaron nuevamente como lo habían hecho los ejemplos primerizos. Es el caso de la Casa de José Gómez Mena (1927, sede actual del Museo de las Artes Decorativas, de P.Viard y M.Deslugue), que tomando como única referencia la calle 17, se despliega en una distribución totalmente simétrica respecto al eje central de la parcela. Como similar sería el caso de la notabilísima Casa de Juan Pedro Baró y Catalina Lasa (1927, actual Casa de las Amistad, de la firma Govantes y Cabarrocas), una de las más destacadas por la calidad de su arquitectura y por la introducción de elementos de vanguardia[30]. No obstante, su posición responde a un planteamiento absolutamente clásico, en situarse respecto a un punto medio de la fachada sobre la Avenida Paseo, clarísima afirmación del valor monumental de esta Avenida respecto a la longitudinal calle 17.

1.-Residencia del Sr. Julio B.Forcade
Arquitecto José F. Mata
2.- Residencia del Sr. Virgilio Rayneri
Arquitecto Eugenio Rayneri Jr.
3.- Residencia del Sr. Bernabe Sanchez Batista
Arquitecto Eugenio Rayneri Jr.
4.- Residencia del Sr. José Manuel Cortina
Arquitecto Eugenio Rayneri Jr.
5.- Residencia del Sr. Cristobal Piza
Arquitecto José F. Mata
6.- Residencia del Sr. Rafael Martinez Ortiz
Arquitecto José R. Franca
7.- Residencia del Sr. José C. Pagliery
Arquitectos Rafecas y Toñarely
8.- Residencia del Sr Piña
Arquitectos Rafecas y Toñarely
9.- Residencia del Sr. Macià Barraqué
Arquitectos Rafecas y Toñarely
10.- Residencia del Sr Enrique Pedro
Arquitectos Arellano y Mendoza
11.- Residencia del Gral. Gerardo Machado
Arquitecto Eugenio Rayneri Jr.
12.- Residencia de familia
Arquitecto José R. Franca
13.- Residencia del Sr. Gustavo Reyes
Arquitectos Rafecas y Toñarely
14.- Residencia del Sr. Leonardo Alvarez
Arquitecto José I. del Ala
15.- Residencia del Sr. José I. Lezama
Arquitectos Morales y Ca
16.- Residencia del Sr. Pablo G. Mendoza
Arquitectos Morales y Ca
17.- Residencia del Sr. Julio San Bartolome
Arquitectos Rafecas y Toñarely
18.- Residencia del Sr. José Daniel Concepción
Arquitecto José R. Franca

Imágenes publicadas en la revista *Arquitectura,* correspondientes al período 1917-19

Villas eclécticas, sustancia y arte del tejido

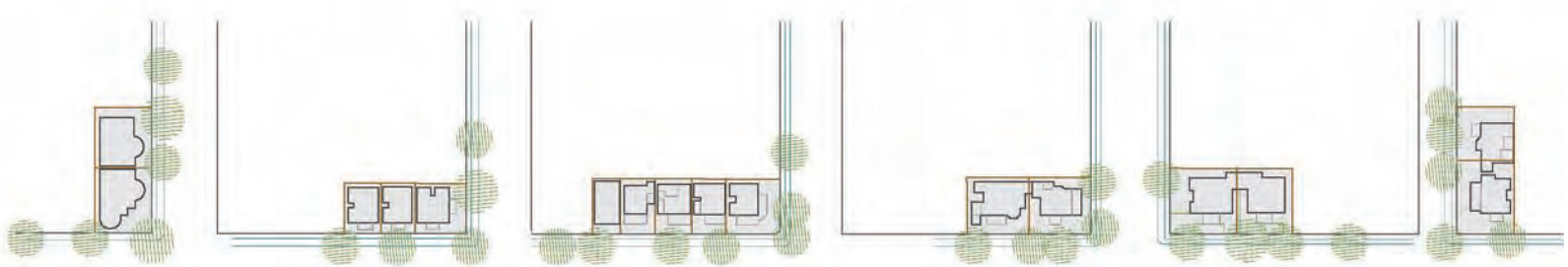
Pero ni en El Vedado del esplendor económico, las grandes villas podían convertirse en la célula común del barrio, del que habría sido un modelo de urbanización única, de elevadísima calidad en términos arquitectónicos, pero absolutamente elitista en lo social, menos complejo en lo urbanístico y con una bajísima densidad, de entre 2 y 4 viviendas por manzana. En cambio, estas piezas sí ejercieron una gran influencia en su entorno, donde un gran número de villas de notable calidad arquitectónica, de gran diversidad estilística y de dimensiones más modestas y variadas, fueron colmatando el tejido, ocupando progresivamente sus muchos espacios vacantes. Algunas de las obras publicadas, y también promocionadas, en el período 1917-1919[31], componen la imagen de las edificaciones más comunes en la época. En ellas se repiten algunas constantes, como la repetición del portal, con arcos y columnas de los estilos más variados; el uso de acabados elegantes y sobrios, alejados de la construcción vernácula tradicional; y la definición de cercas mínimas sobre calles sin apenas arbolado. Otro rasgo destacable es la composición de torres en algunas edificaciones, volúmenes esbeltos de mayor altura como miradores privilegiados que remarcan precisamente su posición en esquina.

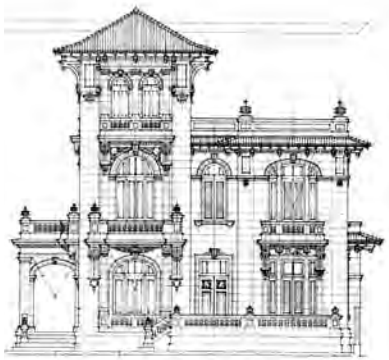
Sobre la realidad actual distinguimos una rica amalgama de residencias unifamiliares, de tamaños y formas muy diversas, de estilos y valor arquitectónicos variados. Aunque cualquier clasificación de las mismas

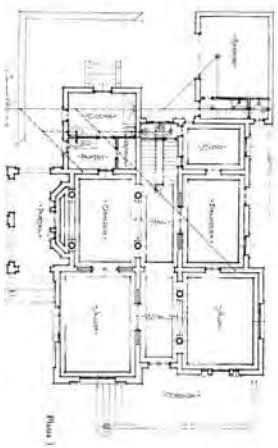
30 Esta casa merece atención especial porque representa, como ninguna otra, la gran pretensión con la que se construyeron la mayoría de estas casas. Residencia de los singulares Catalina Lasa y Juan Pedro Baró, ello explica que su construcción se hiciera con materiales traídos de todas partes del mundo, llegando a utilizarse, según se cuenta, arena del Nilo para el revestimiento de la fachada. En relación a los personajes, La novela inédita de Mario Coyula sobre el personaje de Catalina Lasa, aporta ciencia y ficción..

31 Revista *Arquitectura*, exploración exhaustiva de los números publicados entre 1917 y 1919.

D_12-20 viv/manz







<< Ejemplos de pequeñas villas en parcelas segregadas. Secció tipo, y fotografías

^^ Casa en calle G esquina 9, para el Sr. Eugenio Rayneri Jr, publicado en *Arquitectura* n.11 05/1918

suponga una simplificación, podríamos diferenciar entre dos familias de tamaños, que completan una trilogía dimensional, sumando el anterior. De tamaño notable, sin llegar a la excepcionalidad del grupo anterior, un numeroso conjunto de villas comunes se emplazan ocupando lo que denominaríamos una parcela original (de unos 700 a 1.100 m2 aprox.), sea en su versión de parcela central o esquinera. Muy común es también otro grupo, en el que aquellas residencias de menor tamaño aparecen agrupadas en la que originalmente fue una parcela en esquina. Las villas agregadas ocupan solares más pequeños, resultantes de la segregación parcelaria en dos, tres y hasta en cuatro pedazos de la parcela tipo original (con superficies resultantes de entre 500 y 250 m2). Aunque por su arquitectura son similares a las del grupo anterior, por su posición en la manzana, por la dimensión de los solares y por la relación de contigüidad con las parcelas vecinas, conforman un grupo con cierta especificidad.

Las primeras se sitúan tanto sobre parcelas centrales como en las esquineras, y por la propia forma de su parcela tienden a ser alargadas, con un porcentaje de ocupación de entre 1/2 y 1/3 de la superficie de la parcela. Las segundas en cambio, tienen una proporción cuadrada, que se adapta a la análoga geometría de sendas parcelas, fruto de la división de un rectángulo de poco más de 22 m de ancho y 50 m de largo en diversas unidades (por ejemplo en 22 x 22, 14 x 22, etc.). Unas y otras acostumbran a cumplir con los cánones de separación establecidos, en la fachada y laterales. Especial incidencia tuvo aquí la introducción del automóvil, cuando generó volúmenes al fondo de la parcela para uso de garaje, al que se accedía desde un pasillo lateral. Si extrapolamos densidades para cada uno de los dos subgrupos, obtenemos, para las villas comunes, unas 12 viviendas / manzana (el estándar del modelo original), mientras que si a este parámetro le añadimos la segregación de las parcelas esquineras, se pasaría a unas 20 viviendas / manzana, en el modelo de villas agregadas.

A pesar de la sospecha que la segregación de parcelas podría ser resultado de una mayor presión urbana en una fase avanzada de ocupación, algunos casos conocidos explican que esta fue una práctica habitual desde un principio. En la Avenida Presidentes, entre las calles 7ª y 9ª, el arquitecto Eugenio Raynieri[32] había construido hacia 1918 tres casas en una parcela en esquina, fijando su propia residencia en una de ellas. Como ya vimos para el caso de las casas de González Curquejo (1880) en la Línea, la flexibidad de esta parcela fue explotada con claros objetivos de promoción, sobretodo teniendo en cuenta que su división (en 2 o 3 unidades) acababa dando parcelas suficientes, de más de 300 m2.

Este cambio edificatorio en el tejido tuvo su traducción normativa, cuando en 1914, medio siglo después de las Ordenanzas de Edificación de 1861, las reformuladas Ordenanzas Sanitarias establecían la obligatoriedad

32 *Arquitectura*, La Habana,.n.11, año II, 05/1918, pp. 24-25 y n.3 09/1918, p.23.

2787

Habana: Avenida de los Presidentes. Vedado.
Presidents Avenue at Vedado.

Habana: Residencias en el Vedado. Calle O.
Residences at Vedado. O. Street.

Habana. Calle 17 en el Vedado.
17th Street at Vedado.

de dejar 1/3 de la parcela libre de edificación y un paso lateral de, como mínimo, 50 cm al límite de parcela[33]. Sin embargo, esta normativa, que afectaba con matices diferentes al conjunto de la ciudad, no sería la responsable de la imposición de la residencia aislada en El Vedado, sino más bien a la inversa. Superados ya sus años de incertidumbre, el barrio había hecho su particular apuesta por un tipo de ciudad, que no se discutía más entre los extremos que representaron "quintas" y "ciudadelas", entre edificaciones aisladas y construcciones más compactas. El Vedado decidía consolidar su futuro con la prosperidad de un modelo residencial y de calidad, convirtiendo precisamente en norma el modelo que ya se había asentado de forma óptima en su cuadrícula.

infraestructuras, sistemas especializados

Si la concentración de grandes villas había significado la Avenida Paseo, la posición estratégica de los hospitales subrayaba, de forma discontinua, la importancia de la otra gran avenida, Presidentes (o calle G). Se producía por vez primera una afirmación categórica de los ejes verticales de la cuadrícula, no entendidos en este caso como trazas viarias de jerarquía superior, sino como ejes de valor monumental, avenidas parque que trababan el damero en su dirección perpendicular al mar. Los mismos ideales que construyeron la monumentalidad más doméstica, en los jardines y patios de las casas, guiaron durante los mimos años 20 la urbanización definitiva de las dos grandes avenidas de El Vedado *"con pavimento, jardinería y algunas estatuas de personajes de la historia y la política cubanas*"[34].

Por los mismos años, la simple traza del ferrocarril fue ramificándose, creando una nueva línea en la paralela calle 17 (entre la 12 y la O), que sería doblada años después en la longitudinal calle 23. Las calles verticales elegidas para la conexión transversal fueron la calle 12 (extremo occidental del tranvía por la 17) y la calle L (extremo oriental del tranvía por la calle 23, hasta la urbanización de La Rampa).

El frente de mar de El Vedado seguiría siendo un espacio sin resolver durante años. Entre 1916 y 1919, el presidente Menocal consiguió prolongar la vía de borde hasta la misma entrada de El Vedado, en el punto

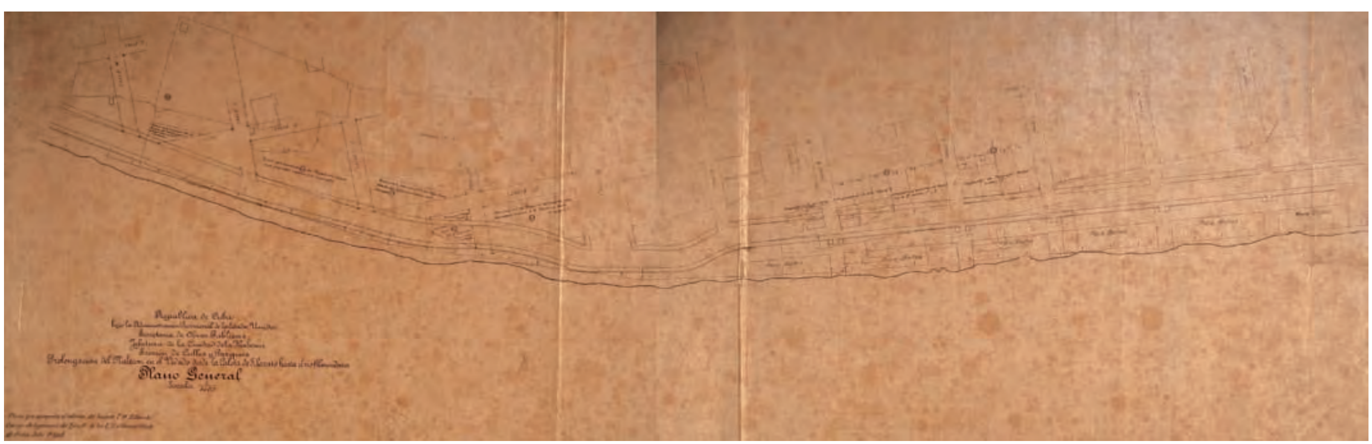
<< Grandes Avenidas: Paseo y Presidentes, años 20 y 30
(De *Cuba. Arquitectura y Urbanismo*, op.cit y Archivo MICONS)

vvvv postales de época, de las avenidas y calles de El Vedado: Presidentes (G), Paseo (O), calle 17 y calle L.
De *http://www.guije.com*

33 *Apéndice III. Ordenanzas Sanitarias*, en República de Cuba, *Ordenanzas de Construcción, 1919*, Imp. P. Fernández y Cia. La Habana, 1920. Capítulo III, artículo 54 "*Las edificaciones que se construyan 50 metros al Oeste de la Calzada de la Infanta y la de Jesús del Monte hasta el Arroyo de Agua Dulce y al Sur de este último hasta la Ensenada de Atarés"* (se está refiriendo al área de El Vedado) *"se dejará la superficie descubierto el 33%, por lo menos, del terreno o parcela en que se vaya a construir, debiendo dejarse 50 centímetros, por lo menos, de distancia entre el paramento exterior de las paredes laterales y los límites linderos del terreno*" (donde se añaden una serie de excepciones para el cumplimiento de tal regla).

34 Rodríguez, Eduardo Luis; *"La Habana republicana: seis décadas de desarrollo urbano en la capital de Cuba". Temas*, n. 24-25. La Habana, 01-06/ 2001, pp.123-131.

Golfo de Mexico


Plano General

llamado “el Recodo”, donde la Avenida Presidentes alcanza el mar. Se aseguraba así la continuidad entre ambos canales singulares.

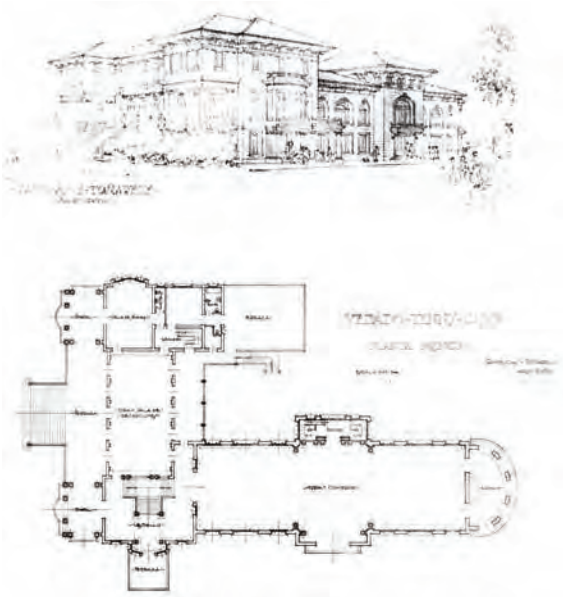
De esta manera, la trama homogénea de calles empezaba a definir y especializar algunas de sus trazas, creando un primer grado de complejidad. Se superponía al sistema de vías de tráfico -situadas paralelamente en intervalos de 3-4 manzanas en las calles 9ª, 17 y 23 y conectadas transversalmente por 12 y O- un sistema de vías parque –representadas por las dos grandes avenidas, a las que podría sumarse el Malecón. Las postales de algunas vías de los años 20’ ilustran este argumento. Las calles L y 12 por ejemplo, muestran un nivel de urbanización elemental, en donde se destaca el paso del tranvía. Las paralelas Avenidas O-Paseo y G-Presidentes, tienen en cambio un diseño específico de su sección, en donde se combinan parterres de césped, elementos vegetales y mobiliario urbano.

La visión sistémica de la trama se observa claramente en la importante sucesión de proyectos para la apertura y adecuación de las calles que se realizaron a partir de los primeros años del nuevo siglo. Se trata de planimetrías a escala 1/1000, en las que se definen las alineaciones y el perfil de las calles en aquellos ámbitos de menor consolidación: las zonas más próximas y más alejadas del mar (desde Línea y alrededor de la 23), centrándose tanto en El Vedado como en El Carmelo. Como se ha comentado, la constante preocupación por la urbanización de las calles lleva a elaborar planos específicos en los que se determinan las medidas precisas de aceras, parterres y calzadas (por ejemplo *“Plano de aceras para la Calzada de El Vedado y Calle de Línea entre Calzada de la Infanta y G”*. Escala 1/1000. Nov. 1907, ANC núm. 10.425). También con la construcción del nuevo puente sobre el río Almendares - Puente de Asbert, de 1911 – a la altura de la calle 23, se urbaniza uno de las únicas áreas pendientes, ocupadas hasta aquel momento por algunas furnias (*“Proyecto de prolongación de la calle 23 de El Vedado, desde la calle 12, hasta el Río Almendares”* Escala 1/1000. Diciembre 1912. Secretaría de Obras Públicas, ANC núm. 10.041).

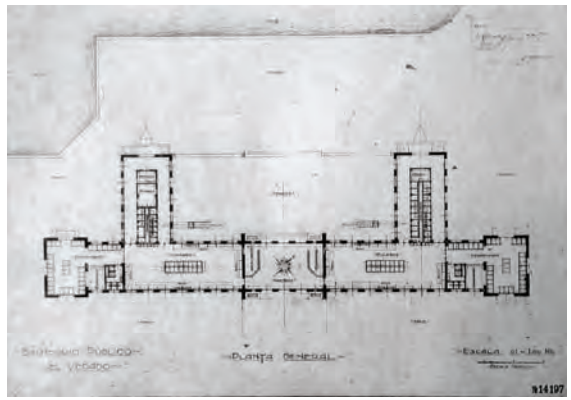
Caso significativo es el Malecón, como proyecto iniciado con el cambio de siglo, objeto de sucesivos proyectos de prolongación y mejora. En el ámbito de El Vedado, se reclama la prolongación del muro de hormigón, como garante del control de las aguas bravas y sus periódicas incursiones. Aunque su construcción se produciría más tarde, algunos planos de la primera década del siglo dan fe de tal voluntad (*“Plano General. Prolongación del Malecón de El Vedado desde la Caleta de S.Lázaro hasta el río Almendares”* Escala 1/1000. Julio 1908. Secretaría de Obras Públicas, ANC núm. 21.004 y *“Plano del Muro de concreto en la parte baja del litoral de El Vedado desde la calle J hasta la calle 22”*. Escala 1/2000. Agosto 1909. Secretaría de Obras Públicas, ANC núm. 18.952).

<^ *Plano de aceras para la Calzada de El Vedado y Calle de Línea entre Calzada de la Infanta y G*, e 1/1000. Nov. 1907
ANC 10.425

<v *Plano General. Prolongación del Malecón en El Vedado desde la Caleta de San Lázaro hasta el río Almendares* e 1/1000, Julio 1908
ANC 21.004

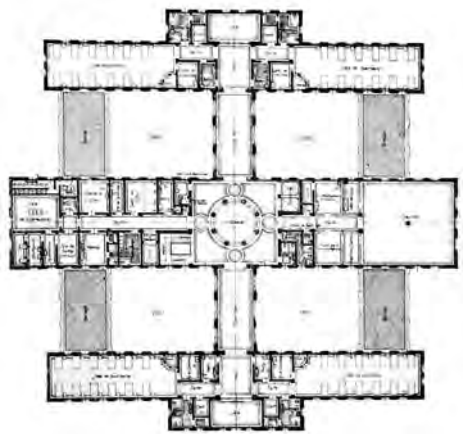


OCIO y RECREO



Vedado Tennis Club y Balneario Municipal

De Arquitectura n.4/1917 y n.33/1936



GRANDES DOTACIONES

La Maternidad

De *Arquitectura n.15/1931*

La nueva dimensión de las residencias unifamiliares tiene una réplica mucho más evidente y vistosa sobre los sistemas generales del barrio: en la forma de las dotaciones, en la amplitud de las vías y en el esplendor de los espacios libres públicos. De hecho, el plano fundacional de El Carmelo ya mostraba la preocupación por la localización de algunos equipamientos: los mercados, el hospital, la escuela, etc. en la reserva de manzanas enteras destinadas a tales usos. A pesar de ello, los primeros episodios urbanos habían dejado bien pocas dotaciones, y aún inconclusas, como la propia iglesia del Carmen, comenzada a construir en 1872 y conocida popularmente como el "derrumbe" por su imagen de obra inacabada.

TURISMO Hotel Nacional

(De La Habana. Arquitectura del siglo XX.)

Enlazando con la vocación inicial de El Vedado y muestra de la influencia norteamericana, cabe mencionar en primer lugar tres equipamientos relacionados con el recreo y la salud, emplazados sobre el frente de mar, como lo hicieron los baños en los orígenes del barrio. En primer lugar destacar el famoso *Vedado Tennis Club*, construido como respuesta a la moda de la práctica de este deporte por parte de las familias más adineradas. Su construcción inicial se hizo después de un concurso de arquitectura, hacia 1912. Solo 5 años después un nuevo concurso de proyectos discutía cómo ampliar la prestigiosa instalación, con la voluntad de convertirla en *"uno de los primeros centros sportivos de América*"[35], y en el que participaron las mejoras firmas y arquitectos de la ciudad. Su presentación en la revista *Arquitectura* da fe de la ambición con que se estaba construyendo el barrio, presentado en estos años como *"el más elegante de la capital"* (1917). Muestra de ello es también la construcción de un gran balneario años más tarde (hacia 1935) situado entre las calles 10 y 12 y que suponía una nueva domesticación del mar para crear una playa artificial en donde había habido rocas y arrecifes. La tercera de las piezas dotacionales es en realidad la más destacada. Se trata del famoso Hotel Nacional, construido en 1930, sobre la prominente colina en la que estuvo emplazada la Batería de Santa Clara. Obra de la firma norteamericana Mckim, Mead & White es otro gran ejemplo del verdadero cambio de escala que experimenta El Vedado a finales de los años 20', cuando su condición de lugar de ocio en el ámbito local, se hace extensiva al turismo internacional.

CULTURA Auditorio Amadeo Roldán

(De La Habana. Arquitectura del siglo XX.)

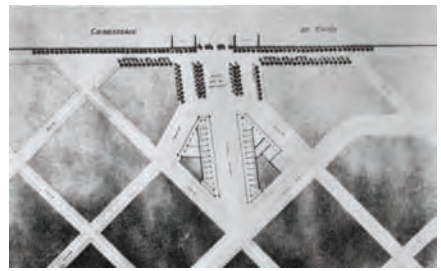
La progresiva densificación de El Vedado conllevó la necesidad de cubrir demandas asistenciales y culturales, y fue así como hacia los años 30' se instalaron destacadas dotaciones en el sí del barrio. Equipamientos de dimensión más modesta como los destinados a usos culturales, entre las que destacaríamos el Cine Trianón (1920) y Olímpic, ambos emplazados en la Línea, y el actual Teatro Auditorium Amadeo Roldán (1928), en Calzada y D, de los arquitectos Moenk y Quintana. El Hospital Municipal de la Maternidad Elvira Machado[36] (1930) es dentro de este grupo el proyecto más significativo por razones diversas: por su tamaño, ya que ocupa una manzana entera con un edificio de PB+2 estructurado alrededor de 4 patios; por lo destacado de

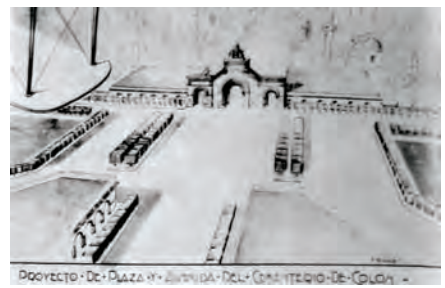
35 *"El "Vedado Tennis Club. Sus nuevas obras*", *Arquitectura*, La Habana, n. 4, 10/1917, pp. 15-18.

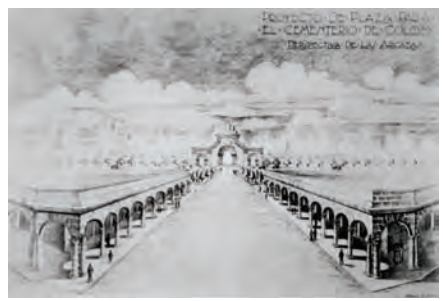
36 Esta obra fue muy significativa en el momento de su construcción: "*la sala de operaciones con anfiteatro (…) es de lo mejor que se ha construido últimamente en América"*, *Arquitectura*, n.15, 06/1931, pp. 18-23.

VISTA EN PERSPECTIVA DEL PROYECTO PARA EL DESARROLLO DE LA VNIVERSIDAD NACIONAL.
DEPARTAMENTO DE OBRAS PVBLICAS

REPVBLICA DE CVBA
PLANO DE LA
CIVDAD VNIVERSITARIA
AVENIDA




PROYECTO DE PLAZA Y AVENIDA DEL CEMENTERIO DE COLON


PROYECTO DE PLAZA FRENTE AL CEMENTERIO DE COLON
PERSPECTIVA DE LA AVENIDA

REPVBLICA DE CVBA
SECRETARIA DE OBRAS PVBLICAS
ANTEPROYECTO DE EMBELLECIMIENTO
EN LA PROLONGACION DEL MALECON

su arquitectura, de Govantes y Cabarrocas, muestra de un Art Déco que llegaba a la ciudad desde su difusión en la reciente Exposición Universal de París de 1925; y también, y muy importante, por su localización, premonitoria de huellas posteriores, en su elección de una "gran esquina" en el punto de intersección de Presidentes con Línea. En su extremo opuesto, en la misma Avenida Presidentes, se inauguraba en estos mismos años el Hospital Infantil Municipal. Ocupando media manzana, con una superficie construida de unos 6.000 m2 y proyectado por la misma firma con un diseño arquitectónico similar, este hospital se emplazaba también en otro cruce importante, al lado del cual se ubicaría el Hospital de Cirugía Ortopédica (1944) y el monumento a José Miguel Gómez, realizado por el escultor italiano Giovanni Nicolini.

Los equipamientos y vías citados, tuvieron un importante complemento adicional en algunos conjuntos urbanos singulares, piezas dotacionales de una mayor dimensión que se situaron en los bordes del barrio. Y es aquí donde aparece el arquitecto Jean Claude Nicolas Forestier quien, entre 1925 y 1930, realizó el esquema director para el conjunto de la ciudad, definiendo también algunos proyectos de ordenación concretos y ejerciendo una influencia incuestionable en esta época.

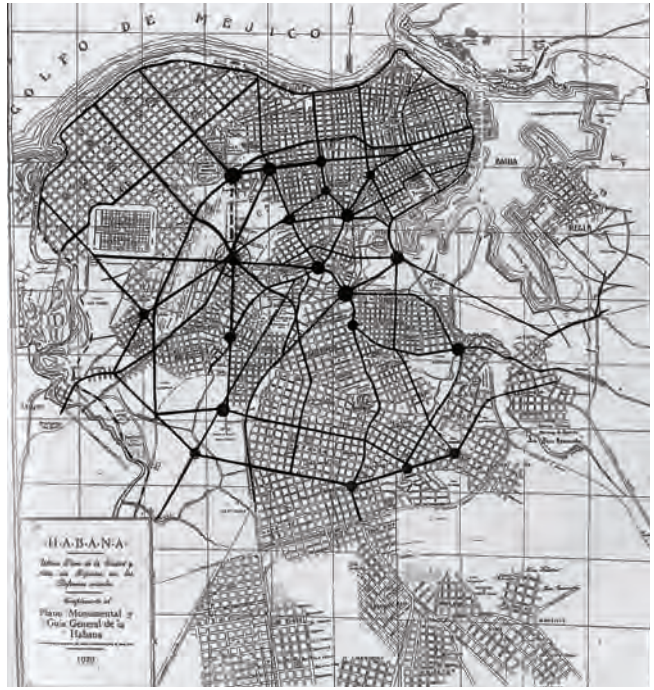
Es el caso de la Universidad. Un proyecto iniciado años antes, en 1902, cuando se decidió su emplazamiento en una pequeña colina cerca del Castillo del Príncipe y la Loma de Aróstegui, en los terrenos que había ocupado una antigua pirotecnia militar. La elección de esta zona fue importantísima para el futuro de El Vedado, por el papel de rótula entre la ciudad histórica y el nuevo barrio que desempeñaría la universidad, contribuyendo a su integración y prosperidad. En lo concreto, hacia 1927 se construía su monumental escalinata de acceso y en lo general, el mismo Forestier se ocupó de su encaje general en la ciudad. En su *"Plano de la Ciudad Universitaria"* el arquitecto paisajista centró la atención en la relación de la Universidad con el Hospital Gral. Calixto García y con el nuevo desarrollo urbano que se apuntaba entorno al Hospital Reina Mercedes (en donde 20 años después "despertaría" La Rampa). Una relación de grandes piezas dotacionales enlazadas por grandes avenidas arboladas en una misma visión sistémica de la ciudad.

En los mismos limites meridionales de El Vedado, resiguiendo el límite topográfico, se intentó definir un nuevo encaje entre la trama ortogonal y el acceso al Cementerio de Colón. En 1838, años después de las intervenciones de Forestier, el Departamento de Fomento Municipal planteaba singularizar, con la monumentalidad y axialidad de la década anterior, el siempre difícil encuentro entre la cuadrícula de El Vedado y la puerta principal del Cementerio de Colón, una obra de un gran valor monumental implícito. En este caso fue una propuesta poco hábil, en verse forzada a introducir nuevas directrices, tímidas en exceso, para crear un eje y una plaza que no lograban tampoco situarse perpendicularmente a la traza este-oeste del cementerio. Es cierto sin embargo, que la escenografía urbana esbozada en la propuesta tendría algún eco real a posteriori. Sin que se haya producido el *"esventramento"* de la manzana emplazada frente del cementerio, la estructura

<< Ciudad Universitaria
Vista oblícua actual *(De La Habana. Arquitectura del siglo XX.)*
Vista de la propuesta inicial, 1908
Plano General de Ordenación, Forestier, 1929
(De "*The city as landscape....* "Lejeune, J.F.)

^> Proyecto de Plaza y Avenida del Cementerio, 1938
(De *Arquitectura,* n.59/1938)

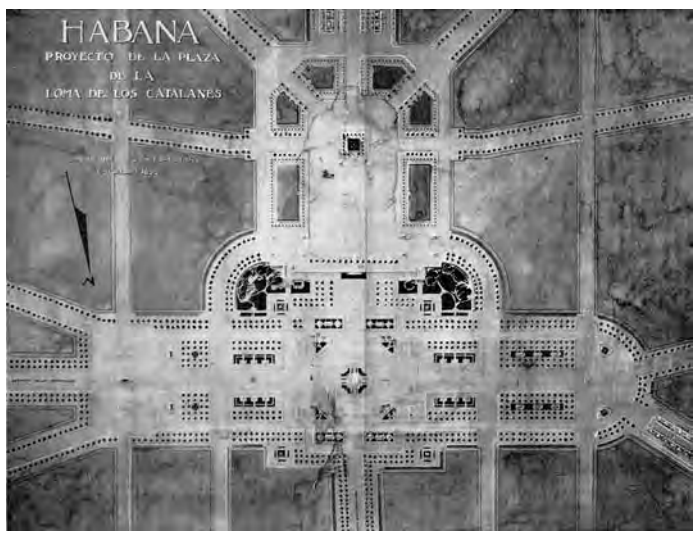
<v Anteproyecto de embellecimiento
en la prolongació del Malecón, Forestier, 1930
De "*The city as landscape....* Lejeune, J.F.)



^^ *Esquema para el proyecto del Plano Regulador de La Habana y de los Alrededores*, 1926 (De *Arquitectura, n.28, 1935*

>> Plano general de Martínez Inclán, 1917

vv Plaza de la Revolución
Imagen aérea de la Loma de los Catalanes, años 30'
Proyecto de la nueva Plaza, Forestier, 1926
(De *En memoria de José Martí.* La Habana, 1938)



porticada actual de la calle 12 en este punto, recordaría en cierta medida las perspectivas que se dibujaron en aquél momento.

Cabría citar finalmente dos proyectos parciales que se sitúan en los bordes del mismo Vedado. Ambos tienen el especial valor de ser obra de Forestier y de ejemplificar dos de las grandes preocupaciones de su Plan. Uno es el "*anteproyecto de embellecimiento en la prolongación del Malecón*" (noviembre de 1928)[37], en el que se proponen una serie de intervenciones en el contacto irregular de la trama con la línea de la costa, desde el encuentro con la Línea y hasta su confluencia con la Avenida Presidentes. El otro, de gran relevancia para el conjunto de la ciudad, es la definición del *"Proyecto de la Plaza de La Loma de Los Catalanes*" (enero de 1926)[38] pieza central de su Plan Director, motivo de controversia durante décadas posteriores y objeto de un gran concurso internacional de ideas que se celebraría 10 años después.

J.C.N. Forestier, sistemas y diagonales en la trama ortogonal

En 1925 y 1926 el arquitecto paisajista Jean Claude Nicolas Forestier elaboró las primeras versiones de su "Proyecto del Plano regulador de La Habana y sus alrededores", que revisaría a posteriori durante sus estancias de 1928 y 1929-30. Encabezando un equipo amplio en el que se contaban numerosos arquitectos franceses y locales, Forestier elaboró un esquema general para toda la ciudad, pero también numerosos estudios y proyectos parciales sobre algunos de sus principales espacios urbanos, entre otros: Paseo del Prado, Plaza de la Fraternidad, Avenida del Puerto y Parque Central.[39]

El Dictador Machado vio en aquel lenguaje común de la École de Beaux Arts y del American City Beautiful Movement, el recurso adecuado para magnificar su ciudad, alimentando así la "megalomanía" del poder, en una actitud que, como ha explicado Roberto Segre, se repetiría en muchos países iberoamericanos, donde *"especialistas en trazados Beaux-Arts, émulos del barón Hausmann, son llamados a América Latina para reproducir fragmentos del modelo parisino: Maillart traza los ejes en Montevideo, Brunner actúa en el centro de Santiago de Chile, Rotival en Caracas, Agache en Río de Janeiro y Forestier en Buenos Aires y La Habana"*[40].

---

37 Lejeune, Jean François *"The city as landscape: Jean Claude Nicolas Forestier and the Great Urban Works of Havana, 1925-1930"* en *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, Miami, Vol. 22, Cuba Theme Issue. (1996), pp. 150-185.

38 República de Cuba. Comisión Central Pro-Monumento. *En memoria de José Martí.* La Habana, 1938.

39 Bay Sevilla, Luís *"Obras de embellecimiento que proyectó Monsieur Forestier para La Habana", Arquitectura*, La Habana, n.86, 10/1940.

40 Segre, Roberto "*La Habana de Forestier. Los epígonos del modelo Hausmaniano en América Latina*", *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, Barcelona, n. 151, 04/1982, pp. 19-26

^^ *Representación del Anteproyecto de Forestier sobre base cartográfica actual de la ciudad.*

Es este un Plan moderno que encarna bien las ideas de la *City Beautiful* y del *Park Movements*. La influencia francesa y las ideas hausmannianas fueron tan fuertes en este momento, que también en el caso de La Habana se produjo una traducción excesivamente directa de las mismas, cuando la aportación principal del Plan Director no estaría tanto en la geometría de los trazados, sino en la introducción de la visión más monumental y paisajística de la ciudad, además de la definición de los elementos y sistemas principales del esqueleto de la ciudad. Para el caso de La Habana en general, la localización de un nuevo centro Gubernamental, la dotación de un sistema de parques y la definición de un futuro centro para la gran ciudad, fueron las principales preocupaciones.

El Plan Director se fundamentaba en el establecimiento de un sistema general de vías para la ciudad, persiguiendo siempre la creación de un marco paisajístico y monumental superpuesto y complementado con la jerarquización de los canales de tráfico (hay que tener en cuenta que en los años 20' la movilidad seguía dependiendo más de los tranvías que del automóvil privado, que no se generalizaría hasta más adelante). Esta dualidad entre los sistemas de tráfico y el monumental-paisajístico es importante, a pesar que en el dibujo del Plan no se llegue a explicitar dicha tipificación viaria (como sí hizo Sert en cambio, tres décadas más tarde). En cualquier caso, resulta evidente la presencia de esta dualidad como un factor claramente diferencial respecto a ejemplos anteriores.

Forestier no fue el primero en elaborar un esquema director para el conjunto de la gran ciudad, pero su propuesta representa la aportación más concreta, más compleja y de un urbanismo más culto, de entre una suma de planes directores realizados años antes. Según Martínez Inclán[41] el pionero en esta empresa fue Camilo de Castro, quien realizaría entre 1912 y 1914 un incipiente *"Plan General de vías maestras"*. Posteriormente, sería la inquietud del ingeniero Enrique Montoulieu, la que le llevaría a definir un *Anteproyecto del Plano Regulador*, presentado con motivo de sus tesis en el discurso de ingreso a la Academia de Ciencias. Pero fue finalmente el mismo arquitecto Pedro Martínez Inclán quien, en su obra "*La Habana actual*" (publicada en 1925), realizó una serie de esquemas generales para la ciudad que en algunos aspectos son coincidentes con los que traza el propio equipo de Forestier. Por esta razón el arquitecto reclamó la paternidad de la idea (en su discurso pronunciado en 1918), y en su visión común con Montoulieu, del acierto de emplazar *"el único parque posible en La Habana"* sobre la Loma de los Catalanes, donde coincidían las grandes avenidas de la ciudad y en donde podía situarse un espacio de unas 100 ha, *"2/3 del Hyde Park de Londres y del Retiro de Madrid y 1/4 parte del Central Park de New York"*.[42]

En sus aspectos concretos para El Vedado, el Plan de Forestier proponía reforzar el papel de aquellas vías que ya realizaban una función diferencial en el tejido, añadiendo además, algunas nuevas trazas diagonales. De entre todas, cabría destacar la que enlaza el Castillo del Príncipe con La Chorrera, que tendría una repercusión importante en el ámbito occidental de El Vedado. Traza de relación monumental y paisajística entre las que fueron las dos grandes construcciones militares de control de la zona y que enfatizaba además, el cruce entre 23 y Paseo, definiendo en este punto, una gran plaza de 4 manzanas sobre el mismo eje. Otros dos trazados son significativos, aunque de contundencia e interés menor. El primero, la diagonal entre el vértice más septentrional del gran recinto del cementerio de Colón y el punto donde desemboca el Almendares, avenida sin demasiada identidad dentro del propio Vedado, pero sí en su continuidad

41 Martínez Inclán, Pedro; "Los *planos reguladores de La Habana y los arquitectos Forestier y Martínez Inclán*". *Arquitectura*, La Habana, n. 157, 08/1946.

42 Idem anterior.

Anteproyecto de un Sistema de Vías y Parques para la Ciudad de La Habana, 1926
(De *En memoria de José Martí.* La Habana, 1938)

Propuesta General posterior (1929-1930)
(De "*The city as landscape....* Lejeune, J.F.)

hasta el gran centro de la Loma de los Catalanes. El segundo, arranca más tímidamente en este mismo centro, tangente al Castillo del Príncipe y la Ciudad Universitaria para llegar hasta la Batería de Santa Clara.

Dejando de lado las nuevas avenidas, el Plan de Forestier incide sobre el valor de dos ámbitos de gran importancia en la relación de El Vedado con la ciudad. Por un lado el frente de mar, donde propone actuar, como se ha comentado, sobre el Malecón (pensando más en la idea de parque que en una vía de circunvalación) y por el otro, sobre la orilla del Almendares, donde se resalta el potencial de un gran parque fluvial lineal que se iría construyendo con el tiempo.

La crisis del crack de 1929 eliminaría cualquier posibilidad de materialización literal de los nuevos trazados del Plan Director. No obstante, y como pasaría con otros planes de la misma índole, su huella no hay que buscarla tanto en sus determinaciones geométricas, sino más en sus pretensiones generales. Fijémonos si no, en el *"Plano del Proyecto de La Habana"*[43], firmado por el mismo Forestier, en el que ya no aparecen las diagonales, y sí se mantiene en cambio, el gran sistema de avenidas y sus principales elementos.

La suma de los proyectos y dibujos del arquitecto Forestier vienen a ser la rúbrica de las ideas de la segunda huella urbana de El Vedado, pero como hemos intentado explicar en este segundo apartado, están lejos de estar en los orígenes de la misma. La visión sistémica de la ciudad es más evidente aquí, en los dibujos de gran escala y desde su visión colectiva. Sin embargo, el Plan Director no estableció las pautas e ideas urbanas de El Vedado, sino que se trazó sobre aquel mismo lienzo en el que, punto por punto, El Vedado como un gran "barrio-jardín", conseguía desvelar la forma y el potencial de una malla hasta entonces oculta.

43 Lejeune, Jean François *"The city as landscape: Jean Claude Nicolas Forestier and the Great Urban Works of Havana, 1925-1930"* en *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, Miami, Vol. 22, Cuba Theme Issue. (1996), pp. 150-185.

La tercera huella urbana tiene características radicalmente opuestas a la anterior. No nace de la persecución de unos determinados ideales urbanísticos para convertir El Vedado en una ciudad mejor: de mayor calidad ambiental, con mejores arquitecturas, con vistosas calles, etc. Ni siquiera llegaría a constituir una cierta imagen de síntesis, como sí sucedió en el caso anterior con el Plan de Forestier. La tercera de las huellas surgió, como tan a menudo sucede en la ciudad, como producto del oportunismo más elemental y de sus dinámicas más espontáneas: las que hallaron en la transformación del apacible tejido de El Vedado de finales de los años 20', una gran ocasión para el negocio inmobiliario que generaría importantes plusvalías.

Es por esta razón, que lo que sucedió a posteriori de la construcción de El Vedado de las grandes residencias ha sido juzgado a menudo negativamente, por lo que para muchos debería de ser considerada como una "anti-huella", una auténtica agresión sobre un tejido en aparente equilibrio. A priori, este nuevo momento urbano se despreocupa descaradamente de la imagen de la ciudad, y atiende estrictamente a sus posibilidades en términos de rentabilidad económica.

> *"la Ciudad construida" en el siglo XIX mantiene aún una coherencia unitaria que no subsistirá en el siglo XX, cuando la Ciudad valor de uso cederá ante la expansión de la Ciudad valor de cambio, creado por la especulación edilicia"*[44], Fernando Salinas, 1971

Este sintético apunte, en la introducción del que sigue siendo uno de los mejores textos urbanos sobre La Habana, viene a colación para presentar este nuevo momento urbano. Sin que se trate de cuestionar para nada lo cierto de esta interpretación en clave de terminológica marxista, intentaremos ver igualmente como todo aquello que se originó desde el más elemental espíritu de especulación inmobiliaria, acabaría definiendo también una marca concreta, y positiva, sobre la retícula. Con sus lógicas urbanísticas propias y persistentes en el actual tejido: la definición de una nueva lógica territorial isótropa sobre la retícula, la introducción del bloque plurifamiliar y la progresiva diversidad tipológica, social y de uso del barrio. Estas aportaciones cristalizarían finalmente como base de una apuesta decidida por un modelo de ciudad más urbano y densificado.

primera densificación de El Vedado

Con la crisis mundial del crack del 29, Cuba entraba en una nueva etapa marcada por la denominada crisis del precio del azúcar. Si políticamente la Dictadura de Machado se prolongó hasta 1933, el modelo urbano que había construido la dictadura empezó a difuminarse en este momento. En períodos políticamente inestables, se dieron algunas alternativas de poder, hasta que después de un corto período revolucionario se produjo el

44 *La Habana I. Arquitectura Cuba*. La Habana,.Monográfico n. 340-341, 1971 p.36

primer ascenso del General Fulgencio Batista, quien gobernó en el período 1940-1944.

Superado el gran esplendor económico, se vio en la creciente escasez de viviendas una gran oportunidad para construir en El Vedado: barrio de creciente centralidad y con una estructura urbana potente, capaz de soportar sin traumas la introducción de los nuevos bloques de apartamentos destinados al alquiler. En estos momentos su trama estaba ya bien definida, pero no resultaba difícil hallar oportunidades para ocupar huecos en parcelas poco colmatadas o sustituir edificaciones originales de menor valor o calidad. Este fue un proceso iniciado durante la década de los 30', que se intensificaría durante los 40' y que culminaría en los 50'. En 1947, en la plenitud y consolidación de este proceso, Fernando Allorza precisaba como el poder económico disponía *"la estabilidad de sus capitales mediante inversiones en propiedad urbana. Este enunciado nos dará, sin duda, la razón de las grandes cantidades invertidas en edificación. La escasez de viviendas, y por lo tanto, el alto precio de alquiler que alcanzan las nuevas construcciones, es otra poderosa razón.*"[45]

De este proceso resultó una clara densificación del barrio, y los nuevos tipos residenciales plurifamiliares se impusieron mayoritariamente. Si la variedad y riqueza de estilos caracterizó las casas de El Vedado de las primeras décadas del siglo XX, los primeros bloques de apartamentos se construyeron siguiendo las pautas del eclecticismo, del déco y el neocolonial, para introducir más tardíamente los nuevos códigos del Movimiento Moderno. Algunas de las obras de Gropius, Breuer o Le Corbusier se convirtieron en referencia a través de su difusión en los medios locales especializados, con atención especial sobre sus proyectos de residencias plurifamiliares. No obstante,

45 Alloza. Fernando "Lo que se construye en La Habana". *Arquitectura*, La Habana,. n.169, 06/1947.

la modernidad arquitectónica se introdujo con cierto retraso en La Habana, y en El Vedado en particular, quien sabe si por la fuerza escenográfica de tantos y diversos estilos históricos entremezclados sobre sus calles ortogonales.

Este proceso de introducción de las viviendas plurifamiliares se produjo paralelamente al desplazamiento de las grandes residencias hacia nuevas zonas de la ciudad. Hay que tener en cuenta que a partir de los años 20', momento del gran esplendor del barrio, éste sufriría la competencia de los nuevos repartos residenciales que se extendían por toda la ciudad, copiando su patrón. El caso más paradigmático es Miramar, sector emplazado al oeste de El Vedado, justo cruzando el río Almendares, y que se ha mantenido como barrio de baja densidad y el más elitista de la capital hasta hoy. El reparto de Miramar se aprobó en 1911, pero su auge no se produciría hasta una década después. Miramar tiene notables similitudes con El Vedado y su influencia es tan notable que en su propio plano original el reparto se denomina Miramar-"Vedado Nuevo"[46].

Miramar se estructura a través de 4 grandes avenidas longitudinales arboladas (algunas en continuidad directa con las calles de El Vedado) y 19 calles transversales, que definieron inicialmente, 54 manzanas. La gran diferencia entre ambos repartos es la forma rectangular de sus manzanas, de unos 200 x 90 m (que en su suma, curiosamente, ocuparían una superficie casi análoga a las 110 manzanas originales de El Carmelo). La exclusividad de este reparto lo llevó a ganar progresivamente adeptos entre aquellos que tenían una mayor capacidad económica, por mantenerse más alejado de la ciudad y menos "contaminado" de los "males" de la densificación. La concepción de esta trama estuvo a cargo del arquitecto Leonardo Morales, poco tiempo después de finalizar sus estudios en la Universidad de Columbia. Por ello, algunos han atribuido a su larga estancia en Nueva York, las analogías planimétricas entre este barrio y la retícula del propio Manhattan.[47]

Isotropía posicional y estructura reticular

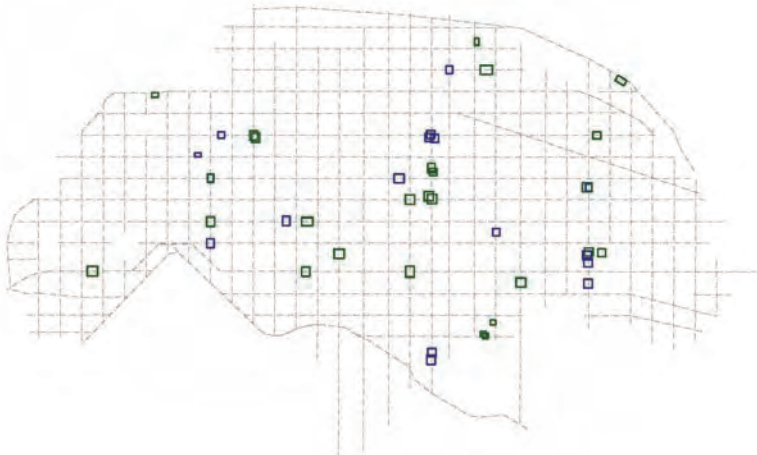
La nueva huella urbana, surgida de una lógica urbanística no planificada y falta de cualquier proyecto global, tuvo también sus propias lógicas de distribución territorial. Como ya había sucedido con las grandes villas (aunque fuera más tímidamente), en el sumatorio de las decisiones individuales para localizar los nuevos bloques de viviendas, se fue concatenando una cierta estructura de conjunto. En este caso, el esquema general siguió una lógica isótropa, diferente y superpuesta a los esquemas lineal y sistémico precedentes.

^^ Vista de la Quinta Avenida, hacia 1920

<< Plano del reparto Miramar.
Vedado Nuevo, William O Malley, 1918.

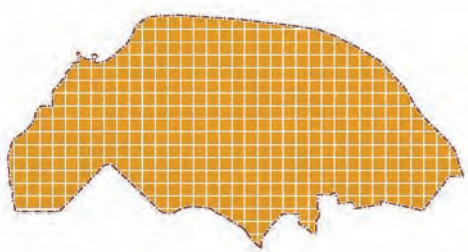
46 Zardoya, M.V., *"La Habana del Oeste", Planificación Física-Cuba*, La Habana, n.7, 2004, pp.33-39

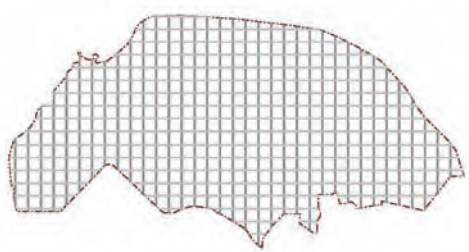
47 Rodríguez, Eduardo Luis; *"La Habana republicana: seis décadas de desarrollo urbano en la capital de Cuba"*. La Habana,. *Temas*, no. 24-25. La Habana, 01-06/ 2001, pp.123-131.

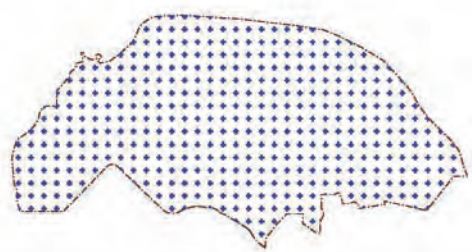


Localización de licencias de edificación ^^
Períodos entre 1934-35 y 1937-38
obras nuevas (azul)
ampliación y/o reforma (verde)

De cuadrícula a trama y de trama a retícula vv
Manzanas / calles / cruces







Durante la década de los años 30', y sobre una trama de calles consolidadas, se generaba un nuevo proyecto implícito, de raíz atomizada, que no se apoyaba especialmente sobre alguno de los elementos principales (ni el ferrocarril, ni las calles principales), sino sobre el conjunto de todos los trazados. Su distribución, aleatoria, tendría incidencia sobre la práctica totalidad del magma urbano, sin más lógica de distribución espacial que la oportunidad de unos determinados solares. Fue este un proceso de relleno del tejido, de substitución de algunas edificaciones preexistentes y de subdivisión de las parcelas de mayor dimensión, para ubicar nuevos apartamentos de alquiler al lado mismo de las villas eclécticas. A pesar de su difusión generalizada, su impronta se intensificó en aquellos sectores menos consolidados en este momento, especialmente en relación a la calle 23, entre la calle 12 y la orilla del Almendares, y entre la calle 21 y Zapata. Menor influencia tuvo en cambio, en aquellos ámbitos en donde las huellas anteriores habían arraigado más profundamente.

Analizando las licencias de obras publicadas en la revista *Arquitectura*[48] durante estos años, pueden observarse algunas tendencias en la construcción de El Vedado en dos momentos diferentes de los años 30'. El primer gráfico muestra la localización de una cincuentena de obras iniciadas durante 12 meses consecutivos, entre abril de 1934 y marzo de 1935. Se observa una absoluta dispersión de las construcciones, y además un cierto equilibrio entre las obras nuevas (en azul) y las obras de ampliación y reforma (en verde). Dentro del grupo de nueva construcción, aún prevalecían las casas unifamiliares.

En el segundo caso, se localizan también unas cincuenta licencias, correspondientes a un período de solo seis meses, entre septiembre de 1937 y febrero de 1938. Se evidencia con ello, que a finales de los 30' se habría producido una recuperación importante de la dinámica constructiva en el área (superada la crisis del 29). La distribución de las licencias no es aquí tan homogénea como en el caso anterior, sino que se observa una clara concentración en la parte del tejido que estaba menos consolidada durante estos años. La relación entre las obras nuevas (en azul) y las obras de ampliación o reforma (en verde) está claramente desequilibrada a favor de las primeras. Como destacan también en este caso, las obras de nueva planta destinadas a vivienda plurifamiliar (aún sin poder establecer un porcentaje concreto).

Uno de los efectos más decisivos de la introducción del bloque de apartamentos fue la transformación definitiva de la cuadrícula inicial isótropa, en una nueva estructura reticular[49], en la que las intersecciones de la malla se convertían en puntos singulares de una nueva caracterización formal y funcional de un damero en transformación. Desde el punto de vista formal, el asentamiento preferente de los bloques plurifamiliares en las parcelas de esquina significó una densificación volumétrica importante de los vértices de les manzanas. Desde el punto de vista funcional, se creaba una densidad de uso mayor sobre estos puntos, donde se sugería y requería la localización de algunos servicios primarios en las plantas bajas. Esta fue, sin lugar a dudas, la mayor de las aportaciones urbanas de la tercera de las huellas urbanas.

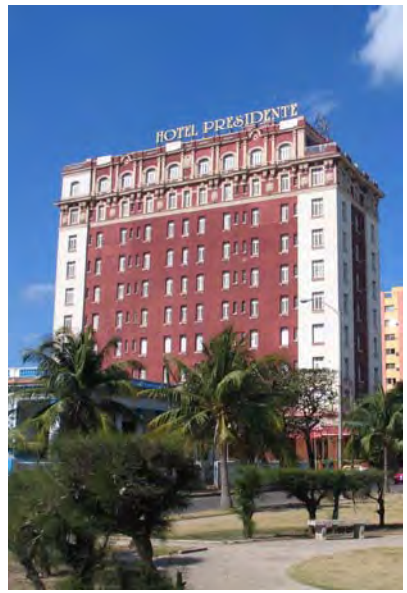
48 En algunos períodos, la revista *Arquitectura* publicó una relación, teóricamente exhaustiva, de todas las Licencias de Obras registradas en La Habana. Habiendo seleccionado la totalidad de las situadas en El Vedado. Parece evidente que se estaría produciendo un volumen mensual de construcción mayor (teniendo en cuenta que el número varía entre las 5 y las 15/mes, en función de los diferentes meses). En cualquier caso, la relación comparativa nos sirve igualmente para explicar las tendencias generales.

49 Se utiliza aquí la diferencia entre los conceptos de Retícula, Cuadrícula y Malla planteada por el Profesor Solà-Morales en el texto *Las Formas de Crecimiento Urbano*, citada anteriormente.

En 1932 terminaban las obras de construcción del edificio López Serrano, en la esquina entre 13 y L, sobre un solar que había sido anteriormente ocupado por una casa unifamiliar de estilo norteamericano, a la moda en los primeros compases del barrio[50]. Sería este un ejemplo de una práctica que pasaría a ser habitual: como en este caso, la generosa parcela de la antigua casa familiar se convertía en moneda de cambio para el negocio de construcción de apartamentos. Obra de Ricardo Mira y Miguel Rosich, fue durante años el edificio más singular destinado a apartamentos, con 10 plantas de altura a las que se sumaban 4 más en un cuerpo central retrasado, en forma de torre más esbelta. Además de por su volumetría, el López Serrano destaca también por su estilo y refinamiento arquitectónico y constructivo y por su privilegiada posición cerca del Malecón. Con 8 apartamentos por planta y un único cuerpo central de servicios, agrupa más de 80 apartamentos que ocupan menos de un cuarto de manzana. Un tipo que, en su repetición, podría dar una densidad superior a las 300 viviendas/manzana.

Algunos años antes, en 1924 se había construido el Alaska (firma Gil y Navarrete), emplazado en la calle 23 y M (donde surgiría La Rampa). Con sus dos cuerpos construidos y una modesta PB+4, fue seguramente el primero de los edificios de El Vedado construido para el alquiler de apartamentos: viviendas de tres o cuatro habitaciones, además con garaje en planta sótano. Tres años más tarde, en 1927 se alzaba también el Hotel de Apartamentos Palace (arquitecto Alberto Prieto) que con sus 10 plantas se convertía en un nuevo referente en la esquina entre 25 y G, en la parte superior de El Vedado.

Por la misma época, el presidente Machado inauguraba el primer hotel en altura en El Vedado (1928), en el cruce entre Calzada y Avenida Presidentes. El Hotel Presidente (arquitectos



50 Bay Sevilla, Luís "*Viejas costumbres cubanas. La Barriada del Vedado*", *Arquitectura*, La Habana,. n.121, 07/1943.

Edificio López Serrano, 1932
Distribución y tipo de viviendas

Hotel Presidente, 1928
Momento de su construcció (Archivo MICONS)

Edificaciónes comerciales típicas de esquina
23 y 4, 21 y 12, 23 y H

Eduardo Tella e Hijo) implicó la introducción en la trama de El Vedado de un nuevo tipo edificatorio y de un nuevo uso, con un vistoso edificio de estilo ecléctico de 10 plantas y unas 150 habitaciones. A diferencia del Hotel Nacional, construido un par de años después (apartado segunda huella urbana), este hotel no tuvo la pretensión de los grandes equipamientos que surgían en el marco urbanístico anterior, sino como construcción de una naturaleza mucho más urbana, asimilable a los ejemplos que citamos aquí. La imagen de la Avenida Presidentes a finales de los años 20', muestra el hotel en construcción, cuando su estructura ligera y transparente se erige sobre la amplitud de la Avenida, máxima expresión de su condición de modernidad (disimulada a posteriori con la arquitectura) y de la introducción de una nueva forma arquitectónica que marcaría el cambio de episodio urbano.

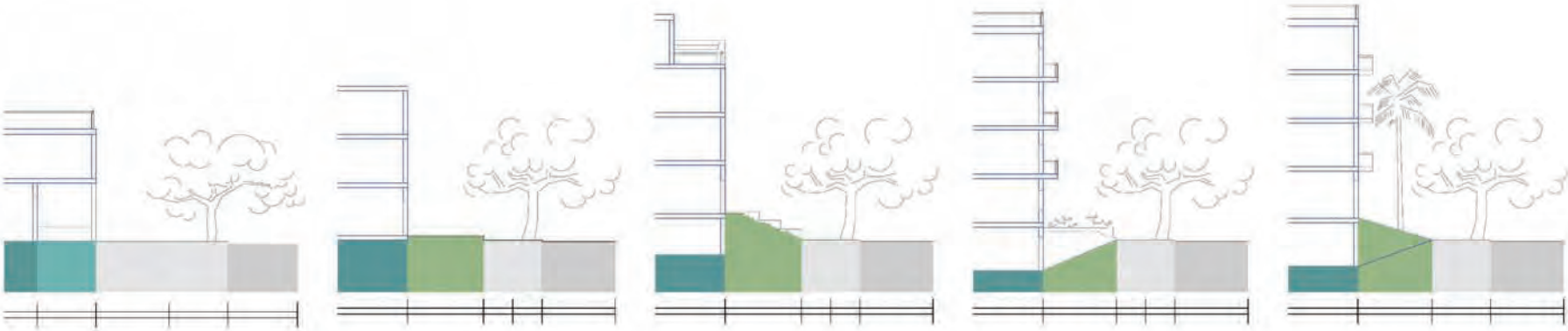
Pero más allá de los casos singulares de edificios en altura, el antecedente más común y genuino de los bloques plurifamilares fueron, desde las primeras décadas del siglo, las típicas edificaciones de esquina, que combinaban la vivienda en planta piso y algunos servicios en su planta baja. Este modelo, presente en el tejido más consolidado, en los barrios de Centro Habana o en las mismas Calzadas, tardó años en importarse a El Vedado, muestra de su carácter exclusivamente residencial y de su inicial dependencia comercial y de servicios respecto a otras áreas de la ciudad. Es este un tipo realmente interesante, introductor de la diversidad funcional más doméstica, más menuda, en el sí del tejido urbano. Que establece un intenso diálogo con la calle, e introduce una nueva significación de la esquina, no sólo como parcela privilegiada, sino también como espacio colectivo singular. Incluso hoy en día, este espacio sigue manteniendo su particularidad, en donde no solo la edificación se retira 5 m, sino que es la propia calle la que se ensancha esta dimensión, colectivizando una valiosa franja de suelo para llegar al portal donde se sitúan los mostradores de venta y servicio. Son las históricas "bodeguitas" emplazadas siempre en las esquinas (vasta para ello recordar la emblemática excepción de la "bodeguita de en medio"), que siguen hoy sirviendo bebidas al lado de pequeñas carnicerías y de concurridas barberías. Son elementos protagonistas en las esquinas multiformes presentadas en la I parte.

el automóvil y la trasgresión de los cánones

Conviene tener en cuenta que durante estas décadas la población del barrio se incrementó sustancialmente, estimándose que desde principios de los 30' y hasta finales de los 40' se pasaría de los 45.000 a los casi 70.000 habitantes[51]. La densificación residencial se acompañó necesariamente de la creciente demanda de servicios. No obstante, la priorización exclusiva de la rentabilidad económica inicial comportó que en

51 Censos de población de La Habana. Censo de 1931 (Vedado + Medina) 44.063; Censo de 1953 (Vedado + Medina) 71.614.

Secciones tipo de los bloques plurifamiliares
Relación espacio libre-privado
Usos de las plantas bajas
Accesos



un principio los edificios plurifamiliares fueran exclusivamente residenciales. Es esta una cuestión que se evidencia en el análisis de algunos ejemplos de los años 30' y 40', que muestran como la introducción del automóvil y la necesidad de combinar distintos apartamentos de forma contigua son las únicas preocupaciones que tuvieron los proyectos. Resulta muy interesante en cambio, observar la evolución y adaptación de los bloques plurifamiliares al conjunto de las normas urbanísticas establecidas, según los parámetros de regulación de alturas, de ocupación o de separaciones.

A priori, podríamos entender que aquello que es más característico de esta huella urbana es el incremento de altura. La variedad volumétrica de las casas unifamiliares que combinaban plantas bajas con PB+1 y PB+2, daría lugar a una mayor uniformidad, situándose entre la PB+3 y PB+4 (y en una fase más avanzada, incrementando hasta dos plantas más). Pero a pesar de su importancia relativa, entendemos que las grandes transformaciones de este momento no se darían tanto por la altura, en un tejido de dimensiones estructurales muy generosas, sino en algunos aspectos mencionados con anterioridad, como la densificación o la diversificación de los usos y en cuestiones más concretas como la nueva relación de las edificaciones con la calle.

En este sentido, en el período inicial, cuando aún no se había producido una introducción masiva del coche, se produjeron dos situaciones diferenciadas: una es la que optaría por conservar la franja de los 5 metros delanteros sin necesidad de privatizarla, mejorando la permeabilidad visual entre el espacio de la calle y el espacio privado del carmen al eliminar la valla (cuando este espacio deja de tener la relación tradicional de antesala, propia de las casas unifamiliares). La otra implicaba dar un paso más en el mismo sentido, siguiendo el modelo mencionado como antecedente de la "bodeguita de esquina": la franja de los 5 metros no sólo se separa visualmente de la calle, sino que además se convierte en una pequeña plaza que suma un ancho de 5 más 4 metros de acera, en una clara dilatación del ancho de su sección.

Pero con pocas excepciones, el tipo más común fue el que introducía un garaje comunitario en una planta semi-sótano, destinando el resto de plantas a uso residencial. Cambio este importantísimo, que relega el papel del valioso espacio entre la casa y la calle a una simple función de espacio de servicio, en el que rampas de geometría diversa permiten acceder a los automóviles a un garaje común. La tradicional elevación de las casas de ras de suelo (protección del agua), halló aquí una analogía de funcionalidad radicalmente diferente. Los apartamentos de la planta baja se elevaban media planta con un doble objetivo: permitir el garaje en el semisótano y ganar para las viviendas de planta baja cierta privacidad respecto la calle, en el momento en que la valla desaparece del jardín delantero. Fue así como la necesidad de adaptar la sección al automóvil, con los requerimientos funcionales de acceso en las rampas (pendientes máximas, radios de giro, etc.) lo que transgredió sustancialmente la canónica relación que se había establecido desde los orígenes del barrio.

Una mejora sustancial a esta sección prototípica, se produjo más tardíamente, cuando el garaje colectivo pasaría a convivir con usos comerciales en la planta baja. Algunos bloques plurifamiliares vieron oportuno aprovechar las nuevas necesidades de servicios en el barrio, reconciliando de esta manera la planta baja con la calle, resolviendo un ejercicio de mayor complejidad en incorporar igualmente el automóvil en el sótano.

Una sucesión de hasta cinco secciones ejemplifica algunos de los casos paradigmáticos. Cabe destacar como la sucesión de franjas (de espacios público / semi-público / semi-privado / privado) tan característico de las villas, aparece en este caso con mayor desorden, y en muchos de los casos, alguna de ellas llega a desaparecer. En el primero, correspondiente al caso del comercio en esquina, destaca la amplitud de la acera y la desaparición de la franja de jardín delantero. El segundo,

corresponde a la adaptación literal del tipo unifamiliar al plurifamiliar, destacando la desaparición de la valla en el límite de la parcela y la eliminación del portal, dos características que se mantendrían en adelante. El tercero, correspondiente también a un ejemplo concreto primerizo (1924, situado en calle J, núm. 86) introduce el tema de la altura y del aprovechamiento de la planta semisótano, aún en ausencia del coche. El cuarto de los casos es el más común y corresponde a la citada "trasgresión" del perfil en la introducción del automóvil en el semisótano. Un último ejemplo plantea la introducción del uso comercial en la planta baja, resolviendo desde secciones distintas el acceso a cota desde la calle y el acceso al aparcamiento subterráneo.

tipos residenciales: geometrías cuadradas y alargadas

El análisis de un fragmento entre las calles D y L, entre 7ª y 17, confirma en primer lugar la hipótesis sobre la isotropía de esta huella, en la medida que la jerarquía dimensional de la calle Línea y Avenida Presidentes desaparecen completamente en la imagen que se ha obtenido resaltando todas los bloques plurifamiliares de este sector. La oportunidad de les parcelas se impone claramente por encima de la lógica de los trazados.

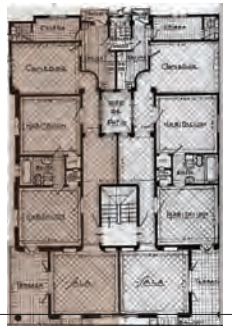
A pesar de su diversidad, responden a unos parámetros de menor variedad respecto al caso de las residencias unifamiliares. Sus alturas son bastante homogéneas en función del momento de su construcción: mayoritariamente sobre la PB+3 y+4 aunque los más tardíos alcancen hasta la PB+6 y+7. La ocupación de la parcela, aún siendo variable, es también mucho más homogénea: la mayoría se construyeron en parcelas pequeñas y más excepcionalmente en parcelas "originales", pero en ambos casos desaparece cualquier concesión no obligada al espacio libre. La posición y la forma de la parcela en la que estos se sitúan acaban por ser determinante en la definición de los diferentes tipos de bloques de apartamentos. Atendiendo a su forma, dimensión y posición, podríamos establecer tres grupos: bloques pequeños, bloques profundos y bloques medianos singulares.

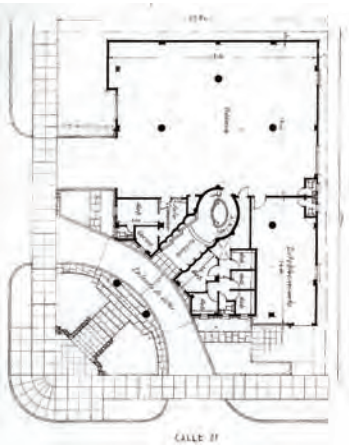
1/ el **bloque pequeño en esquina**, aparece en conjuntos agrupados, de entre 2 y 4 unidades. Su parcela es producto de la segregación en diferentes unidades de la parcela esquinera inicial (de la misma forma que ocurre con las pequeñas villas agrupadas en parcelas de esquina). Sus dimensiones variables, con un fondo de unos 22-23 metros y un ancho resultante de la división en 2, 3 o 4 partes, la fachada de 50 metros (media manzana). Su planta, sensiblemente cuadrada, con un aprovechamiento máximo de las modestas dimensiones del solar, acercándose al máximo al perímetro, con distancias que a menudo son menores de 1 m, a excepción de la fachada, donde se guardan los 5 m canónicos de separación.

Su superficie en planta es variable, con mínimos de 150 m2 y máximos que superan los 400 m2. Algunos ejemplos concretos serían el bloque situado en la calle 7ª, entre Paseo y calle A, de 12 x 17 m en planta, de unos 200 m2 de superfície, con 2 viviendas por planta y garaje en el sótano; o el situado en la esquina entre las calles 21 y 10, de 18 x 24 m, con una superficie por planta de unos 430 m2, de PB+3, con 4 viviendas por planta y también un garaje colectivo en el sótano.

2/ el **bloque profundo** se emplaza sobre parcelas centrales, y ocupa una profundidad que en ocasiones llega a superar los 40 m. Situado sobre una parcela tipo de 13,6 m de ancho y 50 m de largo, tiene una gran repercusión en la transformación de los interiores de manzana, por la importante ocupación de suelo y por la introducción de una volumetría muy contundente, de PB+3 y PB+4 (que alcanza la PB+6 en los años 50'). Con tal profundidad, las fachadas laterales pasan a tener gran desarrollo, sin que ello implique, lamentablemente, un aumento de la distancia a los límites de parcela. Su planta llega a tener hasta 12 x 40 m, con superficies por planta que a menudo superan

<< Bloques plurifamiliares, la imagen isótropa de la retícula. Tipificación: bloques pequeños cuadrados (oscuro), bloques profundos (claro), bloques singulares (intenso)

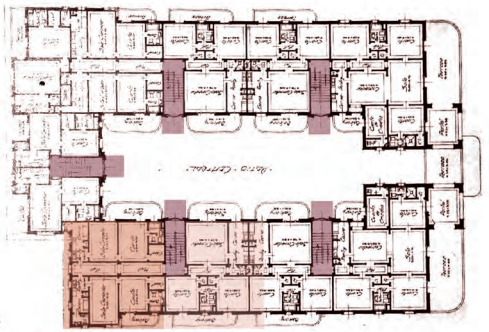


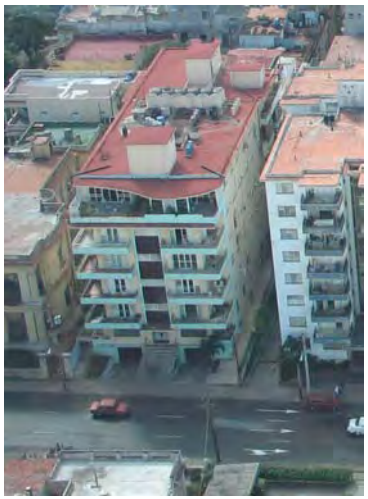


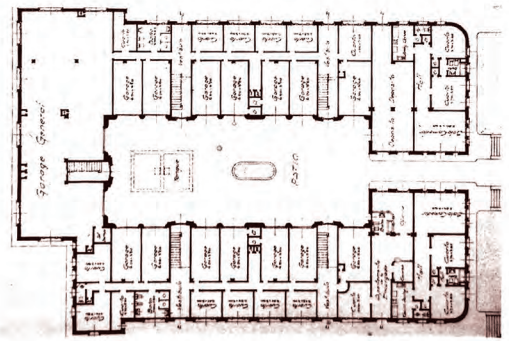
BLOQUES PEQUEÑOS en parcelas segregadas de esquina

calle 7 entre Paseo y A
2 viv/planta
Sánchez Mouso, arq. 1949

21 esquina 10
4 viv/planta
Maza y Lorenzen, 1951

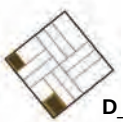




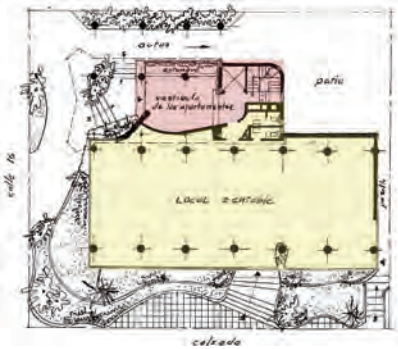


BLOQUES PROFUNDOS
Calle L entre 17 y 19
6 viv/planta
Zenon Martín, arq. 1953

BLOQUES SINGULARES
Edificio Santeiro
Av. Presidentes, entre 25 y 27
Emilio de Soto, arq, 1937



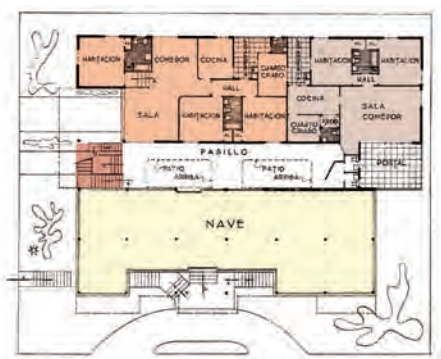
D_200-280 viv/manz



Calzada esquina 16
Arroyo y Menéndez, arqs. 1951
PB-Local rentable

calle 17 esquina 2
Artaud y Gutiérrez, arqs, 1954
PB-Salón de peluquería

Calzada esquina 8
Borges, arq. 1951
PB-Exposición de automóbiles
Planta tipo (2ª y 4ª)

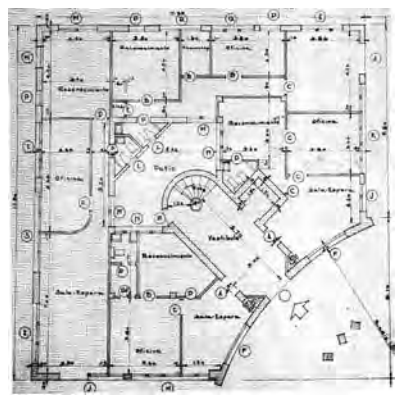


*Toda la documentación de *Arquitectura*, distintos números según bibliografía

los 400 m2 (aunque en la sucesiva segregación del parcelario se sitúen también en parcelas residuales de menor dimensión). El número de viviendas por planta es muy variable, en función de la ratio vivienda/m2, que es muy diferente según el perfil de los residentes. Por sus dimensiones, dividen tanto su crujía (en 2 partes) como su profundidad (en 2, 4, incluso 6) lo que obliga en muchos casos multiplicar el acceso y núcleo de escalera a través de los pasillos laterales.

No es fácil hallar buenos ejemplos de este tipo de bloque (ausentes por completo de los compendios de arquitectura), seguramente porque su obsesión por el máximo aprovechamiento del solar (mayor número de viviendas) es inversamente proporcional a su interés por la buena arquitectura y orden general de la ciudad. Sin embargo, su presencia no es rara en muchas de las manzanas. Un ejemplo explicativo podría ser el situado en la calle 12 nº 512-4, entre la 21 y la 23. Detrás de su sólida fachada, se esconde un bloque macizo de cerca de 44 m de profundidad (5 m de retirada y solo 1,20 a fondo de parcela), con hasta 8 viviendas por planta, 2 dando a la calle, mientras las 6 restantes dan fachada sobre estrechos pasillos laterales.

3/ el **bloque mediano singular** no se corresponde, a diferencia de los dos anteriores, a un arquetipo tan definido, sino que engloba un conjunto de edificios más diversos en su constitución. De geometría tendencialmente cuadrada, se diferencian de los primeros por tener una mayor dimensión y no ocupar una parcela segregada de esquina. Tienen una volumetría compacta, a veces organizados respecto a patios interiores. Ocupan parcelas mayores, sean las propias esquineras o por anexión de dos parcelas centrales. El edificio Santeiro, del arquitecto Emilio de Soto, se construyó 1937 sobre una parcela “doble” en la Avenida Presidentes (entre 25 y 27). Es un caso interesante de edificio organizado en dos cuerpos alargados (como dos bloques profundos) estructurados entorno a un patio colectivo, donde cinco escaleras dan acceso a 10 viviendas por planta.



diversificación funcional

Hacia finales de la década de los 40' la nueva imagen del barrio era ya una realidad. El monocultivo residencial de los primeros tiempos, había cambiado sucesivamente, y al lado de las propuestas más elementales que buscaban una máxima rentabilidad, surgieron también algunas propuestas tipológicas de mayor complejidad. Principalmente en las esquinas, donde era más fácil organizar los dos o tres tipos de accesos (a las viviendas, a los garajes y también a los comercios), y donde era posible apropiarse del suelo no ocupado de la parcela como espacio medio privado, medio colectivo.

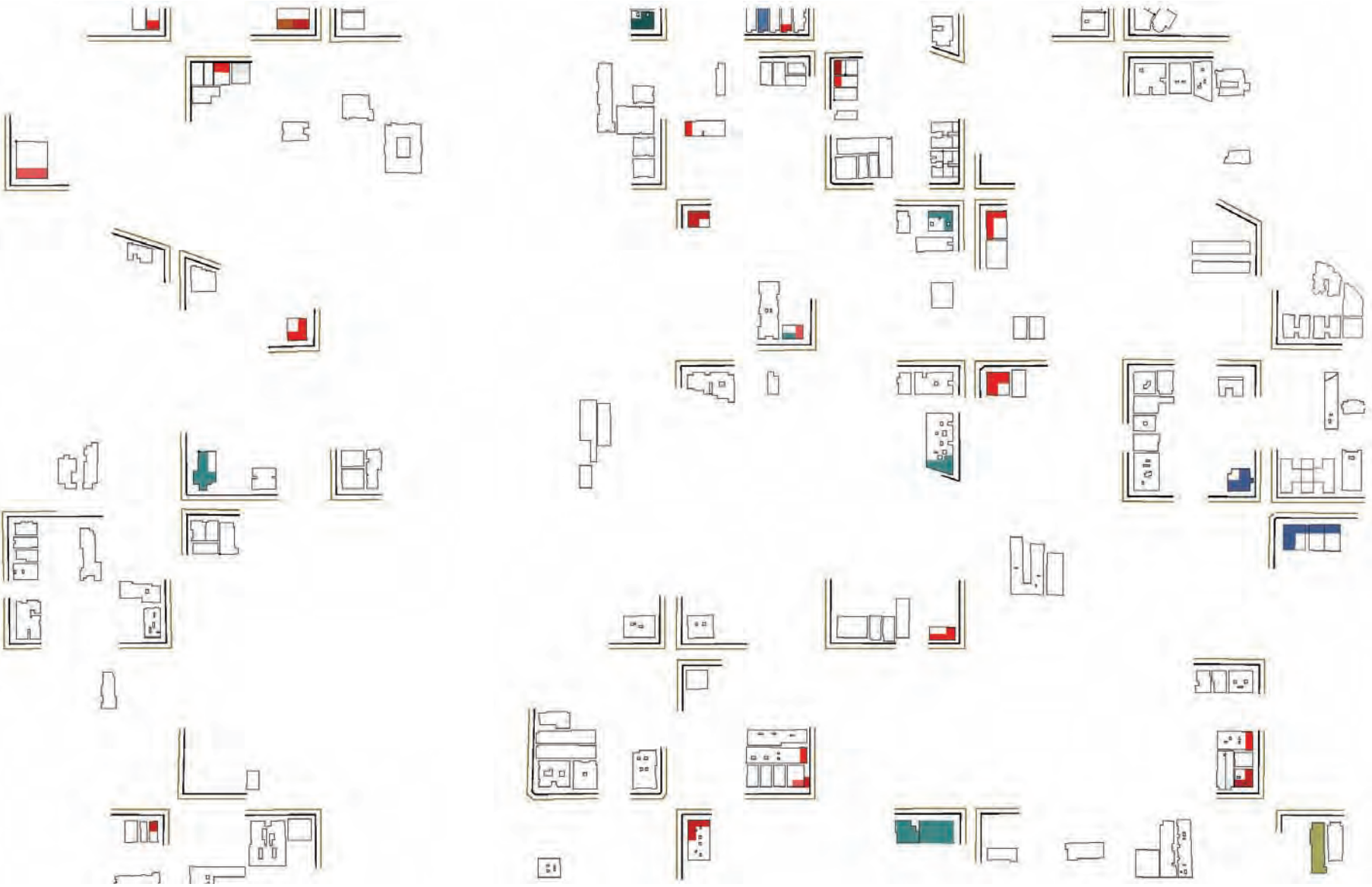
Son numerosos los ejemplos de este caso. Obras de arquitectura de referencia, como por ejemplo, la de Enrique Borges en Calzada y 8 (1953) con dos cuerpos de altura diferente, un patio de separación entre ambos volúmenes y unos bajos comerciales destinados a la venta de automóviles, como un "mostrador" de la modernidad. Presentamos además dos ejemplos de los años 50', igualmente representativos. En el cruce entre Calzada y calle 16, se sitúa un edificio plurifamiliar de tres plantas en una parcela cuadrada de esquina. Obra de Nicolás Arroyo y Gabriela Menéndez, se adapta a las distancias normativas de separación y coloca su fachada principal respecto a la vía longitudinal (Calzada) en cuya planta baja se emplaza un diáfano local comercial. En la calle perpendicular se organiza ordenadamente el acceso al garaje. En su planta tipo se observa la distribución de tres unidades de vivienda por planta, que combinan dos dimensiones diferentes, una de las constantes en muchos de los proyectos, hecho clave para conseguir mezclar perfiles sociales diferentes.

En la esquina entre las calles 17 y 2, una construcción moderna de los arquitectos Artaud y Gutiérrez aprovecha una parcela de dimensiones generosas para articular la convivencia de viviendas de medidas diferentes y un local comercial que busca el vértice de la esquina. Como en el caso anterior, la fachada se coloca respecto la vía longitudinal, mientras que el acceso secundario se produce por la transversal, repitiendo una actitud que sería común en un número importante de buenas arquitecturas (que parecen tomar partido, además, en la dual preferencia entre las calles verticales y horizontales de la retícula).

La densificación residencial se acompañó de los usos de servicio y más domésticos, pero además pronto aparecieron también gabinetes profesionales, servicios y oficinas, no situados sólo en las plantas bajas, sino también en edificios especializados no residenciales. Es el caso de los Laboratorios Chediak (1943) en la calle 23, entre E y D o del mismo Centro Médico (1951) en 11 y K. Son dos ejemplos interesantes de edificios con una volumetría y características similares a la que aquí se han descrito, con reglas generales de composición y leyes de localización análogas. En los términos anteriores, podríamos considerar el Centro Médico como un "bloque pequeño", mientras los Laboratorios se corresponderían al tipo de "bloque profundo".

^^ Edificio Laboratorios Chediak
Calle 23 y E, 1943
(De Arquitectura, n.114, 1943)

vv Edificio Centro Médico
calle 11 esquina K
Moreno López, arq., 1951
(De Arquitectura, n.212, 1951)



Cartillo de Jagua

Aquello que se había gestado como sumatorio de simples oportunidades individuales y especulativas, adopta al fin un carácter general, creando una nueva urbanidad, con imagen y funcionalidad específicas. Mayor densidad de habitantes, más servicios y mayor mezcla social. Si bien es cierto que el rendimiento del capital había desconfigurado el equilibrio de la ciudad jardín de las clases acomodadas, y que la mayor parte de las arquitecturas introducidas (bloques de apartamentos) merezcan una atención más relativa, hay que ponderar el resultado global en la introducción de un mayor grado de complejidad en el tejido.

Si nuestro juicio positivo podría parecer obvio desde la perspectiva y paradigmas urbanísticos actuales, quizás no sea esta una opinión unánime, cuando persiste cierta nostalgia de la ciudad jardín del ayer. Desde un primer momento se levantaron voces críticas en contra de tal proceso de transformación. La revista *Arquitectura* publicaba en junio de 1947 un artículo sobre el cómo se estaba construyendo La Habana, fijándose de forma especial en El Vedado, para explicar como *"este altivo reparto no se libra de las leyes que impone una Ciudad dispuesta a crecer. (...) está siendo invadido por gabinetes de médicos y abogados, empiezan a establecerse oficinas y comercios y sobre todo, ha sido invadido por la casa de la época, es decir, la casa de apartamentos, donde se amontona la clase media. En él empieza a sentirse la presión de lo más populoso de la Ciudad y consecuentemente, la gran residencia se desplaza. Lo hace hacia Miramar y hacia las playas de Marianao, que son ya el barrio aristocrático de La Habana. Dentro de unos años, El Vedado habrá sido totalmente desplazado en su categoría, como antes ocurriera con el Cerro"*.[52]

La riqueza de esta huella se ilustra en el esquema de los usos actuales de las plantas bajas del mismo ilustrado anteriormente. Bodeguitas, carnicerías, peluquerías y otros comercios de proximidad se reparten en el sí del tejido urbano ocupando las plantas bajas de algunos edificios plurifamiliares. Este tipo de actividades siguen buscando hoy, las mismas esquinas que ya en las primeras décadas del siglo XX ocuparon los primeros portales abiertos que anunciaban la inminente llegada de una urbanidad distinta, más viva, y contrapuesta a la de aquel barrio reivindicado como ciudad jardín exclusiva.

52 Alloza, Fernando; "*Lo que se construye en La Habana*". *Arquitectura*, La Habana, n.169, 06/1947

Localización de usos comerciales y de servicios en las plantas bajas de los edificios del fragmento analizado (entre calles D y L, 7 y 17)
Azules-lilas / dotaciones, institucional y servicios básicos, rojos-rosados / pequeños comercios, bodegas, verdosos / hotel

Este proceso de densificación de El Vedado estuvo regulado por las sucesivas modificaciones de las ordenanzas establecidas para el control de la ciudad jardín. Las obligaciones de retirada de la línea de fachada, de mantenimiento de un porcentaje de parcela no ocupada y la definición de la edificación aislada en relación a la separación de los límites de la parcela, condicionaron claramente la transformación del tejido en el momento de la aparición de los bloques plurifamiliares. La violación de estas normas más elementales hubiera significado la construcción de una imagen urbana muy distinta, cambiando fachadas laterales por medianeras, temibles por su difícil conciliación con un proceso de sustitución gradual.

Pero aparte del mantenimiento de estos principios más elementales, la normativa no consiguió en realidad regular el proceso de transformación, sino que en realidad fue siempre a remolque de las decisiones individuales de propietarios, promotores y arquitectos. Después de la aparición, durante los años 20', de las primeras edificaciones en altura (mencionadas en el apartado de antecedentes) en 1931 se estableció un primer acuerdo para restringir las alturas a solo tres plantas en toda la extensión del barrio

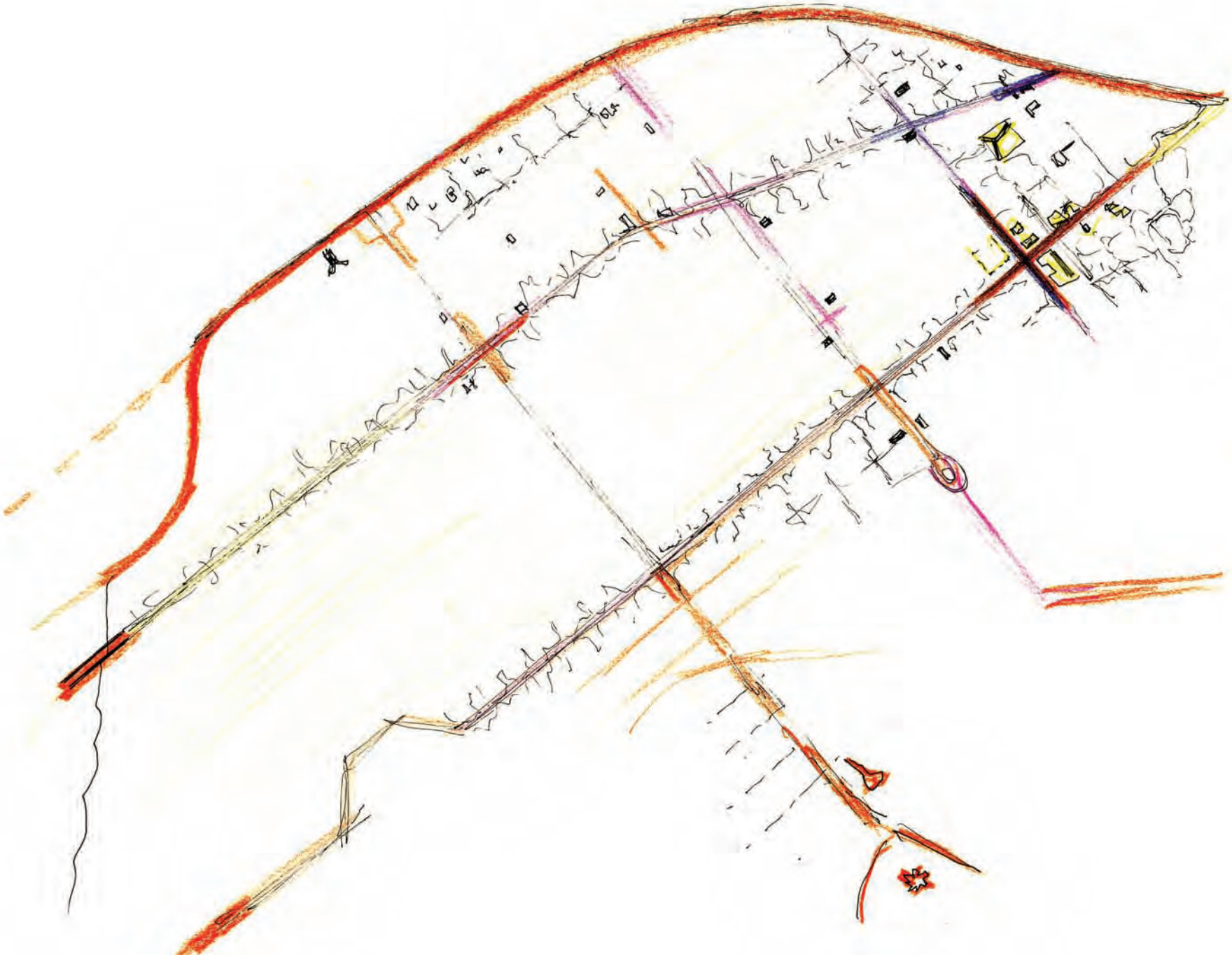
> Acuerdo núm. 646 (3 de junio de 1931) sobre "las alturas en El Vedado"
>
> Se decide prohibir los edificios de más de 3 plantas y se determina con ello, un área concreta de aplicación (que comprende la total extensión del barrio).

Solo 6 años después, se modificaba la altura máxima de las construcciones, cuando muchas edificaciones previas, no la habían cumplido. En el nuevo Decreto además, se regulaba el tema del "basamento" respecto la cota de la acera, una cuestión que como se ha explicado antes, tuvo relación directa con la introducción del garaje en el sótano.

> Acuerdo núm. 1132 (20 de diciembre de 1937) sobre "las alturas en El Vedado"
>
> Se decide cambiar la altura de 3 a 4 plantas, de acuerdo con el análisis de algunos antecedentes. Se puntualiza que se autoriza a construir las 4 plantas sobre un basamento que no puede superar 1,20 metros sobre el nivel de la acera. Asimismo se establece la excepción de poder construir con una mayor altura en el caso de las construcciones que ocupen una manzana entera y "su construcción tenga armonía arquitectónica por las cuatro calles o las que circunden el terreno"[53]

A posteriori surgieron nuevas regulaciones, como las que permitieron, años después, incrementar aún más las alturas (y que se explican en el próximo apartado). En cualquier caso, parece evidente que la norma no fue nunca ley en El Vedado. La realidad fue siempre por delante y la norma se limitó a levantar acta de unas transgresiones y transformaciones ya consentidas.

53 Valladares Ángel Luis, *Urbanismo y Construcción*, P. Fdez. y Co. La Habana, 1954, pp. 479-80.



crecer hacia el cielo, de criterio a ley

Las consecuencias del golpe de estado militar de 1952 y del nuevo gobierno de Fulgencio Batista no tardaron en manifestarse sobre El Vedado. El nuevo gobierno aprobaba, el mismo año del inicio de su mandato, la Ley de Propiedad Horizontal, que no haría más que consolidar la tendencia de las construcciones en altura. Hemos visto antes como los bloques de apartamentos habían proliferado igualmente mediante la propiedad única y el régimen de alquiler. Si embargo esta nueva Ley *"permite que el propietario de un piso o apartamento lo sea exclusivo de él, con independencia de los propietarios vecinos y es condominio a la vez, del tercero donde se asienta el edificio y demás bienes comunes"*. (República de Cuba. Ley-Decreto nº 407 de 18 de septiembre de 1952, Ley de Propiedad Horizontal). [54]

Sólo un año después, en agosto de 1953, y para el caso concreto de El Vedado, se estableció también un nuevo Decreto para normativizar las alturas permitidas, que significó un incremento muy notable de lo que posibilitaba la ordenanza vigente en aquel momento. Se vino a reconocer de alguna manera, las tendencias que se habían puesto de manifiesto en los años precedentes.

La densificación en altura no podría entenderse tanto como una propuesta nueva de la Dictadura de Batista, sino como reconocimiento y cesión del nuevo gobierno a unas presiones e intereses económicos manifestados ya con anterioridad. En 1947, durante el mandato de Ramón Grau de San Martín, del Partido Revolucionario Cubano, la misma revista *Arquitectura* publicaba en sus líneas el artículo *"Proyecto de Zona apartamental para El Vedado*"[55], firmado por Raúl Cossío del Pino, Consejero municipal. Se establecía aquí el precedente de las determinaciones aprobadas en 1953 *"Después de lo expuesto, ya no podrá invocarse el manido tema de que hay que defender a toda costa el Barrio de El Vedado, como Barrio Residencial de La Habana (....) debe crear una zona que se denominará zona Apartamental de El Vedado, limitada por la calle L en toda su extensión y el Mar, donde se permitan construir edificios de mayor altura que los que se permiten construir en la actualidad (...). Se autoriza en esta Zona la construcción de edificios denominados de Apartamentos, hasta doce plantas, en los que podrán instalarse: Oficinas, Teatros, Cinematógrafos, Exposiciones Comerciales, etc."*

Con independencia de que el proyecto no se llegara a aprobar y sin necesidad de atender a los aspectos más concretos de esta propuesta, nos interesa resaltar el verdadero anuncio de El Vedado como *"Barrio Residencial de La Habana"*. ¿Qué había sido sino esta área, desde principios del siglo XX, cuando fue ocupado por las grandes residencias? ¿y qué sino, cuando a partir de los años 30' y sobretodo de los 40' había visto instalarse numerosos bloques de viviendas que lo convertían *de facto* en una *"zona apartamental"*? Esta venía

54 Valladares Ángel Luis, *Urbanismo y Construcción*, P. Fdez. y Co. La Habana, 1954, p. 487.

55 Cossío del Pino, Raúl "*Proyecto de Zona apartamental para El Vedado*". *Arquitectura*, La Habana, 01/1947.

manhattanización de El Vedado

a ser una forma, ya no de propugnar las reconocidas aptitudes residenciales del barrio, sino su nueva condición central. El aumento significativo de su población y el propio crecimiento de la ciudad, lo convertían en un nuevo baricentro de la ciudad metropolitana.

Fue posteriormente, con el *acuerdo núm. 30, de 24 de agosto de 1953,* que se delimitó un área diferencial dentro de El Vedado, regulada en adelante con una normativa urbanística diferenciada, y que venía a romper su persistente condición homogénea e isótropa[56]. De aquélla propuesta de 1947 se retomó el espíritu, además de copiar la delimitación de la zona a partir de la calle L. Pero al final, no se planteó una diferenciación tan drástica entre una zona donde se permitieran grandes cambios y otra de estricta "conservación", una cuestión que hubiera fragmentado definitivamente la unidad de El Vedado, dividido en dos ámbitos diferenciados. La reforma se planteó definiendo dos áreas con regulaciones de alturas distintas, referidas siempre al ancho de las calles. Así, sumando el basamento y los metros para coronar el edificio, se permitía en el caso más general y más restrictivo, alturas de 20 m para la calle tipo y de 29 y 32 en las calles más anchas. En la zona de mayores alturas en cambio, se permitía casi doblarlas: 36 m para la calle de 16 m y 54 para las singulares. En este último caso, los 36 m tipo restaban poco a la PB+12 que se proponía en 1947, mientras que los 20 m "estándar", implicaban igualmente un incremento notable de altura que comportarían un aumento de la media general del tejido.

El *Plan Piloto de La Habana*

En el auge de este momento urbano, la preocupación para dotar la ciudad de unas directrices generales cristalizó con un nuevo Plan Director, conocido como Plan Piloto de La Habana, desarrollado por Town Planning Associates (TPA), el equipo de Josep Lluís Sert, con Paul Lester y Paul Schulz. Como ya había ocurrido con Forestier, ni Sert ni TPA tampoco "inventaron" este nuevo momento urbano, pero sí consiguieron sintetizar en un plan urbanístico, las ideas que caracterizaron una nueva huella en El Vedado.

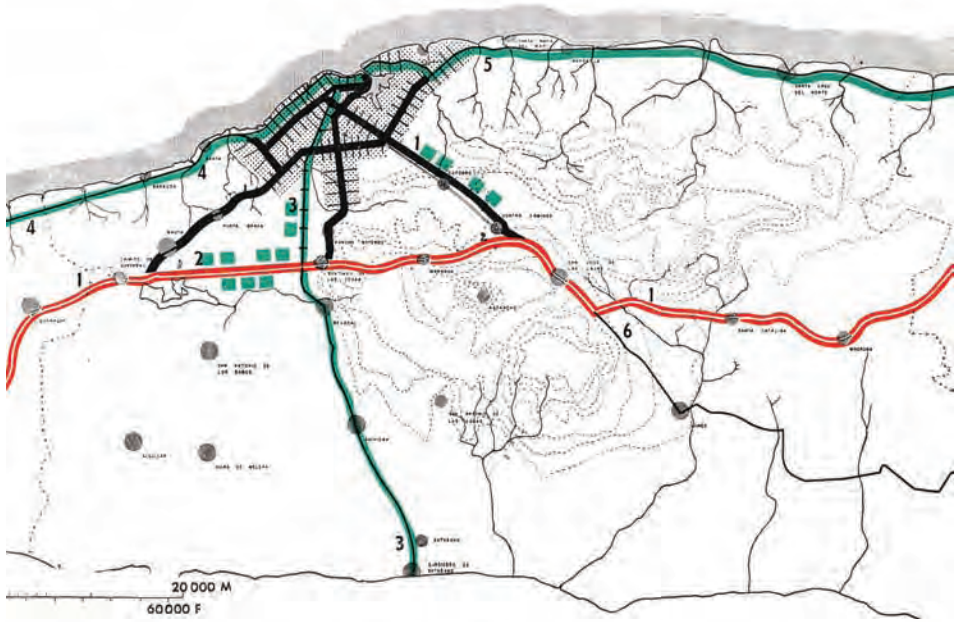
Redactado durante la segunda mitad de los 50, el "*Plan Piloto Preliminar*"[57] se presentó en 1959, como un documento de base a partir del cual, y en años sucesivos, habría que desarrollar un nuevo Plan Regulador de La Habana. Se trataba de una especie de anteproyecto en el cual se establecían las "Directrices Generales" y el "diseño preliminar de les soluciones tipo", para la estructura general de la Gran Habana, tomando como ámbito de reflexión lo que pasaba a denominarse "Área Metropolitana de La Habana".

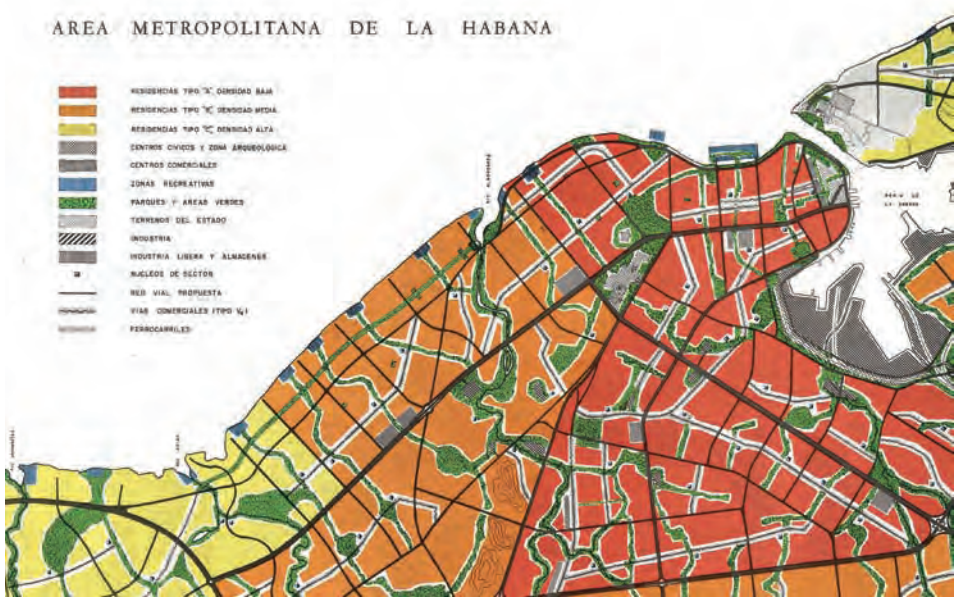
56 Se decide dividir El Vedado en dos zonas jurisdiccionales:

1ª zona. Calle 27 de Noviembre a Jovellar (ambas aceras) hasta la calle L 50 m a oeste, ambas aceras también incluidas, hasta el mar. Los edificios podrán tener una altura el doble del ancho de la calle más una fracción que no puede superar los 3 m y que sirva para completar una planta. El basamento podrá elevarse también 1,20 m respecto la rasante de la acera (tomando como cota de referencia el punto medio de la acera). Se formarán pasillos laterales de 1 m.

2ª zona. Litoral desde Almendares hasta 50 metros al este de la calle K. Siguiendo esta línea a través de las manzanas hasta 27. Linderos con Hospital Calixto Garcia, G, calzada de Zapata, calle 29 (ambas aceras). Hasta el río Almendares, resiguiendo el perímetro del Cementerio. Los edificios podrán tener una altura igual al ancho de la calle más una fracción que no puede superar los 3 m y que sirva para completar una planta. El basamento podrá elevarse también 1,20 m respecto la rasante de la acera (tomando como cota de referencia el punto medio de la acera). Se formarán pasillos laterales de 1 m. Para el caso de las construcciones de más de 4 plantas y basamento, los pasillos en que ventilen habitaciones tendrán un ancho de al menos 2 metros. En las calles de más de 25 m (Avenidas Paseo y G) los edificios podrán tener una altura de hasta 10 plantas, sin exceder los 32 m.

57 "*Plan Piloto de La Habana*". Paul Lester / Josep Lluís Sert / Paul Schulz, Saelye Stevenson Value & Knecht-Consulting Engineers, La Habana, 1959.





Plan Piloto de La Habana
^^ Directrices generales, detalle plan regional.
Autopistas (verde), Arteria Central (rojo), Nuevos sectores (nodos verdes).

<< Densidades de población propuestas
de más denso (rojo) a menos denso (amarillo)

El proyecto para la capital se desarrolló después de algunas experiencias precedentes elaboradas por el mismo equipo en otras ciudades latinoamericanas: la nueva Cidade dos Motores en Brasil (1945), Lima (1947) y Chimbote (1948) en Perú; Medellin (1948-50), Cali (1950) y Bogotá (1950-53) en Colombia. Especial interés tiene aquí observar el conjunto de estas experiencias, de la mano de aquellos que llamaron la atención sobre el interés de estos controvertidos planes del racionalismo. La arquitecta Maria Rubert advirtió como: *"los planes funcionales han sido desechados (...) por ser propuestas muchas veces al servicio de la especulación fundiaria y de los intereses coloniales (...) Sin embargo, hay en esas propuestas una reflexión sobre una variedad de temas urbanos que han quedado escondidos bajo la potente imagen de una arquitectura internacional y por la rotundidad de las intervenciones en áreas construidas, especialmente en los centros históricos. Así, el rechazo de una forma esconde quizás el valor de la propuesta física y de nuevas estructuras en las que se confía la organización de la ciudad extensa y masiva*"[58].

Como el resto de los planes, el Plan Piloto para La Habana establecía la estructura general de la ciudad en previsión de un aumento significativo de población. También fue común la determinación de los distintos "sectores" de la ciudad y la definición y localización de un nuevo Centro Cívico: espacio central de la ciudad metropolitana. Atención principal mereció también el tema del sistema de grandes vías (las 7 vías de Le Corbusier) y el sistema de los espacios libres, cuestiones que ya habían estado presentes en las experiencias previas de Montoulieu, de Martínez Inclán y de Forestier. Pero en aquel momento, en la plena era del automóvil, el Plan introducía algunos nuevos elementos de debate, y además del tráfico vehicular, tomaba también gran importancia la discusión sobre la densidad.

58 Rubert de Ventós, Maria; "*Cinco esquemas de ciudad funcionalista: los planes de Josep Lluis Sert en América Latina"; Arquitecturas Bis, Barcelona,* n. 49 03/1985, pp. 8-12.

La densificación urbana fue una de las preocupaciones y aportaciones fundamentales del Plan, a fin de lograr que la ciudad alcanzara los 2 millones de habitantes. Una estrategia que partía de reconocer la población asignada en cada uno de los sectores delimitados en el conjunto de la gran Habana. Siguiendo la red general definida por trazados viarios y ejes verdes, se estudiaba el potencial urbano de cada sector - su capacidad y su posición relativa - para fijar una hipótesis de densificación para cada caso. Para el conjunto de la Gran Habana se establecieron áreas de densidad alta, media y baja[59]. Especial atención mereció la rehabilitación del centro de la ciudad, donde una banda de nuevas ordenaciones pretendían intensificar con nuevos usos un tejido considerado obsoleto. Manzanas abiertas, calles anchas y aparcamientos, tenían que sustituir la estrechez e irregularidad del legado hispánico, en uno de los "proyectos-panfleto" más denunciados de este Plan.

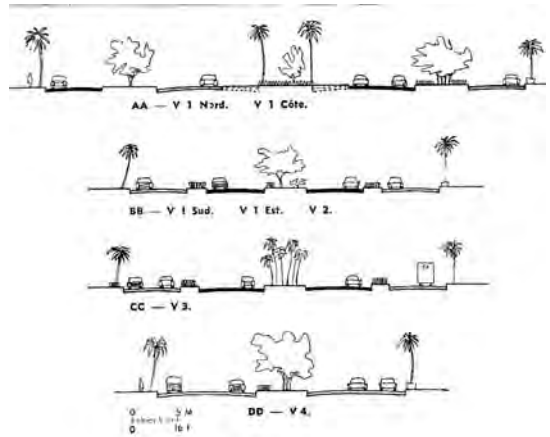
Para el caso de El Vedado se fijaron dos sectores de densidad diferente. El criterio establecido en el acuerdo de 1953 prevaleció, al considerar el sector oriental y más próximo a la ciudad antigua como el más denso. Pero el ámbito delimitado antes por la calle L (zona de la Rampa), se extendía en este caso hasta la calle 6, desplazándose al oeste hasta ¡15 manzanas! Esto significaba modificar sustancialmente la proporción entre El Vedado de grandes alturas y el de alturas medias, a favor del primero,

59

	densidad habitantes / hectárea	población total aproximada
Alta	entre 400 y 250 hab/ha	1.200.000
Media	200-150-100 hab/ha	1.350.000
Baja	50- 30 hab/ha	300.000

El cálculo de estas densidades se elabora en función de la definición de unos Sectores Resid definidos según los siguientes parámetros.

Área Sector	147.050 m2	(aprox. 14,5 ha)
área parcelada	38,7%	
apartamentos	entre 2.196 ap = 732 x 3 pl.	y 2.928 ap = 732 x 4 pl.
densidad población	entre 300 pers/ha	y 500 pers/ha
total población	entre 4.400 aprox.	y 7.300 aprox.



Plan Piloto de La Habana
^^ Estructura general del viario y secciones tipo V1, V2, V3 y V4

<< Propuesta general
Parques y áreas verdes, Zonas recreativas (azul), grandes equipamientos (rojo). Vías principales (rojo) y vías parque (amarillo y negro)

>> Detalle propuesta densidades
Población estimada / población existente

convirtiendo sus 3/4 partes en una ciudad de gran densidad, exceptuando únicamente la zona más próxima a la orilla del Almendares.

El importante empuje del barrio en los años anteriores, fue interpretado en clave de sus posibilidades en el futuro desarrollo de la ciudad. Por esta razón, se asignaba al sector más oriental una densidad de hasta 400 habitantes/ha, la más elevada de la ciudad, idéntica en su sector más central, sometido a un proyecto de transformación de gran envergadura. Al sector oriental en cambio, se le asignó el valor superior de las densidades medias, situándose sobre los 200 habitantes/ha.

A pesar de tratarse solamente de un anteproyecto, se determinaron con precisión los distintos sectores, estableciendo en función de la población residente y de la superficie, una proyección de la población total estimada. Obviando algunas pequeñas imprecisiones (fruto de que algunos sectores ocupan áreas dentro y fuera de El Vedado) se han podido estimar algunos datos, de los que resulta la voluntad de hasta triplicar la población de El Vedado:

		superficie** (ha)	población (hacia 1959)	población (estimada)	densidad (habitantes/ha)
A	Infanta-Presidentes	200	19.000	80.000	400
B	Presidentes- calle 6	264	34.200	105.600	400
C	calle 6 – calle 20	284	30.600	56.800	200
D	calle 20 – Almendares*	62	5.500	12.400	200
	total	810	89.300	**254.800**	

*área estimada como mitad entre El Vedado y Miramar

** las superficies de cada área incluyen algunos elementos perimetrales, como es el caso de toda el área del Castillo del Príncipe o el Cementerio de Colón. Por esta razón el área total es sustancialmente superior a la que se ha limitado como área del Vedado en la I Parte (unas 550 ha)

El Plan plantea una tipificación de las vías en diferentes categorías (V1, V2, V3 e industrial) y establece su relación con las infraestructuras generales: el enlace con la carretera central, con el circuito del norte, etc. A esta estructura del tráfico se superpone la propia del espacio libre, determinando una serie de “parques y áreas verdes” que en su relación y continuidad, configuran una superestructura del espacio libre para toda el área metropolitana, siguiendo una práctica característica de estos planes.

La nueva estructura general de vías que propone el Plan tiene una incidencia directa sobre El Vedado. A menudo se ha resaltado y criticado la contundencia de su planteamiento respecto al casco colonial de la ciudad, por su actitud totalmente radical en la voluntad de transformación del centro histórico. Sobre la trama de El Vedado, en cambio, el encaje del nuevo dibujo general de la ciudad parecería más fácil, atendiendo sobretodo al enorme potencial de la estructura viaria existente. El Plan Piloto lógicamente lo tuvo en cuenta

y en buena medida tomó por buenas las trazas existentes, proponiendo algunas alternativas importantes respecto sus jerarquías. Sobreponiendo el esquema del equipo de Sert sobre la trama existente de El Vedado advertimos tres actuaciones principales:

a. la introducción de nuevas categorías de vías, de cierta especialización, para dar una mayor complejidad al esquema más tradicional de El Vedado. Una trama que permanecía homogénea a excepción de las vías de ancho superior: tres longitudinales (Malecón, Línea, y calle 23) como vías de tráfico y las dos verticales (Avenidas Paseo y Presidentes) como grandes arterias ajardinadas. El Plan del 59 introduce cambios sobre el esquema anterior, diferenciando en primer lugar, Presidentes -v1-principal, de Paseo, como vía parque lineal, que desemboca en una de las áreas de usos recreativos. Se diferencian además otras vías verticales, que complementan la jerarquía del tráfico: la calle 6 y la 20. La primera pasa tangente al nuevo gran centro de Plaza de la Revolución y sigue hacia el interior, en un recorrido parecido al de la calle 20, que va hasta la Chorrera. Igualmente, el parque lineal de la Avenida Paseo tiene su homóloga en la calle 12, conformando en su conjunto, un potente sistema alterno de vías de tráfico y vías verdes, que refuerzan además su continuidad más allá de los límites del barrio.

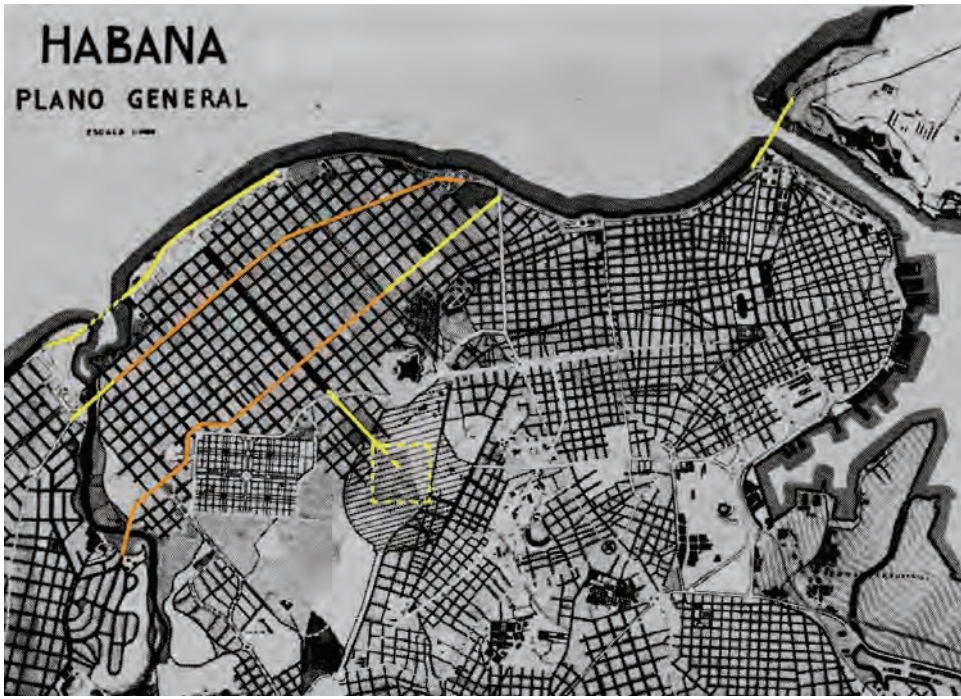
   En el sentido longitudinal se proponen también algunos cambios destacables. La Línea y el Malecón se mantienen como v1, mientras que la 23 y Calzada pasan a tener una condición de paseo (v4). De esta manera, se crea una nueva traza, paralela a la calle 23 hacia el sur (que correspondería aproximadamente a la actual calle 35) como una de las vías más importantes de la nueva propuesta.

b. con todo ello se manifiesta una clara voluntad de un cambio de escala de la estructura general de El Vedado. Es decir, la distancia entre las vías de jerarquía superior (en el esquema tradicional, de entre 5 y 7 manzanas) se ve ahora ampliada sustancialmente (llegando a las 10x13 en el cuadrante central). Se dobla. También es diferente la escala misma de las propias vías, como la vertical calle 6 y sobretodo, la nueva vía longitudinal (próxima a la 35), que desde los muelles del puerto de la bahía atraviesa La Habana Vieja, Centro Habana y siguiendo por Carlos III (Tacón) gira a tocar el Castillo del Príncipe para disponerse paralela a las calles de El Vedado, atravesando por en medio el Cementerio de Colón para cruzar después el Almendares

c. y finalmente, la apuesta del Plan para intensificar los usos en el Malecón, explorando su potencial en la localización de áreas de usos recreativos relacionadas con el comercio y el ocio. Éste es, sin lugar a dudas, uno de los aspectos más conocidos del Plan, aunque quizás sea el menos relevante si suavizamos su vistosa ilustración. En las intersecciones de las grandes vías con la línea de la costa, se localizan áreas recreativas para responder a las demandas turísticas de la ciudad en su apogeo. Ello explica la frescura y atrevimiento de plantear literales islas artificiales para el ocio dentro del mar, frente a la zona de la Rampa o del mismo Centro Habana.

^^ Representación del Plan Piloto (Sert y TPA) sobre base cartográfica actual de la ciudad.

vv Axonometría general de la propuesta, con expresión de la idea de densificación del Malecón en el sector de El Vedado (Publicado en *Transformación urbana en Cuba: La Habana,* op. cit. pp.74-5. Roberto Segre, GIHAU, Facultad de Arquitectura de La Habana).



^^ Principales actuaciones sobre la infraestructura:
nuevas (amarillo) / remodelación o mejora (naranja)
(elab. propia sobre fotos *Arquitectura*)

<< Prolongación Avenida Presidentes hasta Plaza de la Revolución (ortofoto y foto oblícua, 1950)

vv
la *"retirada de los raíles"* en La Línea (subtítulo del artículo en *Arquitectura*, n.209, 12/1950)

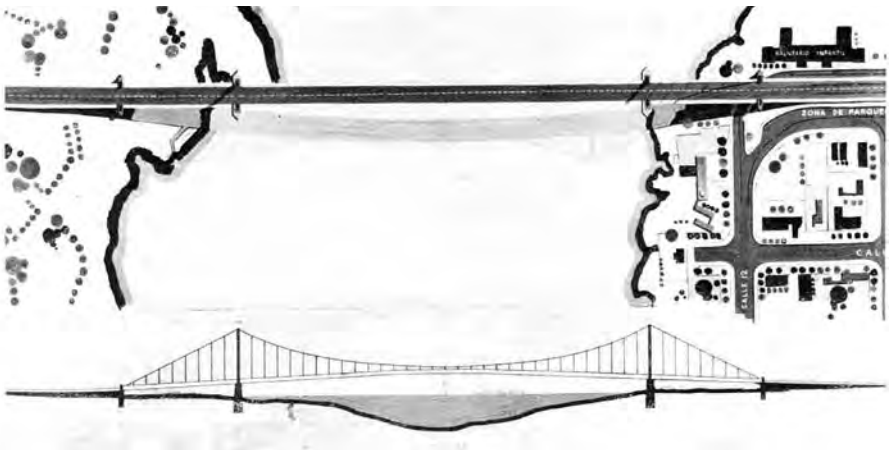
Con la llegada de la Revolución de 1959 este plan se convirtió en un "tótem" de los males de la época anterior, y cualquier referencia suya fue borrada por completo. Con ello, a menudo se han hecho lecturas poco atentas a las cuestiones más estructurales comentadas aquí y se ha reducido el plan a sus imágenes más famosas: los radicales esventramentos sobre el tejido histórico de la ciudad y las grandes concentraciones de rascacielos frente al Malecón, muestra de la explotación turística de la línea del litoral. Sin que se pueda minusvalorar la importancia real que tenían estos aspectos para los promotores del Plan, tampoco parece apropiado reducir el Plan Piloto a su caricatura.

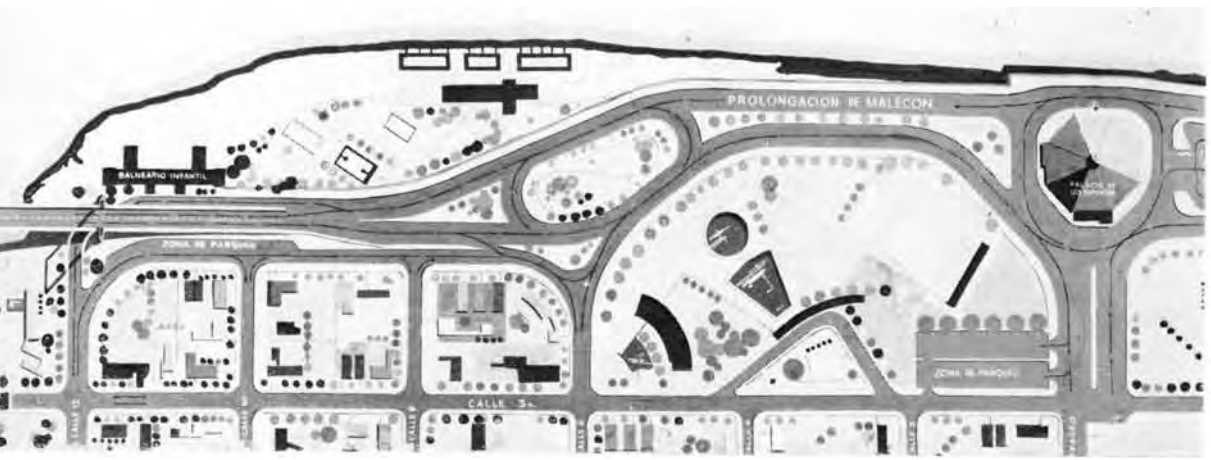
grandes obras, *"la Ciudad del automóvil"*

El proyecto de jerarquización del espacio se armó con los grandes proyectos infraestructurales llevados a cabo durante el mandato de Batista. Respecto el global de la ciudad, en los 50' destacó la construcción de grandes infraestructuras a escala metropolitana, entre las que tuvo especial relevancia el gran túnel para atravesar la bahía, terminado en 1958 con un proyecto de fama internacional, ejecutado por la Societé des Grands Travaux de Marseille, nuevo testimonio de los avances técnicos que caracterizaron la historia de La Habana. Esta obra tendría además una gran repercusión en el futuro de la ciudad, posibilitando un mayor acercamiento entre ambos lados de la bahía, y consolidando nuevas expectativas para el desarrollo inmobiliario en la denominada Habana del Este.

Como había sucedido durante los prósperos años 20 con Machado y Céspedes, en 1950 el Ingeniero Manuel Febles Valdés, a las órdenes de Batista, presentó también un nuevo Plan de Obras, en el que destacaba el proyecto para la prolongación del Malecón hasta el Almendares, así como la extensión de la Avenida Paseo hasta el nuevo centro de Plaza de Revolución. Estas eran dos actuaciones importantísimas para trabar definitivamente El Vedado a la red general viaria de la ciudad, que afrontaban temas pendientes durante tantos años (el encuentro con el litoral y la relación con el centro cívico de La Habana). Al norte, la prolongación del último tramo del Malecón (en Miramar ya no sería posible su continuidad) implicaría que, más de un siglo después de sus primeros pasos, El Vedado definiera finalmente su fachada litoral. Al sur, la prolongación de la Avenida Paseo hasta la Loma de los Catalanes se producía en el momento en que la ciudad era capaz de construir aquel centro señalado, años antes, por Martínez Inclán, Montoulieu y Forestier. Un nuevo tramo de esta avenida que tenía la doble función de conectar directamente El Vedado con el centro simbólico de la ciudad, y a éste con el mar, a través de un magnífico y ancho paseo.

Las propuestas presentadas por el ingeniero Febles deben ser contextualizadas en el momento de máxima eclosión del automóvil, y la articulación de las mismas se explica a partir del creciente parque de vehículos


ZONA DE PARQUE
CALLE 12


PROLONGACION DE MALECON
BALNEARIO INFANTIL
ZONA DE PARQUE
CALLE 3A

ZONA DE PARQUE
CALLE 3A

^^ Fotografía oblícua del Malecón entre Presidentes y la Chorrera, 1955 (*Archivo MICONS)*

Proyecto de transformación del Malecón, según proyecto del Ingeniero m. Febles. Publicado en *"El Malecón de La Habana. Su reconstrucción y terminación"*, de *Arquitectura* n.199, 2/1950, p.48-49

privados. Su absoluta obsesión por conseguir arañar centímetros de calle a peatones y al malogrado tranvía a favor de las pistas de asfalto, parece desde la perspectiva actual, poco menos que un delito a la urbanidad:

> *"Ya se había empezado hace meses el anchamiento de la Calzada de la Infanta, terminado en sus inicios con el fin de lograr a costa de la reducción de las aceras una mayor superficie de calles que imperativamente exige el considerable número de autos y camiones que circulan por La Habana. Con idénticos resultados y magníficos éxitos se anchó la calle 23 en sus comienzos, marcándose las carrileras que dirigirán su correcto tránsito. Y para completar la envergadura de las obras emprendidas en la barriada que pudiéramos llamar "la Ciudad del automóvil" por las numerosas casas de exposiciones, de ventas de máquinas, garajes, etc. que se han reunido en Infanta, calle 23, Humboldt, calle 25 y 27, se emprendió por el Ministerio de Obras Públicas el anchamiento de estas últimas calles citadas (…)"*[60]

En este panorama, en diciembre de 1950 se presentaba en la misma revista *Arquitectura* la propuesta de *"retirada de los raíles"*[61] del ferrocarril, iniciativa avanzada para la reurbanización de las calles Línea y 23. Las imágenes que avanzan el antes y después de la actuación, pretenden destacar la sensible mejora del paisaje urbano *"después de retiradas las líneas y el tendido del tranvía eléctrico, que tanto afean a la capital"*.

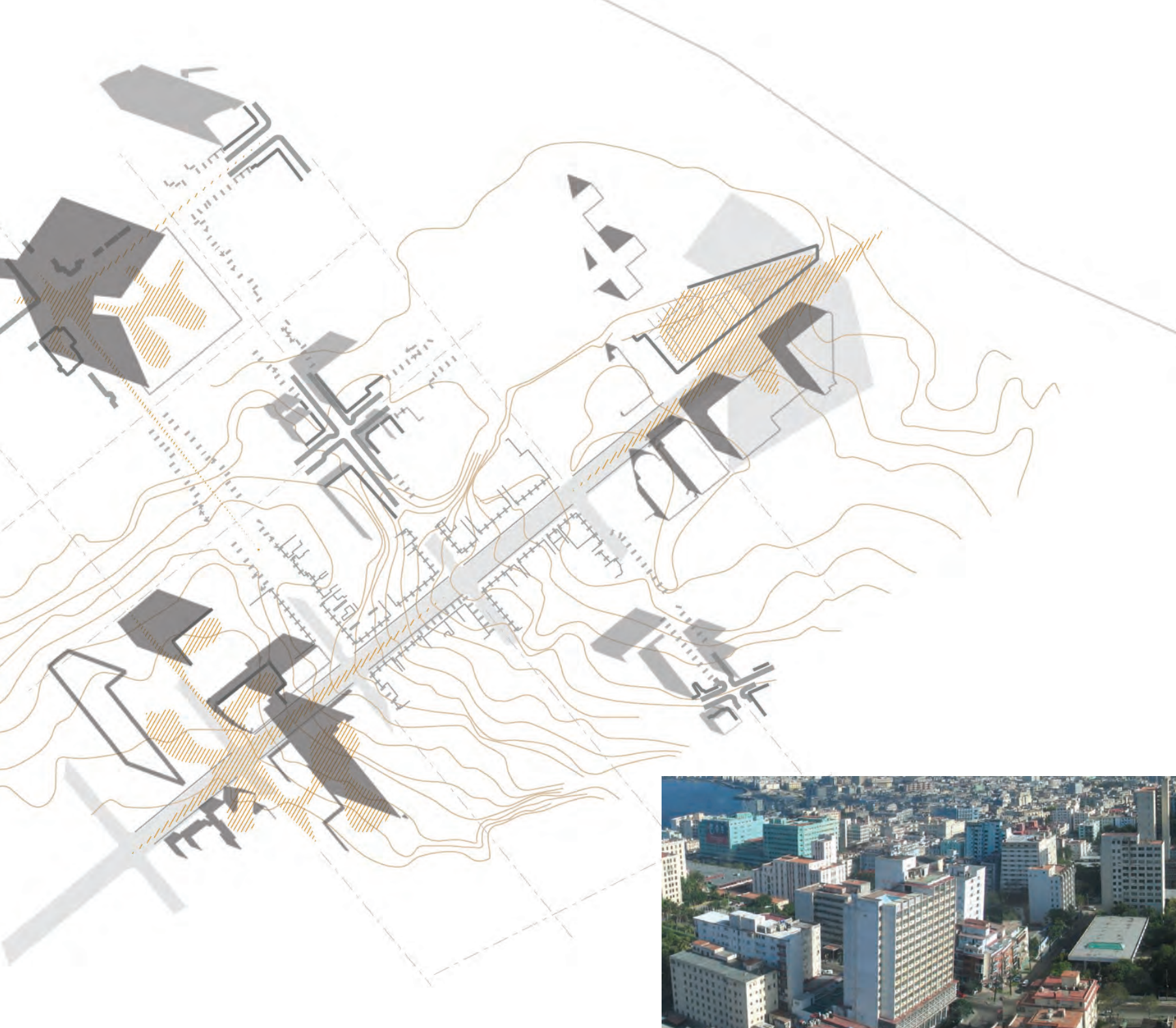
El anteproyecto para la prolongación del Malecón se dividió en tres sectores diferenciados. En el primero, que va entre las dos grandes avenidas, el paseo litoral pasaba a ras de costa, separando el frente edificado del frenesí del tráfico, manteniendo la fachada al Malecón retrasada y siguiendo las directrices ortogonales de las manzanas regulares. Los espacios de geometría irregular entre ambos se reservaban como áreas libres, a modo de cojín. En la confluencia del Malecón con Paseo se preveía la localización de un gran Palacio de Deportes (que se llegaría a construir, aunque fuera posteriormente demolido) y de importantes áreas de aparcamiento para facilitar su acceso y estacionamiento.

Superado este punto y en dirección a la Chorrera, el Malecón seguiría con un trazado más autónomo respecto la línea litoral, conformando a derecha e izquierda importantes espacios de parque, en los que se emplazaban las nuevas dotaciones y donde se reconocían aquellas preexistentes, como el antiguo Balneario construido en los años 30'. Aquí el referente era la propia trama reticular, entroncando la propia vía litoral en la directriz de la misma calle 1ª, el límite donde el plano de Iboleón había previsto el frente de mar.

---

60 *"El Malecón de La Habana. Su reconstrucción y terminación. El Plan de Obras del Ing. Manuel Febles Valdés, Ministro de Obras Públicas*." *Arquitectura*, La Habana,.n.199, 02/1950.

61 "*La Remodelación de La Habana. Las Obras del Ministro de Obras Públicas Ing. Manuel Febles Valdés, Ministro de Obras Públicas. Iniciada la retirada de los raíles*", *Arquitectura*, ,La Habana,. n. 209, 12/1950



A partir de la intersección con la calle 12, y a la altura del Balneario, el Malecón se convertía en un puente colgante que saltaba con gran decisión hasta la orilla izquierda del Almendares, para conectar con las avenidas de Miramar. Un proyecto ambicioso, que representaba una solución interesante tanto por la nitidez del trazado de la vía como para el espacio urbano que se creaba entorno a la Chorrera. En cualquier caso, una muestra más de la ansiosa voluntad de soldadura entre las grandes infraestructuras de El Vedado y sus áreas urbanas circundantes, característica de los proyectos de esta época.

Publicado en febrero de 1950, este proyecto no llegaría a realizarse nunca, y su ejecución real fue únicamente fiel en el tramo hasta Paseo. Su interés no estaría tanto en el diseño específico de la propia vía, atento en exceso a la geometría de los movimientos (espacios de giro, radios de curvatura, etc.), sino a la definición de una traza relativamente exenta, con cierta autonomía tanto respecto del límite de la costa, como de la fachada litoral.

la Rampa, macro-intersección de El Vedado

Normativa, infraestructura y Plan Piloto son diferentes caras de una misma moneda, para explicar la idea de jerarquía sobre la retícula de El Vedado. Surgidas en un mismo marco político, económico y social, sus ideas motriz se sintetizaron en la formalización de "La Rampa", el único sector que había permanecido desocupado hasta los años 50'. Las canteras que históricamente se habían instalado en el espacio entre La Universidad y la batería de Santa Clara, en un espacio topográfico de marcadas pendientes, habían provocado que la concurrida calle 23, sorprendentemente, no llegara a tener continuidad en este punto (calle L) hasta enlazar con el Malecón. Incluso el tranvía que circulaba por esta vía, tenía que desviarse hacia el Castillo del Príncipe a la altura de la calle L. La situación era de lo más paradójico: uno de los espacios con mayor potencial de todo El Vedado, por su mayor proximidad al centro de la ciudad, su contacto con la Universidad, con el Malecón, y su articulación a través de una de las arterias longitudinales (calle 23), restaba aún expectante en este momento de gran transformación urbana. La fuerza de la topografía había conseguido imponerse hasta mediados de los 40' y ni la presencia del gran Hotel Nacional fue capaz de impulsar la urbanización de los terrenos de su entorno.

La Rampa fue, y sigue siendo hoy, constante motivo de estudios, propuestas y reflexiones[62], por la singularidad de su génesis, por la calidad y experimentación de sus arquitecturas y por su centralidad. Pero sobretodo por su valor simbólico, y por el protagonismo que tuvo tanto en los años de su explosión (segunda mitad de los 50'), en su posterior "reapropiación" (en los 60'), y como centro neurálgico de la identidad habanera a partir de este momento. En los 50' la Rampa fue la máxima expresión de un Vedado que encarnaba como

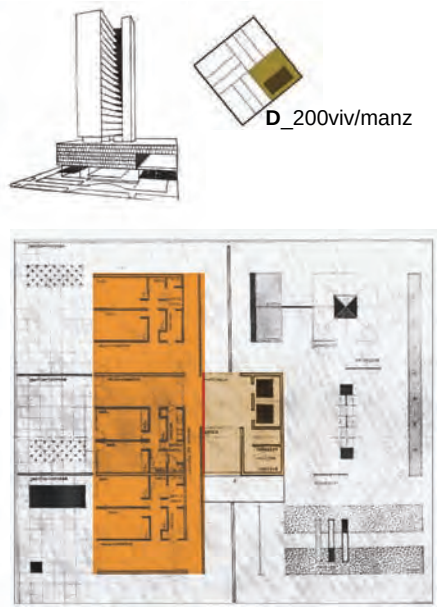
<< Interpretación de la articulación del sector la Rampa : intersecciones y grandes volumentrías.

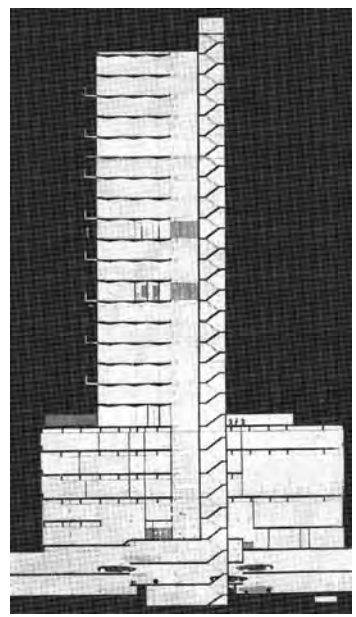
^^ Vista oblicua de la Rampa, años 80'

<< Vista oblicua de la Rampa, 2000

62 Citar aquí diferentes aportaciones referenciadas en la bibliografía de Coyula, Segre, Rigol y Rojas, Rey o Zardoya entre otros.

YARA


D_200viv/manz



nunca, la ciudad objeto del deseo[63]. Como en ninguna otra parte, se concentraron aquí los mayores anhelos de aquellos años: de los grandes hoteles, de los mejores salones, de las mejores actuaciones en los cabarets, de las mejores músicas en los clubs... Pero también de los solares más apetecibles, de los penthouse más deliciosos, de las mejores terrazas con vistas al mar. El mejor negocio y el mejor placer.

La construcción de la Rampa tuvo además directas consecuencias sobre la transformación de la calle 23. A pesar que la edificación en altura se concentrara principalmente en su ámbito más oriental, los efectos de terciarización se estiraron desde aquí por toda la calle 23, que veía reforzar su papel de arteria principal, una vez resuelta su continuidad hasta el Malecón. Algunos documentos muestran el carácter novedoso de esta calle, que algunos llegaron a denominar *"El Broadway de La Habana*"[64].

Si antes nos hemos referido a cómo la trama había pasado a ser una retícula a través de la intensificación de sus esquinas, en este momento el proyecto para el conjunto de El Vedado se realizó precisamente desde la jerarquización aislada de algunos de sus cruces. En este sentido, La Rampa debe ser entendida como el gran centro de El Vedado que se constituye desde la polaridad de algunas grandes intersecciones.

<^ Radiocentro y Cine Yara. Foto de los 90' y perspectivas del proyecto (50'). *(De La Habana: Arquitectura del siglo XX)*

<v Edificio Retiro Médico. Maqueta, alzado y sección de la propuesta (ganador concurso) y foto actual *(de Arquitectura,* n.269, 1955)

La primera de las intersecciones tiene un gran valor posicional, por ser donde confluyen la calle 23, con Malecón e Infanta. Nodo de altísima conectividad, fue el emplazamiento del moderno centro comercial que está medio integrado en la prominente colina que corona el Hotel Nacional. El proyecto de R. de Cárdenas[65] auspiciado por el mismo hotel (1951), previó más de 150 plazas de aparcamiento subterráneo, muestra del desplazamiento de la centralidad hacia este sector. Paradójicamente, no hubo a posteriori otra construcción significativa que sintiera atracción por este espacio, y el modesto poste de gasolina que allí permanece, es el vivo testimonio de esta circunstancia.

Pero si existe una intersección realmente significativa en la Rampa, ésta es precisamente la emplazada en el extremo opuesto, donde la calle 23 empieza a "rampear" – a descender – hacia el mar. 1947 fue un año decisivo para este espacio, cuando empezó a construirse, en el cruce entre 23 y L, el edificio polifuncional Radiocentro-CMQ, verdadero icono de la introducción de la arquitectura moderna y máximo exponente de lo que fue en esencia La Rampa. Los arquitectos Junco, Gastón y Domínguez utilizaron los códigos de la nueva arquitectura, para responder a un programa funcional también novedoso, que combinaba cine, oficinas y estudios de televisión. El proyecto introdujo una nueva relación del edificio con la calle, a través de un

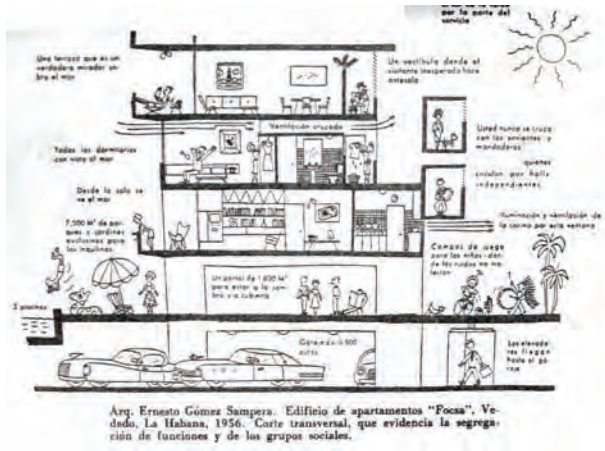
63 Aunque son muchos los textos e imágenes que han relatado el ambiente de La Habana de los años 50, conviene referirse aquí a algunas fantásticas imágenes de la película documental *"Soy Cuba"*. Dirigida en 1964 por Mijail Kalatozov, con guión soviético-cubano de Enrique Pineda Barnet y Yevgeny Yevtushenko, su impresionante fotografía describe de forma extraordinaria la opulencia de El Vedado de la época en la memorable escena desde la piscina en la azotea del Hotel Capri.

64 Information Films, "*La habana de los* 50" (Documental), recurso audiovisual, *http://www.youtube.com.*

65 "*Inauguración del Centro Comercial de Infanta y 23", Arquitectura*, La Habana,.n. 222, 01/1952

basamento en el que se producía una circulación complementaria y paralela a la calle, que aprovechaba el desnivel del viario para conectar volúmenes diferentes y sus respectivas circulaciones. El complejo introdujo también una nueva escala, con la fachada discontinua que ocupaba la totalidad de los 100 m de lado de la manzana e inventó nuevas relaciones entre la edificación y la canónica retirada de los 5 m que pasaban de espacio estático de jardín a corredor hiperdinámico. Enfrente de Radiocentro, al lado opuesto de la calle 23, una década más tarde se construía el gran Hotel Hilton Habana Libre, cuando la Rampa era ya una realidad. De nuevo otro proyecto ponía a prueba las capacidades de la trama, en el que pasaba a ser su sector central. El Hilton Habana macizaba casi por completo la totalidad de la manzana, con un zócalo de altura variable por el desnivel de la calle, encima del cual se situaba un inmenso paralelepípedo, de 27 plantas de altura, con más de 600 habitaciones y con más de 70.000 m2 edificados. Una tercera esquina de este cruce se habría colmatado también de forma parecida, de llevarse a cabo el proyecto de construcción de un gran bloque de apartamentos donde hoy se sitúa la Heladería Coppelia. Como se explica en el próximo apartado, la llegada de la Revolución frustró una intensificación aún mayor de este nodo.

Por su contigüidad con estos cruces, un reducido grupo de manzanas, entre L y Malecón, entre la Línea y 25, fueron objeto de gran transformación a lo largo de la década de los 50'. La disposición normativa que permitía en la considerada "zona 1" que las alturas fueran el doble que en el resto del área de El Vedado, provocó la proliferación en este sector de edificaciones en altura, destinadas a apartamentos, pero también a otros usos como hoteles y oficinas. Hoy sigue siendo esta la zona de mayor concentración de hoteles y servicios relacionados con el turismo: Hotel Capri, Hotel Vedado, Hotel Victoria, Hotel Colina, Hotel St. John's, Hotel Universitario, además de los citados Hilton y Nacional.



Edificio FOCSA
sección trasversal esquemática *"que evidenciía la segregación de funciones y grupos sociales"* (Roberto Segre *Arquitectura y Urbanismo de la Revolución....*"
Fotografías y plantas (PB y Planta tipo)
publicadas en *Arquitectura*, 311-17, 12/1959

D_400 viv/manz

La introducción de las nuevas volumetrías y los nuevos usos consolidaron una nueva escala de la trama, además de implicar un salto cualitativo importante en términos de arquitectura. La zona de la Rampa concentró además los mejores ejemplos de arquitectura moderna, que a la sombra de Radiocentro, fueron enriqueciendo notablemente el paisaje urbano de esta área[66]. De entre las diferentes obras que se podrían enumerar, es preciso destacar aquí al menos dos.

El edificio del Seguro Médico (actual sede del MINSAP) resulta ejemplar desde diferentes puntos de vista. Situado entre la Rampa y la calle N, en una parcela que ocupa menos de un cuarto de manzana (50 x 37 m). El proyecto del edificio es fruto de un concurso de ideas el 1955[67], una práctica que se convertiría en habitual en este período, muestra de la preocupación y exigencia para la buena arquitectura. El edificio responde a un programa polifuncional, con dos plantas de aparcamiento, un gran vestíbulo, locales comerciales sobre la calle 23, oficinas para el colegio de médicos, un auditorio y una cincuentena de apartamentos. El arquitecto ganador, Antonio Quintana, realizó el que consideramos uno de los mejores edificios de El Vedado, con una composición volumétrica de dos cuerpos: un zócalo multifuncional de PB+4 y un volumen esbelto de hasta 18 plantas más. A modo de gran basamento y ocupando la práctica totalidad de la parcela, un edificio de marcadas líneas horizontales aglutina los programas públicos y colectivos y articula circulaciones y usos, aprovechando la dualidad de accesos desde las dos calles. El cuerpo residencial superior se sitúa perpendicularmente a la calle, con un testero opaco y esbelto que acumula hasta 18 pisos apoyados sobre la base horizontal.

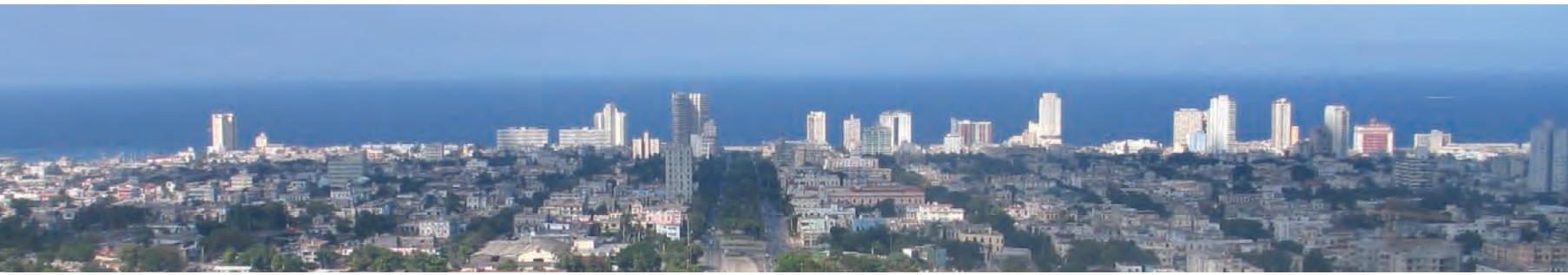
El otro edificio de obligada referencia se sitúa en la manzana delimitada por M, N, 19 y 17, en un solar ocupado antiguamente por una cantera. En 1956 se finalizaba la construcción del edificio FOCSA, definiendo la que sería la volumetría más singular de toda el área de El Vedado (y de la ciudad), esencialmente por su enorme dimensión. Construido en solo 2 años, tiene 30 plantas, destinadas mayoritariamente a apartamentos, combinando también otros usos, concentrados mayoritariamente en las dos plantas bajas que ocupan la totalidad de la manzana. Ernesto Gómez Sanpera, Martín Domínguez Esteban[68] y Bartolomé Bestaral culminaban con esta obra el cambio de escala que caracterizaba las operaciones de esta época. La huella de la gran dimensión llegó a concentrar aquí hasta 400 viviendas en una sola manzana (a las antípodas de las 4 viviendas/manzana de los selectivos modelos de ocupación inicial). Con una composición bastante trivial, el

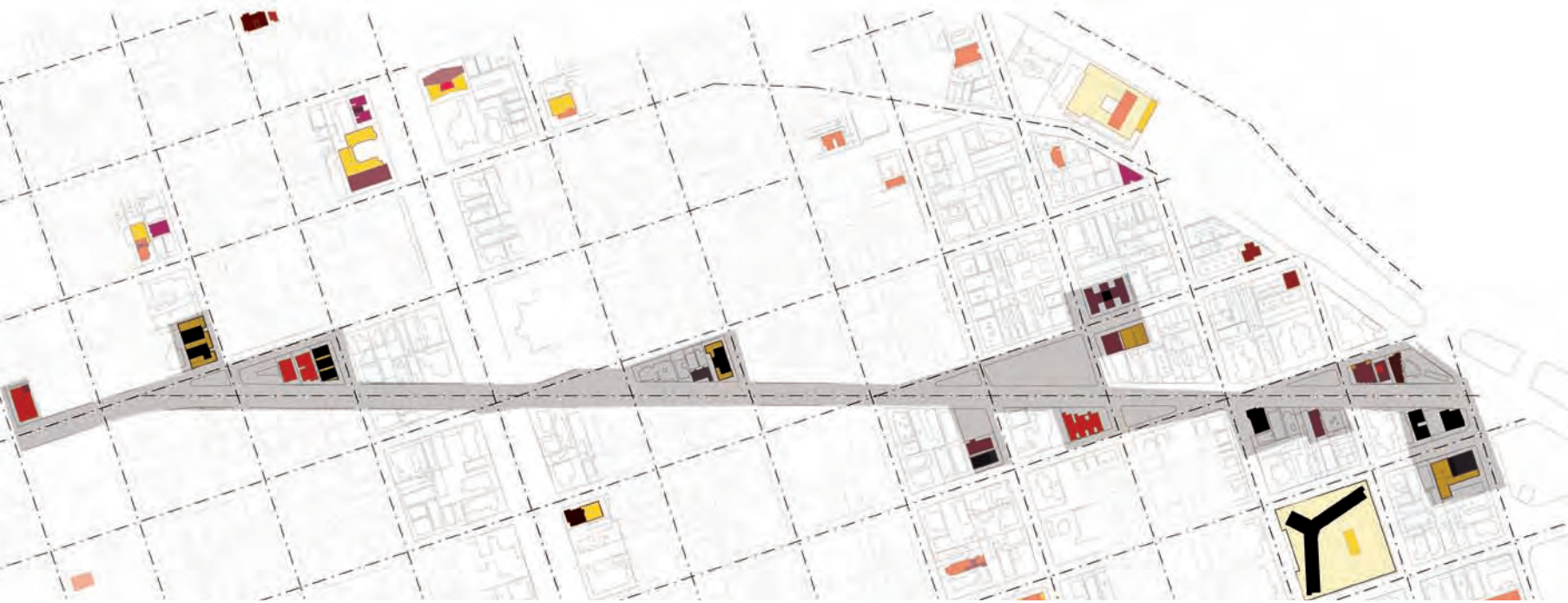
---

66 Entre el grupo de aportaciones más recientes podríamos citar por ejemplo: Rigol, Isabel; Rojas, Ángela; "*Entre nostalgie et sauvegarde, les hauts et les bas de La Rampa*", *Architecture d'Aujourd'hui*, n.350, enero-febrero 2004, pp. 54-63 y Coyula Cowley, Mario; *La ciudad Rampante: Cuando éramos jóvenes y hermosos*, "*Arquitectura y Urbanismo*", La Habana,.Vol. XXV, n. 2, 2004.

67 "*El Concurso para la construcción del edificio del Seguro Médico*", *Arquitectura*, La Habana,.n.269, 12/1955, pp.546-555.

68 La autoría de este importante arquitecto, co-autor también de Radiocentro, no ha sido siempre reconocida en las distintas fuentes consultadas..





<^ Las alturas del frente litoral (imagen desde el mirador de Plaza de la Revolución

<v Concentración de edificios en altura alrededor de Línea.

^v Vistas de algunos edificios en altura en Línea

edificio corresponde a la simple extrusión de una planta tipo de parábola abierta, como una gran pantalla que, sin preocuparse de lo que pasa a sus espaldas, se abre a las vistas sobre el mar y economiza sus accesos con un gran núcleo central en su parte posterior. El Focsa fue considerado en su momento como *"una de las realizaciones más importantes en viviendas de propiedad horizontal o condominio"*[69] del mundo. Roberto Segre se ha referido a estas importantes operaciones en relación al espíritu inicial de El Vedado:

> *"El aislamiento individual de las grandes mansiones de la década de los 20, se convierte ahora en aislamiento colectivo que elude la trama urbana como ámbito de vida. (…) La integración dentro de una manzana de comercios, oficinas, estudios de televisión, áreas recreativas, teatros, restaurantes de lujo, etc. demuestra cómo el gran capital iniciaba el proceso de transformación de La Habana para convertirla en una ciudad terciaria moderna, con pautas que serán difundidas en las décadas posteriores en casi todas las ciudades de América Latina*[70].

La contraposición de los dos edificios, Seguro Médico y FOCSA, parece especialmente apropiada para reflexionar sobre la capacidad de la trama de asimilar la "gran dimensión". ¿Cuáles serían estos límites para llegar a juzgar el caso del FOCSA como una intervención desmedida o desproporcionada? Desde luego no sería tanto una cuestión de la densidad neta de manzana, cuando las 400 viv/manzana no superan en mucho algunos modelos extrapolados de bloques de vivienda, que superarían las 320 viv/manzana. La densidad extrapolable del Seguro Médico (4 edificios en los 4 cuartos), superior a las 200 viv/manzana, es en realidad muy superior en términos de intensidad, cuando hay que añadir los m2 destinados a uso mixto de su basamento.

La comparación con estos modelos y sus densidades nos permite situar aquello que convierte el FOCSA en un mal ejemplo de densificación: la contundencia de su solución volumétrica, que combina la que es una altura límite en El Vedado, con la configuración de una enorme pantalla de más de 150 metros. En un tejido rico en su variación volumétrica, en la permeabilidad de su masa construida, en el diálogo entre alturas diferentes y en donde se hace extraña la presencia de una fachada continua en un costado de manzana, una intervención como el FOCSA sea quizás una de las únicas *"trasgresiones"* que El Vedado no ha sido capaz de asimilar desde su juego de equilibrios y diferencias.

69 "*FOCSA: edificio apartamental de propiedad horizontal*", *Arquitectura Cuba*, La Habana,.n.311-17, 06-12/1959

70 Segre, Roberto; *Arquitectura y urbanismo de la revolución cubana*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana,1989

Torre *Olan*, Calzada y 11

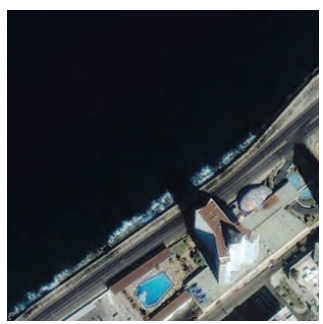
Torre cuadrada_Somellán, Malecón y Línea

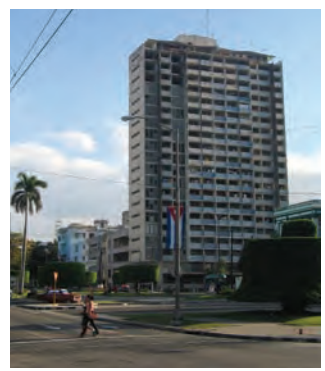
Torre singular_ Hotel Riviera, Malecón y Paseo

Torre cuadrada_Presidentes y 13

Torre cantalla _ Presidentes y 25

D_200-500 viv/manz
(40-125 viv/esquina





En 1947 el Ayuntamiento de la ciudad autorizaba excepcionalmente a la empresa “Radiocentro” a construir un edificio de mayor altura a las cuatro plantas que se permitían normativamente (acuerdo de 12 de diciembre de 1947). Esta decisión se fundamentaba en el uso no residencial del nuevo edificio, destinado a actividades relacionadas con la difusión cultural. No obstante, se producía aquí un hecho diferencial que desencadenaría en el cambio del perfil edificado de El Vedado.

A pesar de que la normativa estableciera como máxima altura “el doble del ancho de la calle” en realidad se hizo aquí una interpretación laxa de la normativa. La relación de proporcionalidad establecida entre la calle y el edificio llevó a localizar numerosos edificios en altura donde las mayores alturas eran permitidas. Aparte de las arquitecturas más singulares, que proliferaron en la zona de la Rampa, cabe también mencionar la concentración que se produjo en la zona del Malecón y particularmente en la Línea. Con su ancho diferencial de 25 metros, el antiguo camino del ferrocarril abandonaba cualquier remanente de su condición de traza suburbana, para convertirse en una gran vía, ritmada por edificios de sombras alargadas, principalmente en su tramo en diagonal.

El proceso de aparición de los nuevos bloques de apartamentos se dio también en otras vías, destacando la calle 23 (más allá del tramo de la Rampa) y la Avenida Presidentes. Otras operaciones contemporáneas eligieron Malecón y Paseo, dos trazas que tomarían mayor importancia a posteriori, y respecto las cuales se situarían también algunas actuaciones ya en la época de la Revolución.

Pese a la altura diferente, este tipo de edificios (que oscilan entre las 8 y las 30 plantas) tienen un comportamiento común dentro del tejido. Son actuaciones que se sitúan prácticamente siempre en un cruce, para disfrutar de dos fachadas principales sobre las calles. Están emplazadas sobre una parcela simple, que es ocupada en un proceso de sustitución (raramente de colmatación). Sus dimensiones en planta son siempre escasas, con superficies entorno a los 1.000m2, con ejemplos que no llegarían a los 500 m2. Algunas tipologías interesantes son las torres esbeltas de planta cuadrada, de medidas entre los 18 y 20 m (caso del edificio Somellán, de PB+30, al frente del Malecón, o de la torre de Presidentes y calle 13, de PB+20). Otro caso singular es la torre Olan, en el mismo Malecón, en el cruce entre Calzada y calle 11 (arquitecto Antonio Santana, 1952), edificio de uso mixto, de franjas horizontales que destaca por su interesante volumetría que resuelve el ángulo agudo de la manzana irregular, convertido en un hito al inicio de Calzada. Un último caso a destacar es obra de Antonio Quintana, bloque-pantalla en el cruce entre Presidentes y calle 25, al lado del edificio Santeiro (citado en la Huella tercera).

Se trata en este caso de una tipología diferente, que utiliza a una escala más modesta, los recursos que el mismo arquitecto utilizó en el Seguro Médico de la Rampa. También en este caso se produce una relación directa entre la forma alargada de la parcela en esquina y la disposición del bloque de viviendas sobre un zócalo polifuncional.

"Antes que todo, la Revolución representa el rescate de la razón: social, económica, política e histórica. En términos urbanísticos, rescatar la razón de la ciudad significa recuperarla para toda la comunidad: transfigurarla conceptualmente, tranformar su estructura funcional, organizativa y operativa (...).

Crear nuevas formas de vida comunitaria, el nuevo urbanismo, la nueva arquitectura, los nuevos objetivos que rodean a todos los hombres, y los símbolos nuevos de su realidad y su imaginación, es, en última instancia, transformar desde la práctica, conceptualmente, el arte".

FERNANDO SALINAS,
núm. especial revista Arquitectura Cuba, 340 3/1971)

1959: la "Revolución" urbanística

El triunfo de la Revolución el 1º de enero de 1959, supuso una auténtica sacudida sobre las estructuras políticas, económicas y sociales establecidas durante los tiempos de la República. En los años previos, la dictadura de Fulgencio Batista había contribuido a la modernización de la ciudad, mediante los importantes recursos económicos del capital estadounidense. Esta circunstancia, positiva a priori para el desarrollo urbanístico de la ciudad (construcción de grandes infraestructuras como el Malecón, el túnel de la Bahía, etc.) estuvo asociada a una excesiva especialización de La Habana como polo de ocio y turismo extranjero, caricaturizada en ocasiones como inmenso casino y prostíbulo de aquellos que disfrutaban y explotaban sus enormes potenciales.

Por su carácter social, la revolución vio en el urbanismo un importante campo de actuación, convirtiendo el espacio urbano en escenario material de sus transformaciones. La mejora de las condiciones de la vivienda y la regulación de la propiedad, fueron dos de sus principales preocupaciones. Con la declaración del carácter "socialista" de la revolución cubana en 1961, se manifestaba más aún la opción ideológica del régimen revolucionario.

En La Habana de los 50' la prosperidad económica para el desarrollo turístico, la construcción de grandes infraestructuras y nuevos servicios recreativos, no tuvo respuesta análoga a la demanda de vivienda de las clases populares. El precio de los alquileres fue creciendo de forma galopante, convirtiéndose en un problema social que afectaba a un porcentaje importante de la población, que pagaba unos alquileres desproporcionados en relación a sus salarios.

La alarma social respecto a este tema llevó a que una de las primeras leyes del nuevo gobierno determinara la "suspensión de los juicios de desahucio" (Ley nº26 del 26 de enero de 1959) que por aquel entonces afectaban al creciente grupo de impagados. En sólo unos meses, la enérgica maquinaria de transformación determinó distintas medidas para abordar esta problemática. En febrero del mismo 1959 se creaba el Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda (INAV - Ley nº86, de17 de febrero de 1959), un organismo que nacía con el objetivo de crear un número máximo de viviendas en el menor tiempo posible (curiosamente alimentándose de los recursos obtenidos por la Lotería Nacional, pretendiendo revertir en beneficio general, la tradición del juego y del ocio). Entretanto, el Estado intervino de forma directa sobre los precios de los alquileres, decretando en el mes de marzo, la rebaja por ley del 50% de los alquileres (Ley nº135, de 10 de marzo de 1959).

Las propuestas de intervención sobre el precio de los alquileres y el compromiso promotor del estado, no parecían medidas suficientes para un proceder político que pretendía atacar el problema desde su raíz. Con ello, se decretó la *Ley 218, de solares yermos o de la Reforma Urbana*, en la que se reconoce que *"el alto costo de la tierra urbana y sub-urbana constituye el más serio obstáculo para la construcción de viviendas y el desarrollo de edificaciones industriales y que este alto costo ha sido generado por la especulación ajena*

al esfuerzo humano"[71]. Esta Ley tendría versiones sucesivas en la Ley nº691, del 23 de diciembre de 1959 y Ley nº892 del 14 de octubre de 1960.

En su primera versión, la ley proponía las medidas para acabar con la especulación del suelo, fijando el precio de compra de los llamados "solares yermos" (parcelas no ocupadas) y las condiciones específicas para la "venta forzosa" de los mismos. Se establecieron también medidas para agilizar la ocupación y construcción sobre estas parcelas, fuera por parte del mismo propietario o de los nuevos organismos públicos (fijando 6 meses para el inicio y 18 para la finalización de las obras). En la proclamación de la *"utilidad pública e interés social de los terrenos ubicados dentro de los perímetros urbanos"*, la Ley fijaba el justo valor del suelo y determinaba además, la potestad de la Junta Nacional de Planificación para determinar el uso más apropiado del suelo. Medidas tributarias aseguraban además, la erradicación de la especulación y la generación de las plusvalías de los terrenos, gravadas con impuestos de un 60%, revertidos en nuevas obras de iniciativa estatal.

Pero los objetivos de la Revolución no estaban únicamente en la ciudad, sino que el campo y el reequilibrio territorial se convirtieron en prioridades más importantes. De forma simultánea, se promulgó también la primera de las versiones de la Ley de la Reforma Agraria (de 18 de mayo de 1959) cuya versión definitiva cristalizaría algunos años más tarde (Segunda Ley de la Reforma Agraria, de 3 de octubre de 1963). También en versiones consecutivas, la Ley consiguió eliminar el control absoluto de las tierras por parte de los latifundistas, expropiando las fincas en función de su tamaño (en la primera Ley, las mayores de 400 ha, en la segunda, las superiores a las 67 ha, llegando a abarcar el 70% del total del suelo agrícola del país).

De importancia capital para la transformación de la ciudad resultó ser la *Ley de la Reforma Urbana, de 14 de octubre de 1960,* que con el mismo objetivo que su primeriza versión, estaba destinada a eliminar definitivamente las rentas de especulación del suelo y la edificación. Su radical propuesta fue que cada familia pasara a ser propietaria[72] de su propia vivienda a través de un sistema de alquiler ponderado.

> *"el principio de propiedad no se convierte en un valor absoluto e inviolable, sino que corresponde a una etapa del proceso de transformaciones económicas y sociales. Al entregar en usufructo las viviendas construidas por el Estado, cuyo arriendo no supere el 10% del salario de los miembros del núcleo familiar (...) la vivienda es concebida como un bien social y una necesidad ineludible e inalienable de todo cubano"*[73].

---

71 *"Ley de Solares yermos o Reforma Urbana", Arquitectura Cuba,* La Habana, n.311-317, 06-12/1959, pp.228-9.

72 Principio de propiedad entendido en el marco del cuerpo jurídico socialista, que persiste hasta hoy.en día.

73 Segre, Roberto; *La vivienda en Cuba: República y Revolución*. Premio Ensayo, 1979, Departamento de Actividades Culturales Universidad de La Habana, 1980. p.46

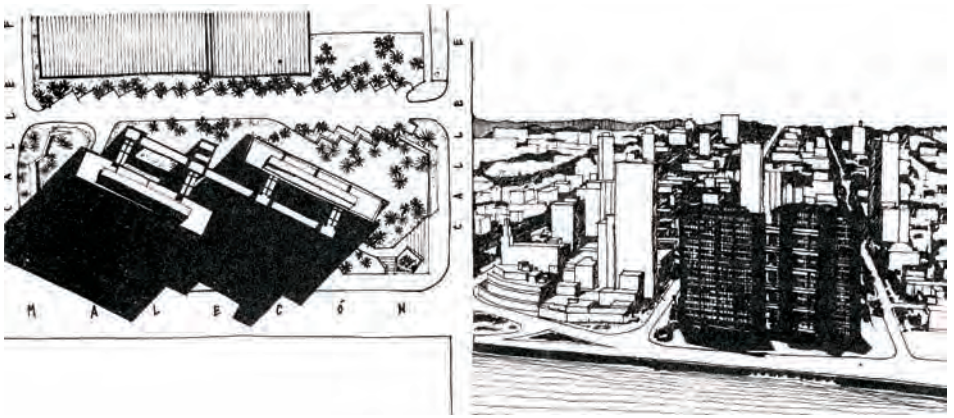
En esta ocasión el cuerpo jurídico sí fue un instrumento real para la transformación de la ciudad. Las nuevas regulaciones no fueron a levantar acta de las situaciones ya preestablecidas (proceder propio de la tercera y cuarta huellas urbanas), sino que tenían que materializar las voluntades de la Revolución. Aún así, su gran energía no versaría en la transformación de la capital, ya que *"desde el triunfo de la Revolución en 1959, para disminuir la tremenda desproporción entre la capital y el resto del país se elaboró una justa política de dirigir las principales inversiones estatales a otras regiones del territorio nacional a fin de eliminar la pobreza heredada"*. (Panel resumen del *Plan Director Ciudad de La Habana, 1984*). Siguiendo la Plataforma Programática del Partido Comunista de Cuba, Ciudad de La Habana recibió una parte menos significativa de las inversiones priorizadas. A pesar de los menores recursos se llegaron a construir en el período de dos décadas (1859-1980) unas 55.000 viviendas, algunas zonas productivas y numerosas obras de carácter cultural, asistencial y social: clínicas, círculos infantiles, escuelas, centros universitarios, hogares de ancianos, etc.[74]

En el contexto general de la ciudad se erigieron en estos mismos años auténticos iconos arquitectónicos. Tres fueron las obras más significativas: Las Escuelas de Arte de Cubanacán, emplazadas sobre los campos de golf del antiguo *Country Club* de La Habana; La Habana del Este (1959-61), actual Ciudad Camilo Cienfuegos, unidad residencial que sigue siendo la obra insigne del Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda (INAV); y la Ciudad Universitaria José A. Echeverría (CUJAE). Sus programas, vivienda masiva y grandes dotaciones, son el mejor testimonio del contenido social que persiguió la arquitectura durante estos años.

Sin embargo, los medios y el empuje para paliar los problemas de la vivienda no dieron resultados destacables para el caso de El Vedado. Aunque a partir de los años 60' sí han existido algunas actuaciones residenciales de nueva planta, lo más característico de El Vedado de las últimas décadas no podría explicarse desde el conjunto de estas operaciones. Unidades residenciales en tipos de edificios distintos se han asentado con una mayor concentración en la zona más próxima al litoral. A pesar de su variedad, existe una clara continuidad respecto a los productos urbanísticos elaborados previamente, desde los patrones de la densificación del bloque de apartamentos de PB+3 o PB+4, hasta la misma introducción de torres en altura. En cambio, el sistema constructivo de paneles prefabricados sí fue un auténtico revulsivo y ha sido un elemento homogeneizador con los múltiples ensayos a lo largo de casi cinco décadas.

En el mismo frente del Malecón cabe mencionar en primer lugar, el conjunto de apartamentos Girón, situados en la manzana entre E y F, del arquitecto Antonio Quintana. Se trata de dos grandes bloques de 17 plantas frente al mar, que sitúan la vivienda social en el espacio privilegiado que habían descubierto hoteles como el Riviera. Esta obra ha merecido una atención especial por la introducción de nuevos sistemas constructivos,

74 Panel resumen del *"Plan Director Ciudad de La Habana",* Dirección Provincial de Planificación Física, Poder Popular Ciudad de La Habana, Instituto Cubano de geodesia y cartografía, La Habana,1984.



^^ Conjunto de Apartamentos Girón,
arqto. Antonio Quintana
esquemas de planta y alzado (Roberto Segre, “Arquitectura y Urbanismo de la Revolución....”). Fotografía actuales

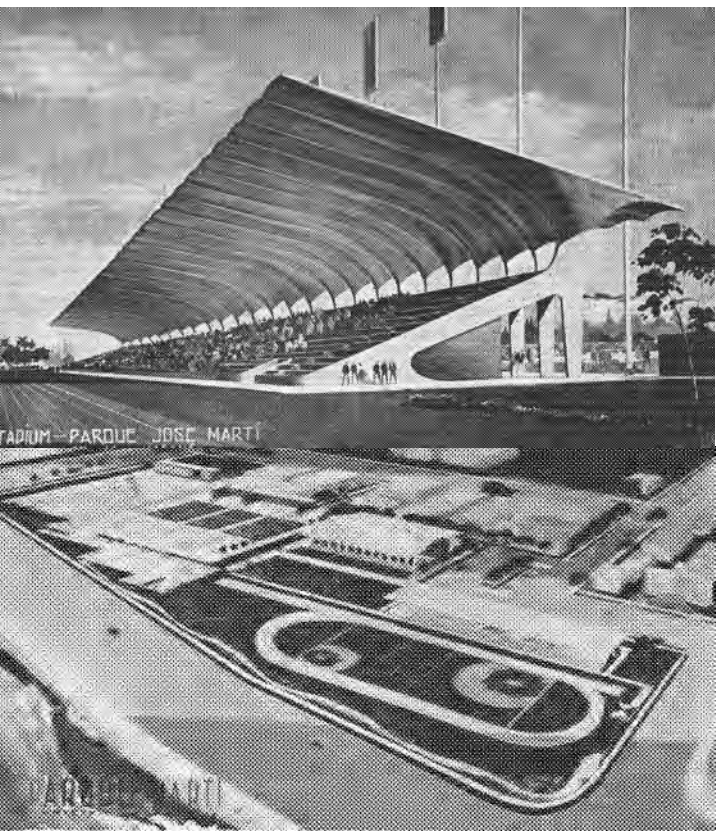
<< Relación de edificios apartamentales posteriores a 1959.
Maqueta de La Habana

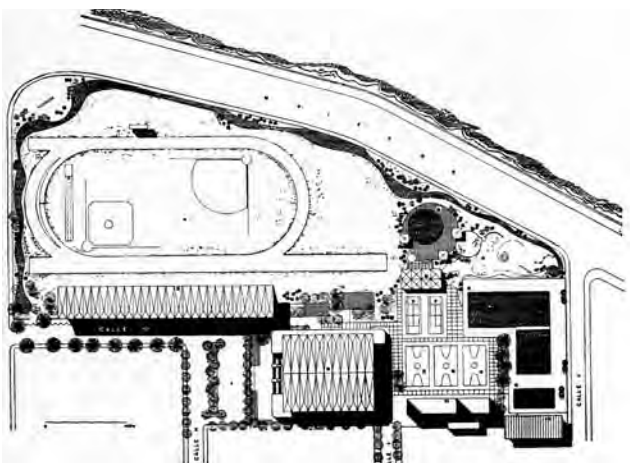
ejemplo de la apuesta por la industrialización de la vivienda como un sistema efectivo de economizar costes y agilizar su producción. Sin embargo, desde el punto de vista urbano, su lógica de localización no aporta elementos novedosos y es análoga a aquélla que caracteriza la cuarta de las huellas urbanas: altura y jerarquía espacial dictan también aquí la posición de la arquitectura.

Otra de las obras destacadas del período revolucionario sería, en el mismo frente litoral, la serie de bloques lineales, de unas alturas entre PB+4 y PB+10, situados entre las calles 2 y 8, paralelos al mar. En esta ocasión se trasladó la más común de las tipologías de vivienda social sobre la retícula de El Vedado. Pero ni la arquitectura de estas viviendas, ni su ordenación, consiguen aportar tampoco elementos significativos, por la elementalidad de su planteamiento, por su falta de encaje con el entorno y por su nulo diálogo con la rica constitución de El Vedado.

Si la arquitectura residencial de este período no merece una atención prioritaria, tampoco las excepcionales intervenciones relacionadas con el turismo durante las dos últimas décadas han aportado nueva complejidad al tejido. Al contrario. El emplazamiento del Hotel Meliá Cohiba al final de Paseo, y las galerías comerciales contiguas (Galerías Paseo), constituyen un pobre ejemplo, que intenta imitar sin éxito la forma de actuar de los años 50' (el recurso de la altura y del señalar las grandes intersecciones). La contigüidad del nuevo hotel con el antiguo Riviera permite visualizar este argumento, cuando la arquitectura más reciente no consigue superar en nada la obra de los 50' (ni en su pesada volumetría, ni en la ordenación de sus accesos, ni en la definición de su zócalo, etc.).

El menor relieve del conjunto de estas actuaciones *ex-novo*, tanto residenciales como del turismo reciente, no implica la inexistencia de una huella urbana igualmente destacable en este período. Se trata precisamente, de una nueva manera de entender la ciudad, que "inventa" nuevos recursos e instrumentos para construir una huella urbana propia. Y es así como El Vedado ha sido nuevamente un extraordinario espacio donde localizar algunos nuevos hitos de la colectividad, donde ensayar la re-utilización del espacio construido y donde proponer un tupido mosaico de espacios colectivos.


TADIUM-PARQUE JOSE MARTI



Si las grandes villas representaron el esplendor de la segunda de las huellas urbanas, como las torres en altura manifestaron las grandes posibilidades del nuevo centro metropolitano, la última de las huellas sobre la ciudad tendría un carácter menos construido pero igualmente icónico.

En el deseado frente del Malecón, en el encuentro con la Avenida Presidentes, el gran parque deportivo José Martí ocupa una superficie de más de 4,5 ha. El arquitecto Octavio Buigas de la Cruz diseñó un proyecto que combinaba aparcamiento, estadio, gimnasio, piscina y área infantil[75]. Además del estadio, que conserva hoy su singular gradería de formas hiperbólicas con capacidad para más de 3.000 personas, el proyecto previó también la construcción de un gran gimnasio a modo de espacio polideportivo cubierto, de un lenguaje formal análogo. Áreas infantiles y piscinas completan el programa lúdico-deportivo de una pieza de escala metropolitana en el mismo frente de mar.

La Heladería Coppelia es otro de los grandes iconos del momento. Obra del arquitecto Mario Girona (1966) se emplaza en el cruce más deseado de la Rampa, en una de las manzanas más centrales de aquel "downtown" en construcción. Ocupa un espacio de más de una manzana, frente al Hilton Habana Libre y Radiocentro. La obra es relevante por su dimensión y por su diseño arquitectónico, pero además, por lo simbólico en el proceso de su construcción. La Coppelia ocupa el espacio donde, desde 1887, estuvo emplazado el Hospital de Ntra. Sra. de las Mercedes. En 1954, en plena explosión de la cuarta huella urbana sobre El Vedado, se pactó su traslado en un emplazamiento menos central en el perímetro de El Vedado (calle C, entre 29 y Zapata). La compañía Constructora Monterrey, S.A. se hizo cargo de esta operación, a cambio de poder edificar una *"gigantesca casa de apartamentos"*[76] acorde con las volumetrías de su entorno.

Radiocentro fue el primero de los edificios modernos de la Rampa, paradigma de una nueva visión sobre las posibilidades de la trama. A su lado, el Hotel Habana Hilton, significó la culminación de este mismo proceder, con una arquitectura mucho más autónoma y ajena a las referencias de la ciudad construida. El frustrado proyecto de colmatación de un tercer diedro permitió además la introducción de un elemento totalmente diferente, que permitía yuxtaponer productos de naturaleza urbana distinta, incluso en uno de los espacios más codiciados y centrales de El Vedado: un ejemplo más de la virtuosa diversidad que constituye su piel.

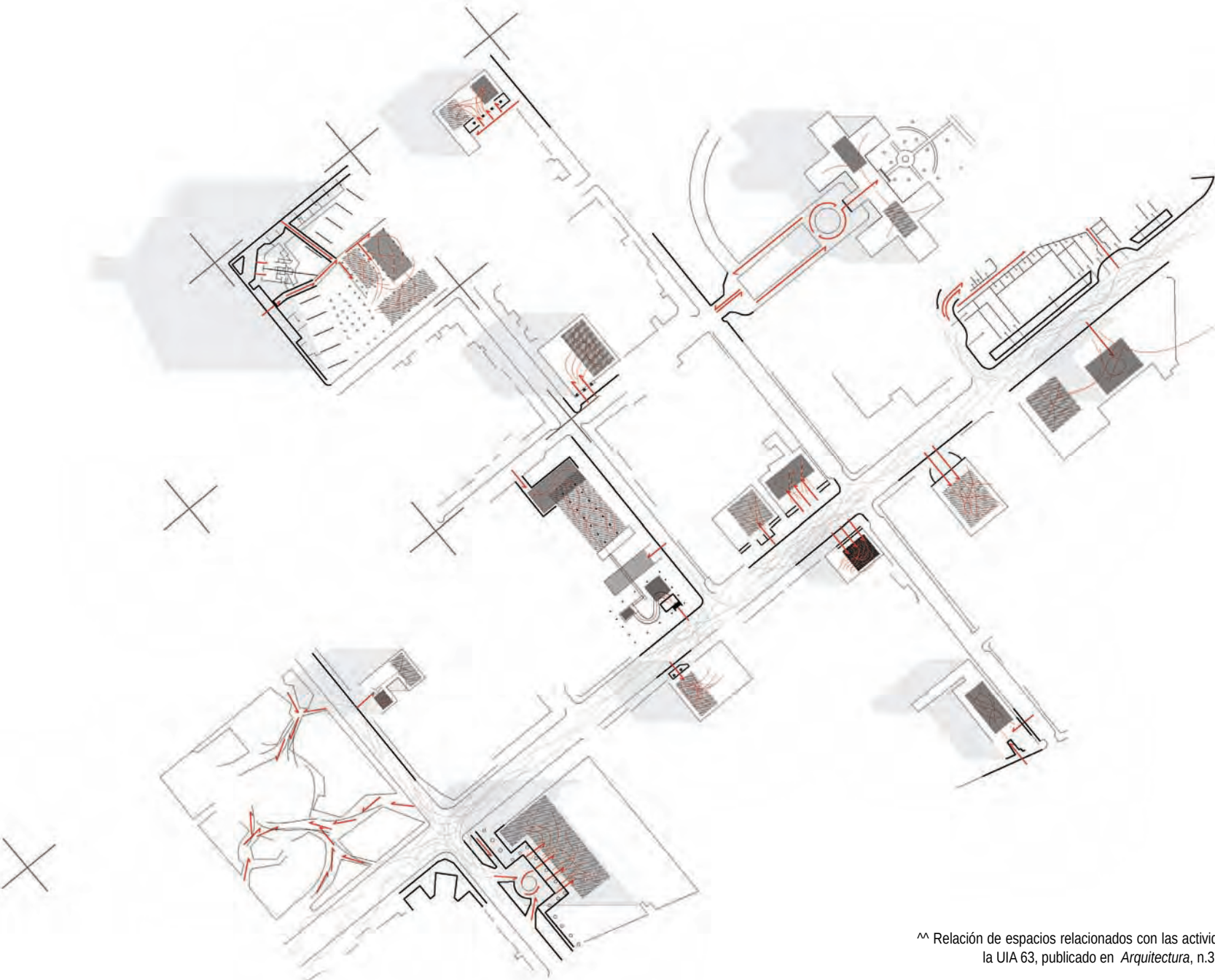
El espíritu de esta misma actuación se extendió por el conjunto de La Rampa, y el antiguo centro de turismo y de ocio pasó a convertirse en un icono urbano de la propia Revolución. La apropiación de la Rampa, se realizó en base a distintas acciones, siendo el Congreso de la UIA de 1963 (Unión Internacional de Arquitectos) el evento que marcaría un hito en la historia de de este sector. Si las encrucijadas "construidas" fueron el paradigma de la huella anterior, en este caso lo serían las encrucijadas "vacías".

^^ Heladeria Coppelia.
Maqueta del proyecto (1966) y vista oblícua actual

<< Parque Deportivo José Martí. Proyecto (1960) y estado actual
(De *Arquitectura*, n.322, 1960)

75 *"Parque deportivo "José Martí", Arquitectura Cuba*, La Habana, n.322, 05/1960, pp. 264-267.

76 Roig de Leuschering, Emilio, *La Habana. Apuntes históricos*. Tomo III, Consejo Nacional de Cultura, La Habana / Oficina del Historiador de la Ciudad, 1964, p.146.



^^ Relación de espacios relacionados con las actividades de la UIA 63, publicado en *Arquitectura*, n.331, 1964

<< Interpretación del sector de la Rampa: espacio público y actividades en plantas bajas

Sin lugar a dudas, la Rampa era a principios de los 60' el espacio idóneo para la localización de las actividades del VII Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos, con el tema *"La Arquitectura en los Países en Desarrollo"*. Frente a la ciudad del pasado y la arquitectura colonial, este sector mostraba la cara más próspera de la ciudad, donde la arquitectura moderna había encontrado un espacio de relación y un buen diálogo con la ciudad. La actuación global sobre el área se planteó desde la intervención sobre el espacio público de la calle, desde la recuperación y utilización de los edificios existentes y planteando también la construcción de un singular espacio expositivo.

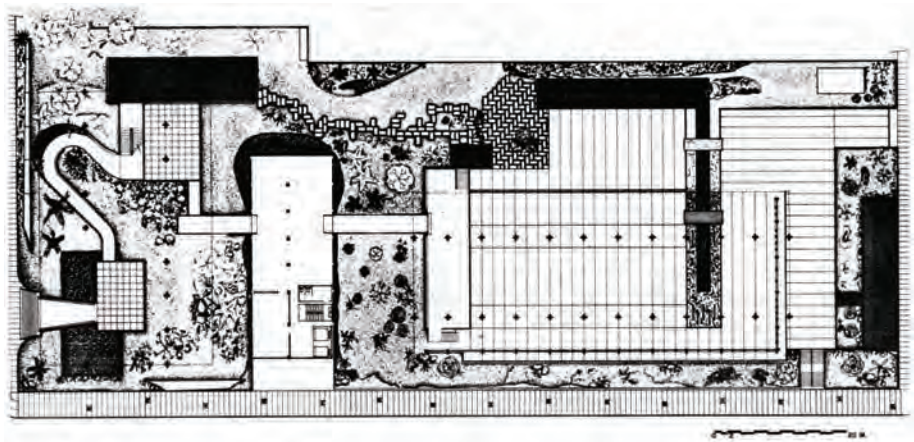
La atención sobre el espacio de la calle y su dignificación, llevó a repavimentar las aceras, insertando obras de los artistas plásticos cubanos más reconocidos del momento, entre los cuales Amelia Peláez, René Portocarrero o Wilfredo Lam. Las cintas pavimentadas del que había sido el espacio de la mayor segregación social, recorrido por la opulencia y el vicio que desfilaba por los magníficos hoteles y cabarets, eran ahora espacios populares, "redimidos" por un nuevo contenido artístico y cultural. Se creaba un área continua y peatonal que unificaba los distintos edificios destinados a exposición, distribuidos linealmente a lo largo de más de 5 manzanas, desde la calle L hasta la Calzada de la Infanta, significando tres puntos principales[77]. En el extremo más occidental, el Hotel Habana Libre fue convertido en sede del congreso; en el más oriental, en el cruce de 23 e Infanta, se situó la Exposición Internacional de Arquitectura; y entre ambos, el nuevo Pabellón Cuba, se convirtió en el principal de los espacios expositivos. Hasta un total de 7 pabellones y espacios expositivos intensificaron el uso de un ámbito donde se contaba además con 6 importantes hoteles (Nacional, Capri, entre otros), el colegio de arquitectos, de ingenieros y la Agencia del Banco Nacional.

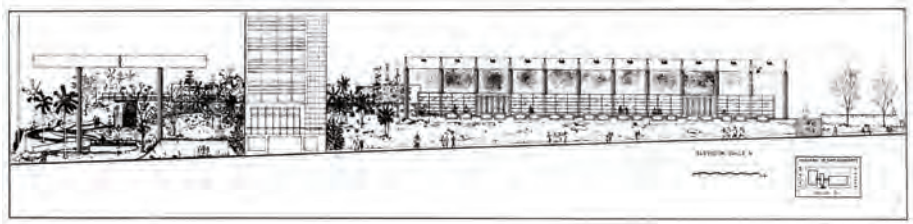
El Pabellón Cuba[78] fue en este contexto la obra más representativa, muestra de la ambición cultural del evento. Una enorme losa suspendida sobre esbeltos pilares creaba un nuevo espacio expositivo que se extendía sobre unos 7.000m2. La estrategia del proyecto versó nuevamente aquí sobre el espacio vacío, organizando una gran cubierta sobre dos solares pendientes de edificar en la calle N. El arquitecto Juan Campos hizo una interesante propuesta para enlazar los dos solares con fachada sobre dos calles paralelas (23 y 21), separados por un edificio de oficinas preexistente, que sería integrado en la misma composición. Un brillante ejemplo de la transición en el uso del espacio, que pretende romper definitivamente con la rigidez entre dominios público y privado.

"Y súbitamente, todo esto resultaba accesible a sectores de población antes excluidos. Fue cuando el lobby del flamante Hotel Habana Libre se convirtió en una especie de plaza pública techada para toda la ciudad, y al paseante que se le hacía tarde podía alojarse allí mismo por ocho pesos y desayunar en el Hotel Capri a

77 Rodríguez, Eduardo; *"Exposiciones en el VII Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos", Arquitectura Cuba,* La Habana, *n.*331, 01/1964, pp.28-29.

78 *"Pabellón Cuba en la Exposición del VII Congreso UIA", Arquitectura Cuba,* La Habana, n.331, 01/1964, pp.36-37.





la mañana siguiente. "Rampear" devino verbo para matar el tiempo en una búsqueda azarosa de emociones no siempre conseguidas, o no siempre emocionantes; donde lo cosmopolita arrastraba un vago aroma pueblerino. Paolo Gasparini, quien vivió en el edificio del Seguro Médico, pudo decir alguna vez que La Rampa era un estado de ánimo, más que un sitio."[79]

Más recientemente, la construcción de la particular "tribuna antiimperialista", en el Malecón, frente a la Sección de Intereses de los Estados Unidos en Cuba (Embajada), siguió un cierto patrón análogo, aunque respondiera a unos objetivos, lenguaje y recursos muy diferentes. En el año 2000 se creó aquí una destacada instalación a partir de algunos elementos simbólicos, para significar un espacio capaz de concentrar en sus alrededores a más de 100.000 personas. Aunque en este caso se trate de la recuperación de un espacio perimetral y no ocupado previamente por otras actividades (espacio residual del tráfico), se produce nuevamente un ejemplo de la interpretación del vacío como espacio de gran potencial icónico, monumental y colectivo.

"La participación entusiasta del pueblo permite plantar miles de árboles en cada parcela libre de la ciudad, medida que luego se iniciará en gran escala en todo el país para recuperar aquella naturaleza destruida por la mano del hombre impulsado por el lucro. Ahora, no sólo vive el tiempo libre en la ciudad, sino que dedica el propio tiempo libre a la calificación de la ciudad'[80].

La Ley de los "Solares Yermos" puso el énfasis en la recuperación de cualquier solar no ocupado, propugnando la conservación de todo metro cuadrado de suelo no ocupado, como actitud antagónica a la excesiva permisividad constructiva del período anterior. Esta política significó la "congelación" de numerosos solares, que podían servir igualmente como espacios libres o reservas para las futuras demandas sociales. Resultado de esta política son los solares no ocupados que se mantienen aún en muchas ciudades. Para el caso concreto de El Vedado, el número y superficie de solares yermos actuales no es muy destacable, contándose una cuarentena de parcelas que sumarían una superficie total de unas 3 ha.[81] A estos, se podría sumar además los solares que sin estar ocupados, se han destinado a usos fácilmente reversibles como "aparcamiento" o "áreas libres", cuyas superficies vendrían a doblar las cantidades anteriores.

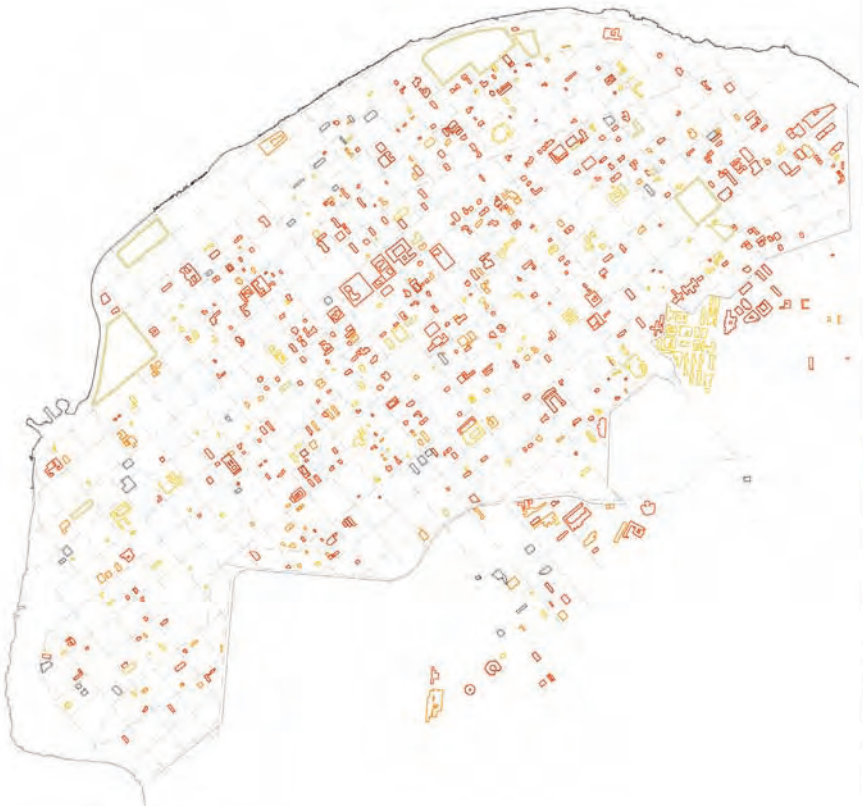
^^ Pabellón Cuba.
Proyecto y vista actual
(De *Arquitectura*, n.331, 1964)

<< "Tribuna Antiimperialista" en el Malecón.
Imagen oblicua de la maqueta y foto actual.

79 Coyula Cowley, Mario *"La ciudad rampante, cuando éramos jóvenes y hermosos". Arquitectura y Urbanismo,* La Habana, Vol. XXV, n.2/2004

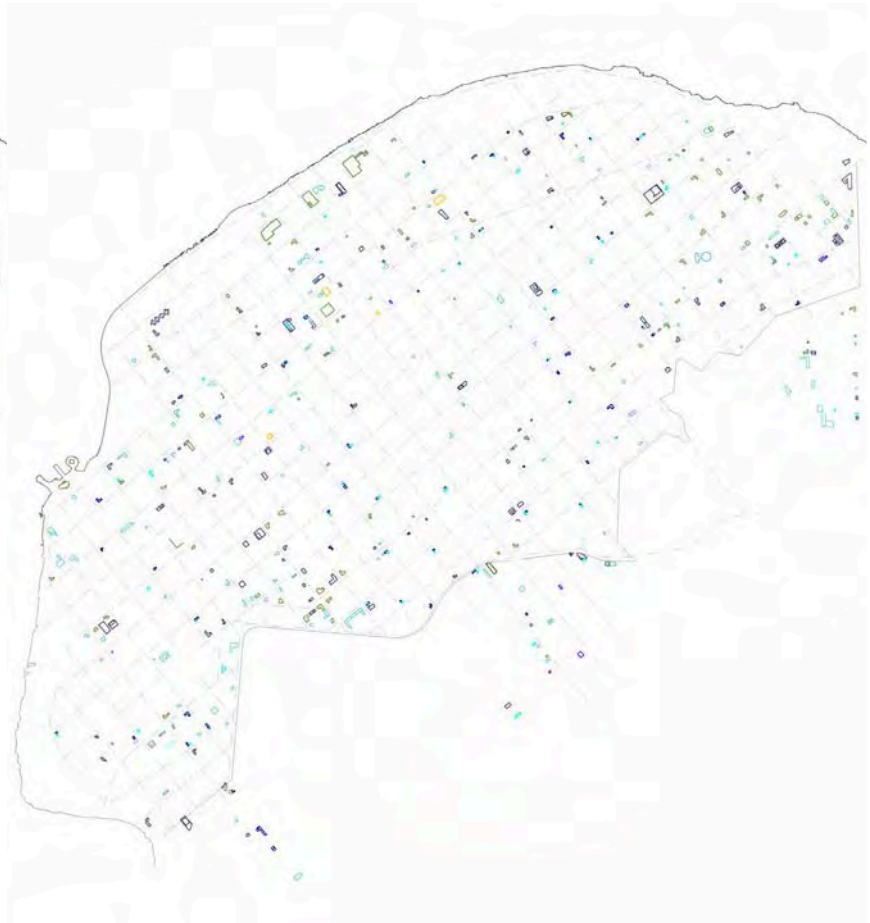
80 Segre, Roberto; *Arquitectura y urbanismo de la revolución cubana*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1989 p. 62.

81 Datos obtenidos sobre cartografía digital de la ciudad a escala 1:2000 (geocuba, 2000)



dotaciones, sedes institucionales y pequeñas empresas mixtas

/



comercio de proximidad y servicios varios

UNEAC, calle 17 esquina H

Centro de Atención al Diabético, calle 17 y D

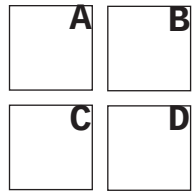
Casa Matriz, MINTUR, calle 4 y 15

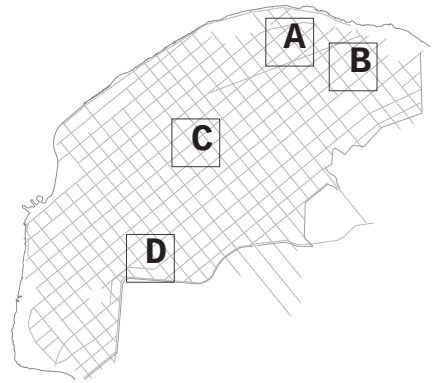
Pero los solares yermos constituyen en realidad solo una parte de un mosaico más rico. Sin poderse considerar propiamente como “espacios libres”, los espacios –construidos o no- destinados a pequeños equipamientos, centros institucionales, gubernamentales o asociativos y sus parcelas constituyen pequeños lugares de lo colectivo. Los vestíbulos, porches y jardines delanteros de las antiguas villas, convertidas en dotaciones públicas, son espacios de uso frecuente y común, que amplían la amalgama de lo cívico en la ciudad, dotándolos de una mayor actividad de la que caracteriza muchos solares yermos. La modificación del patrón tradicional de segregación entre espacios público y privado, ejemplificado en el caso del Pabellón Cuba, tiene aquí sus réplicas de menor escala. Podríamos explicar de esta manera, como las aceras de parterres arbolados, los solares yermos conservados, los espacios verdes de parques y jardines, además de la rica miscelánea de pequeños equipamientos y servicios, conforman un rico mosaico de espacios colectivos.

A pesar de que las vallas hayan permanecido como delimitación espacial en casi todos los casos, el uso colectivo de las antiguas edificaciones consigue ampliar el espacio de la calle. Es esta una circunstancia interesante en muchos casos concretos como el de la antigua casa de Juan Gelats (en la calle 17 y H), actual sede de la UNEAC, en cuya planta baja y jardines se produce una clara extensión del espacio colectivo, gracias al conjunto de actividades que allí se desarrollan y a pesar de una cerca que es únicamente permeable en el acceso desde la esquina. Circunstancias análogas caracterizarían la actual Casa de la Amistad, en Paseo y 17 o el jardín de las esculturas de la Villa Lita en la esquina entre la misma Avenida y la calle 13. Más allá de estos casos más conocidos, numerosas villas en esquina son hoy foco de atracción y movimiento como centros de actividades muy diversas.

el re-uso del espacio construido

Hemos visto como más allá de las operaciones-icono descritas, la última de las huellas urbanas ha tenido una presencia mucho más menuda y extensiva en el conjunto de El Vedado, en su incidencia sobre el espacio no construido. En su trama ya densa y colmatada, la particularidad de la última de las huellas urbanas no podía estar ni en la forma ni en la distribución de los nuevos objetos construidos, sino precisamente en repensar espacios y usos preexistentes. Si la transformación urbana se había producido anteriormente modificando las dimensiones del parcelario, las tipologías edificatorias, la densidad o la volumetría, en este último caso las marcas más profundas vendrían determinadas por el cambio de uso del espacio construido.





comercio y pequeños servicios

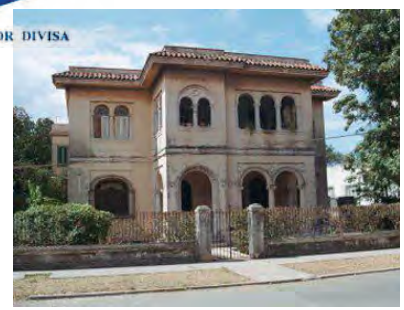
oportunidades

dotaciones, institucional, oficinas

turismo oficial

La ciudad *"socialista congelada"*[82] a la que se refiere Segre, abortó las transformaciones estelares previstas - además de las previsibles - al estilo Focsa o el Hilton, pero áreas como El Vedado permanecieron vivas en su transformación funcional.

Las circunstancias históricas llevaron al estado a disponer de un gran número de casas unifamiliares de El Vedado, cuando sus propietarios y residentes abandonaron el país. De esta manera, los antiguos espacios residenciales aún mantenidos por ciertas élites sociales (aunque en buena parte se hubieran ya desplazado a los repartos más occidentales), pasaban a destinarse a nuevos usos, habitualmente no residenciales. Esto llevó a un aumento notable de la diversificación funcional del tejido, llenando El Vedado de una destacable variedad de funciones complementarias a su uso residencial preferente. No obstante, esta circunstancia no conllevó una disminución de la densidad de la población residente, ya que simultáneamente se dio un reparto más equitativo del parque residencial.



Se definía de esta manera un escenario completamente singular, cuando en una ciudad colmatada, se disponía de una gran cantidad de metros cuadrados para redistribuir nuevas funciones urbanas. No se trataba de delinear un plan para la localización de nuevas construcciones con unos usos específicos, sino que se disponía ya de un importante parque edilicio para acometer las voluntades y necesidades programáticas de un nuevo proyecto político.

Progresivamente, numerosas sedes gubernamentales e institucionales pasarían a situarse sobre los mejores espacios del barrio. En la actualidad, la concentración de organismos institucionales es relevante, principalmente en el ámbito más central de El Vedado, donde la permanencia de villas y grandes villas ha permitido el asentamiento en esta área de usos relacionados con la representatividad institucional y de gobierno. A parte de Miramar, también algunas embajadas siguen emplazadas en El Vedado (embajadas de China, de Corea, de Italia, de Bulgaria, de Alemania, o Gran Bretaña, etc.). Una mayor actividad se desarrolla alrededor de las numerosas representaciones del Ministerio de Cultura, de Justicia, de Educación, MININT, MINIT, MINREX, MINSAP, MICONS... como de las oficinas de las direcciones nacionales, provinciales y municipales de organismos como Planificación Física, Vivienda, Cultura, CDR, FMC, etc.

Algunas de las mejores casas son ocupadas por representativas sedes de asociaciones activas, por ejemplo en el campo cultural, como el Instituto Cubano de la Amistad de los Pueblos, la Unión Nacional de Escritores y Artistas de Cuba o la Casa de la Amistad, entre muchas otros. Igualmente, un extenso repertorio de centros de estudios, centros de investigación, sedes de revistas y publicaciones, o Institutos culturales (Instituto cubano de cine, del libro, etc.) y algunos museos (Museo de Artes Decorativas o Museo Servando Cabrera,

82 *"from the 1950s, when the massive demolitions were to begin to produce the "modern" city, the social, economic and political changes created the frozen "socialist" capital which remained fixed in its physical evolution, unlike the developments in the other Latin American cities".* Segre, Roberto; *Havana, from Tacón to Forestier*" pp. 193-213 en Almandoz, A. *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*. Routledge, London, 2002.

por ejemplo) han podido ocupar el valioso patrimonio. Foco de movimiento social son además los centros relacionados con la estructura socio-política del estado, destacando las sedes de la Asamblea Municipal del Poder Popular o la tupida red de centros del consejo de la revolución.

La preocupación por la mejora del tejido asistencial y de servicios, llevó también a distribuir nuevos equipamientos de escala local, localizados en nuevos edificios construidos sobre solares yermos, y también adaptando aquellos programas que lo permitían en edificaciones preexistentes (bibliotecas, guarderías, centros asistenciales básicos, etc.). Interesante resulta, en este sentido, observar la segmentación programática que se da entre edificaciones contiguas, cuando algunos programas complementarios son distribuidos en espacios separados (cuestión que es posible observar por ejemplo en la sucesión de centros clínicos de la calle H, frente al parque Leonor Pérez).

La red de servicios, constituida con la primera densificación de El Vedado (tercera huella urbana) se diversifica aún más en este nuevo esquema funcional, y el comercio de proximidad se intensificaría en las plantas bajas de los edificios plurifamiliares. Algunas nuevas construcciones como los "vistosos" agromercados, edificios exclusivos destinados al abastecimiento de productos, complementan esta misma red en una función entre dotacional y de servicio.

La importante huella de este proceso es evidente en toda la extensión de El Vedado, aunque se presenta con matices en las distintas áreas. El análisis comparativo de algunos ámbitos específicos, alumbra ciertas diferencias y complementariedades. Sobre cuatro ámbitos representativos (A. Línea-Malecón / B.Línea-La Rampa / C. Paseo-central / D. calle 23-Cementerio) se analiza la presencia y localización de distintos usos, agrupados en: comercio y pequeños servicios / oportunidades (ciudadelas, solares yermos, aparcamientos y almacenes) / dotaciones, instituciones y oficinas / turismo oficial.

Ejemplos de immuebles en los que es posible alquilar habitaciones. Casas en Paseo y 13 y en calle 28 entre 21 y 23.

En la torre de Paseo y 13, el alquiler de habitaciones (en algunas plantas), genera un proceso de "diversificación de usos" en vertical.

De entre todos, el área central de El Vedado, considerada como la más conservada, es la que tiene un carácter más especializado (dotacional, institucional, además de residencial). El resto de ámbitos, en cambio, concentran funciones más diversas, destacando principalmente las áreas B y D. Aunque la presencia del comercio para inversamente proporcional al uso más dotacional, los usos turísticos "oficiales" no guardan una relación directa con los comercios y pequeños servicios, más imbricados al uso residencial y la población local.

Algunas ciudadelas, solares yermos, almacenes o los mismos aparcamientos en superficie, son ingredientes de oportunidad para el futuro de estas áreas. Su presencia no es masiva, pero si es excepcional en el ámbito de El Vedado central (Ver epílogo)

Desde la década de los 90', la economía del turismo ha introducido en El Vedado una aún incipiente red de pequeños servicios, complementaria a la heredada de la década de los 50'. Especialmente interesante está resultando la proliferación de pequeños restaurantes particulares, denominados "paladares" y de aquellas casas en donde se "rentan" habitaciones, en una versión local del tradicional "Bed & Breakfast". La creciente proliferación de estos servicios, construyen una cierta alternativa a los productos del turismo tradicional (grandes hoteles, centros de ocio, etc.) y una red funcional que, aún siendo débil, es mucho más extensiva y fibrosa. Fantásticas villas eclécticas, privilegiados penthouses y generosos apartamentos son descubiertos como espacios destinados al "microturismo", añadiendo un grado mayor de mixtura en el extenso tejido de actividades.

La miscelánea de los denominados espacios colectivos junto a la proliferación de sedes gubernamentales e institucionales de todo tipo, comercios de barrio, pequeños equipamientos y por último, espacios para un turismo más doméstico, constituyen la última impronta yuxtapuesta al tejido centenario de El Vedado. Es, la última, de las "variaciones de la regularidad".

01/ la diversidad como **patrimonio**

02/ **grano** y **grado** de transformación

03/ **micronodalidad** *vs* zonificación

04/ **límites permeables**, parques equipados

05/ oportunidades de la **sección elástica**

06/ **mixticidad** funcional, **sociabilidad** urbana

07/ modelo y actualidad: **ciudad jardín intensiva**

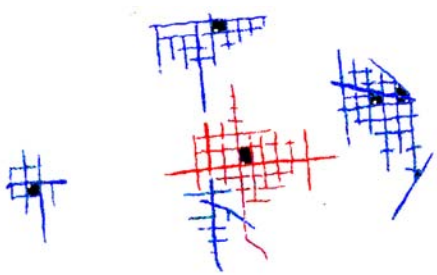
epílogo

apuntes sobre el porvenir de El Vedado

Actualidad, origen y transformación son las miradas sobre El Vedado presentadas aquí. Este epílogo, no tiene pretensión de recopilación ni de síntesis, sino más bien de *excursus*, una ocasión para enunciar algunos temas de interés para una discusión urbanística en clave de futuro.

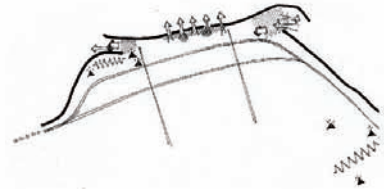
Cierto es que cada uno de los apartados ya plantea, explícita o implícitamente, algunos valores a tener en cuenta en el futuro urbanístico de El Vedado. En la primera parte, la descripción y el énfasis sobre determinadas **características morfológicas y funcionales** ya explicita el potencial de su mantenimiento y desarrollo en el porvenir del barrio: la importancia de la densidad, el valor de las esquinas, el atractivo de las arquitecturas, el mérito de la permeabilidad, el interés de sus variaciones volumétricas y la riqueza de su diversidad de usos.

Igualmente, el elogio del **proyecto** inicial no ofrece dudas sobre el valor y trascendencia del mismo, entendido como soporte básico y esencial de cualquier desarrollo o intervención futura. Pero, ¿qué significa hoy reivindicar el proyecto original en clave de futuro? ¿Qué podemos proyectar del pasado hacia el futuro? En primer lugar, e incuestionablemente, el valor del trazado como estructura (retícula isótropa de interejes 116x116m), sin que ello implique excluir intervenciones de tipo puntual sobre el mismo. El resto de determinaciones en cambio, quizás reclamen una atención más teórica que literal, tomando como valores principales: la elasticidad de la sección de la calle (retirada de la edificación), la presencia del verde y el carácter isótropo del tejido[1]. Por contra, cuestiones más concretas referidas a la sección canónica (portales) o al esquema de división parcelaria (la esvástica original) sí merecen probablemente una mayor flexibidad de interpretación.

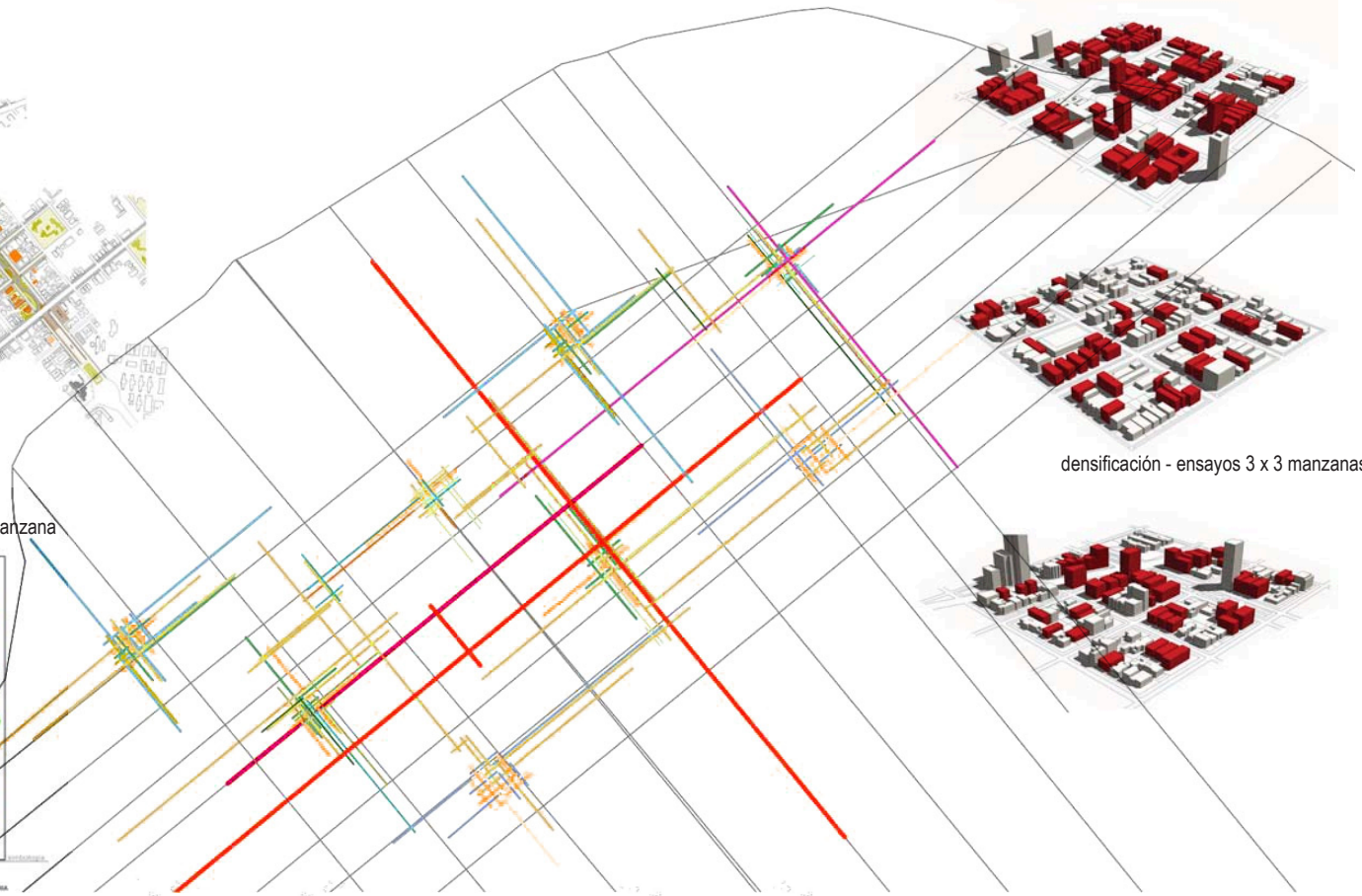


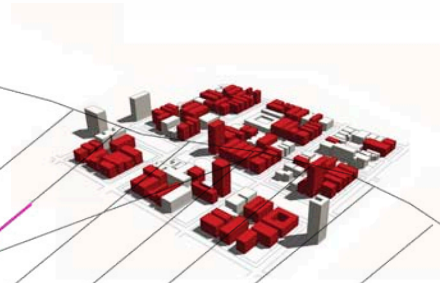
1 Aunque el carácter aislado de la edificación y la alternancia de llenos y vacíos, son características igualmente esenciales, no pueden atribuirse al proyecto original (como se ha explicado en los apartados II y III).

alternativas a la estructura general - El Malecón



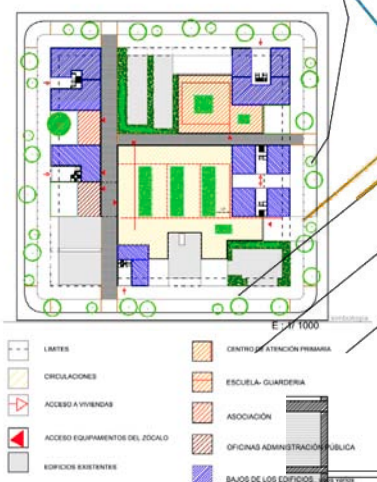
ámbitos de proyecto urbano - Av. Presidentes





densificación - ensayos 3 x 3 manzanas

la ordenación de la manzana



el proyecto del espacio viario - espacio cívico

Imágenes trabajos estudiantes ETSAB Taller de Urbanismo 2004-05 y 2005-06. ETSAB. (Coord. Xabier Eizaguirre). Publicadas en *El Vedado. La Habana. Proyecto y transformación*. op.cit

Finalmente, las lecciones que desvelan cada una de las **huellas urbanas** en la sucesiva transformación del barrio configuran una primera enumeración de temas que compone un cuadro cubista de referencias dispares: la significación y mixticidad de la Línea (I), el potencial del verde y la grandes villas como patrimonio social (II), la densidad media como "relleno" de la retícula de micronodos (III), el papel de centro metropolitano de la capital (IV) y la red de equipamientos y servicios comunes como modo de sociabilidad urbana (V).

A pesar de los muchos valores acumulados en el tejido, y las iniciativas adoptadas para su preservación, parece igualmente oportuno abordar el tema de la transformación urbanística del sector. Por un lado, el resultado de más de un siglo de intervenciones y cambios explica la normalidad y el sentido positivo de muchas de las mutaciones. Pero además, tanto el propio estado actual del patrimonio arquitectónico y urbanístico, como la resolución de algunas problemáticas concretas, implican necesarias alteraciones sobre las que conviene igualmente reflexionar.

La lectura en positivo que pretende hacer la tesis en cada uno de los apartados (y en las cinco *huellas urbanas)* no pone de manifiesto ni las amenazas, ni los déficits de El Vedado actual: principalmente el deterioro del parque edificado y el progresivo empobrecimiento del paisaje urbano. Sin que la aproximación, ni la amplitud específica de esta investigación, llegue a evaluar con rigor la magnitud de estos fenómenos, salta a la vista la presencia de estos males, que por fortuna, no llegan a ser tan extremos como en otras partes de la ciudad.

Ciertamente la agresividad del medio natural (climatología, inundaciones, etc.) sumada a la falta de recursos, amenaza la pervivencia de una parte de la diversidad patrimonial, pero sobretodo, reclama una mejora general de las condiciones del parque residencial. Aún así, el sentido polifuncional del barrio, repercute también positivamente sobre este aspecto, cuando buena parte de las mejores arquitecturas siguen gozando de una relativa buena salud (embajadas, sedes institucionales o culturales, equipamientos). Las intervenciones particulares de algunos residentes en cambio, en pro de la "adaptación" y la "mejora" de sus condiciones de vida, acaban por ser a menudo un auténtico lastre: un orden variado de intervenciones que en su voluntad/necesidad de resolver temas particulares, no consiguen revertir positivamente sobre la cuidadosa imagen urbana que ha mantenido tradicionalmente el barrio (desde las quintas y ciudadelas).

El Profesor Coyula es quien mejor se ha referido a este proceso, explicando para el conjunto de la ciudad como el "*paisaje urbano en los años 90 y principios de este nuevo siglo ha sido marcado por un debilitamiento suicida del control sobre las intervenciones en la ciudad. El resultado es una especie de ajiaco (...) se ha chatarrizado al mismo ritmo en que aparecen kioscos y cafeterías de comida rápida que imitan patéticamente a los McDonald's y Kentucky Fried Chicken. La situación se hace más compleja con el aporte kitsch de una persistente cultura de pequeña burguesía provinciana (...). Plátanos, gallinas, cerdos, tanques de petróleo usados como depósitos de agua, cercas de alambre y carporches de chapa,*

Jaulas, “arqutiectura-chatarra”

procesos de subdivisión de las antiguas residencias
(calle 11 esquina L)

forman parte de un nuevo paisaje urbano oxidado y carcomido donde la tierra apisonada sustituyó lo que un día fueron jardines elegantes. (...) el paisaje de la calle ha ido perdiendo amplitud y transparencia, y las fachadas originales, que en un tiempo eran cuidadas hasta en las edificaciones más modestas, ahora quedan ocultas por esa arquitectura-chatarra que se le viene encima al transeúnte"[2] . Las calles y las casas de El Vedado sufren indefectiblemente este proceso, y a pesar que las intervenciones sean cada día menos efímeras y más permanentes (de la chapa al hormigón, de los plásticos al acero), estas deberían poder "deconstruirse" en un marco de transformación global futura.

¿Cómo discutir la orientación futura de El Vedado? ¿a través de ideas? ¿criterios o directrices? ¿apuestas? La ocasión del recorrido sobre la evolución urbana de El Vedado nos ha mostrado lo insuficiente de plantear el futuro de la ciudad dibujando su imagen acabada en un plan general urbanístico. O de confiar en exceso en la "normativización" de la realidad construida. Como sería absurdo también creer en un programa de transformación planteado desde una perspectiva disciplinar única, que no atendiera al peso de otros factores determinados desde la economía, la sociología o la política.... Una suma de criterios a bien seguro fundamentales para esbozar el futuro del área más central de La Habana.

Sin embargo, el rico legado urbanístico de El Vedado requiere de ciertas pautas de intervención estructural, formal y material, que emanen la misma intensidad que se ha descubierto en cada una de las cinco huellas urbanas. Especialmente interesante resulta recurrir a determinadas estrategias intencionadas y seguras en sus objetivos, más inconcretas si cabe, en su ámbito de aplicación y suficientemente flexibles en su instrumental y temporalidad.

A continuación se comentan algunos apuntes construidos desde la óptica disciplinar de esta investigación.

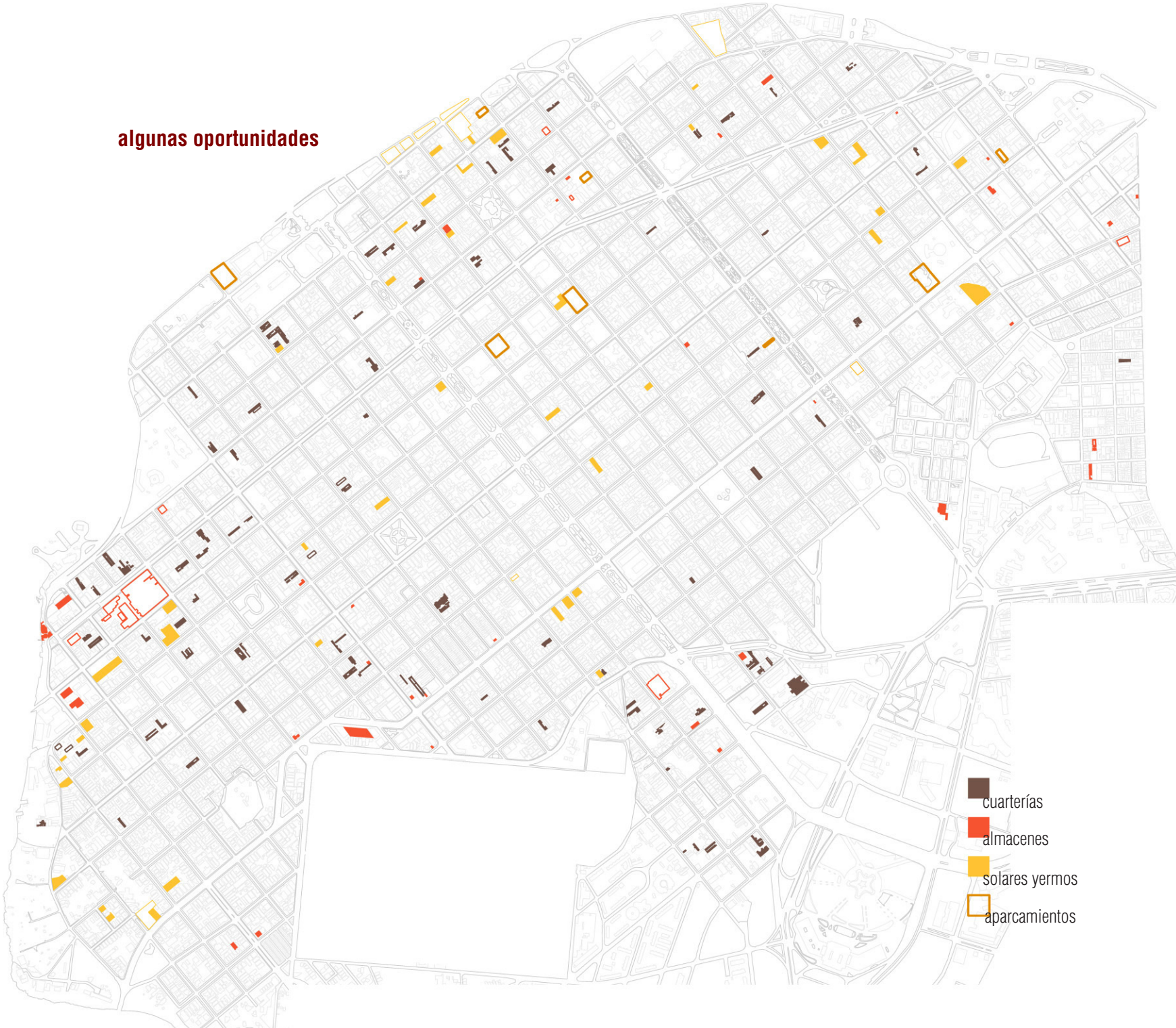
01/ la diversidad como patrimonio
02/ grano y grado de transformación
03/ micronodalidad vs zonificación
04/ límites permeables, parques equipados
05/ oportunidades de la sección elástica
06/ mixticidad funcional, sociabilidad urbana
07/ modelo y actualidad: ciudad jardín intensiva

"Imaginar el futuro es siempre un ejercicio que puede pasar de lo divertido a lo aterrador. Los cambios rápidos y profundos podrán ser malos, y aún más, irreversibles; pero mantenerse estático puede ser igual o peor"

Mario Coyula, 2007
"La ciudad del futuro, o el futuro de la ciudad"

2 *"La ciudad del futuro, o el futuro de la ciudad", Temas n.*48, La Habana, 10-12/2006, pp 49-55. De la conferencia magistral en el Aula Magna de la Universidad de La Habana, de 15 de febrero de 2006. Ver también *"Campeando en la ciudad. De cómo se ruraliza el paisaje urbano". Revolución y Cultura*, La Habana, n. 3, III/2004 y *"El Vedado a la vuelta del Milenio: Valores y peligros",* Grupo de Desarrollo Integral de la Capital, La Habana, 1999

algunas oportunidades



13y15/4y6

17e16y18

cuarterías

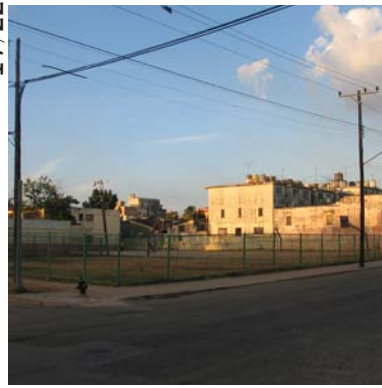
17/G

3/E

B/17

solares no ocupados

17e16y18

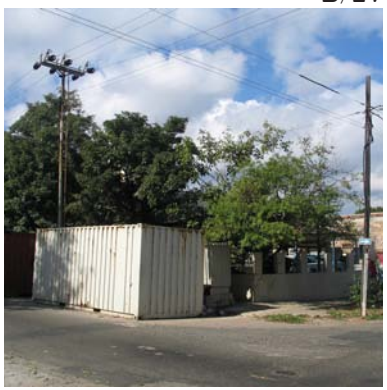


17/22

almacenes y espacios infrautilizados

5eEyF

4e23y25



B/17

Líneae18y22

huellas urbanas yuxtapuestas ^^

secuencia de huellas (quinta a primera) >>

La conciencia sobre el **valor** de la arquitectura y su necesidad de **conservación**[3] debería extenderse también a la escala del **fragmento urbano**: espacio de agrupación de elementos, lugar representativo de la complejidad del tejido. Una variedad descubierta desde las lógicas, los elementos y la forma general de cada una de las huellas urbanas. Su reconocimiento puede conducir a formular ciertos criterios generales, en el sentido de resaltar algunos de sus principales valores, examinando la idoneidad y potencial de su configuración futura.

La primera de las hipótesis, explícita en el propio título, está en la defensa de la **yuxtaposición de las huellas como condición fundamental**. Es esta una apuesta que huye de dos riesgos de simplificación. El primero es el de reducir la complejidad del conjunto al reconocimiento de sus partes generales (subyacentes en la estructura general). En este sentido, El Vedado no puede convertir-se en simple suma de dos paseos lineales (Paseo y Presidentes), dos travesías principales (Línea y calle 23), un "minidowntown" (La Rampa) y un Malecón. La variedad de elementos de escala y función urbana diferente, reconocidos en cada una de las huellas urbanas, pretenden superar tal reducción.

01. la diversidad como patrimonio

El segundo riesgo de simplificación está en la defensa estricta del valor patrimonial de los elementos aislados, sean edificios, monumentos o árboles. En el extremo opuesto a la visión anterior, una mirada demasiado concreta sobre lo individual puede llegar a producir cierta amnesia del conjunto. Claro está que el valor de muchas de las casas de El Vedado reclama una atención primordial y todos los esfuerzos para asegurar su permanencia futura. Pero sin lugar a dudas, es necesaria una mirada más relacional, que vincule cada uno de estos elementos con la calle, con las edificaciones contiguas, con la manzana en la que se inscribe y hasta con el sector donde se sitúa. La aproximación patrimonial será mejor seguramente, en la medida que incorpore esta visión interescalar.

Esta perspectiva es útil si se tiene en cuenta el coste económico de la recuperación y adaptación de las piezas patrimoniales. El mecanismo de la ***"compensación urbanística"*** es habitualmente utilizado en estrategias urbanísticas análogas. Se trata de equilibrar los derechos de aprovechamiento asignados a las parcelas "congeladas" (donde la conservación de una construcción comporta una reducción de los derechos a edificar) en otras parcelas concretas o repartiéndolos en un ámbito de actuación más extenso.

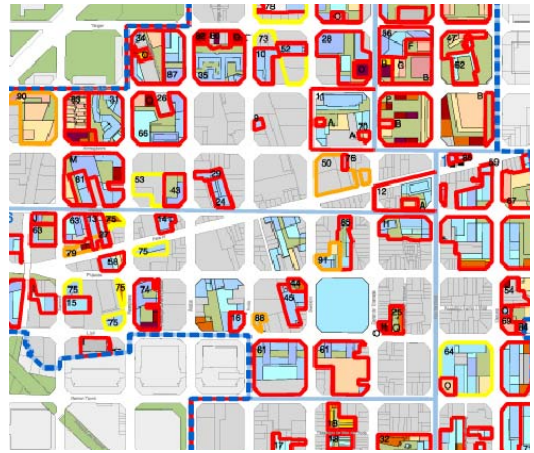
El propio ejercicio de compensación comporta mantener, e incluso el incrementar, el contraste entre volúmenes contiguos o entre conjuntos próximos. Por ello, y dando un paso más, se considera imprescindible

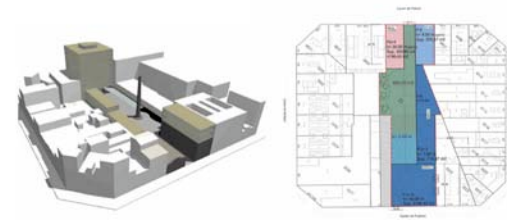
3 Véase la sección *"arquitectura y patrimonio"* de la primera parte, en la que se explicitan los detalles de la definición de Zona Monumental de El Vedado y se reconocen el conjunto de los elementos con algún tipo de protección patrimonial.

vincular las nuevas intervenciones (implantación de nuevos edificios) a la **recuperación** de elementos o conjuntos de cierto valor **patrimonial**. Una forma hábil de **asegurar la diversidad**: de usos (carácter más público o privado), de volumetrías ("masas comunes", "paralalepípedos compactos" o "prismas verticales") y también de arquitecturas (antiguas y contemporáneas). Una ocasión también para que la rica amalgama de estilos y tiempos arquitectónicos de El Vedado se complete con obras e intervenciones contemporáneas de calidad. Se trataría por lo tanto de establecer estrategias puntuales en cada caso: en ocasión posibles nuevas implantaciones (sobre solares vacíos o construcciones obsoletas), pero también con el fin concreto de recuperar edificios o conjuntos patrimoniales.

En Nueva York, por ejemplo, los ***transfer of development rights (TDR)*** son utilizados en la Ordenanza[4] como mecanismo para promover la recuperación y conservación de edificios históricos. En este caso se practica una traslación directa del aprovechamiento urbanístico entre parcelas distintas, de tal manera que la suma de derechos iniciales de cada parcela por separado, acaba siendo igual a la suma de aprovechamientos resultante.

En Barcelona, la **transformación urbanística del sector 22@**[5], plantea el cambio de uso y una reestructuración urbana general del distrito del PobleNou, en un ámbito de unas 200 manzanas de la trama Cerdà. Muy interesante es el ejemplo en el uso de instrumentos y escalas de planeamiento distintas: una normativa general como pauta y marco de todas las intervenciones, unos planes predeterminados (suma variable de algunas manzanas, entre 5 y 20 unidades), y unos planes puntuales de manzana (entera o parcial). El desarrollo urbanístico de ámbitos de mayor o menor dimensión, permite cubrir objetivos distintos, con resultados sobre el paisaje urbano también muy variables. Las operaciones más ambiciosas, consiguen dotar a la ciudad de grandes espacios libres o recuperar importantes piezas del patrimonio industrial (vinculando las plusvalías sobre cada una de las parcelas privadas a la obligación de "ceder" espacios o edificios de uso público, a través del mecanismo de la reparcelación). Otras actuaciones, de *tabula-rasa*, permitieron plantear nuevas ordenaciones volumétricas, que rompen decididamente con el tradicional modelo de ordenación de manzana cerrada y configuran un paisaje urbano alternativo. Las intervenciones de menor escala resultan más interesantes, cuando consiguen combinar antiguas actividades reconvertidas con nuevos edificios e integran los nuevos usos (relacionados con la tecnología y sociedad del conocimiento) entre antiguas casas de pisos y vestigios industriales.

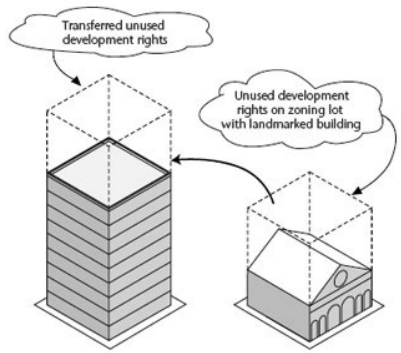




^^ Ámbitos de transformación en el sector 22@ Barcelona. Estado de gestión y desarrollo en cada manzana. Fragmento

Detalle de una intervención en 1/3 de manzana

vv Esquema de los TDR de la ordenanza de Nueva York



4 *Department of City Planning. New York.* www.nyc.gov/html/dcp/html/zone/glossary.shtml.

5 *Ajuntament de Barcelona. Societat municipal 22@Barcelona, www.22barcelona.com.*

Bunker Hill, Los Ángeles.
Imagen 1890 y evolución del grano de las construcciones 1953-1993
("Urban design downtown....")

Dos son los elementos clave en la discusión sobre el grano del tejido: la **parcelación** y el **espacio de separación** de la edificación respecto los límites parcelarios. Partiendo del sólido entramado de calles, de su geometría y dimensiones, y atendiendo a las múltiples tipologías edificatorias que han comprobado la eficiencia dimensional y geométrica de un mismo tipo de parcelas, resulta especialmente oportuno reivindicar el **control de la división del suelo** como una componente esencial de la transformación del área.

Sin necesidad de "resucitar" los patrones de parcelación original (la esvástica), seguidos excepcionalmente en origen, cuando no transformados, el tejido actual mantiene ciertas constantes interesantes de preservar: por un lado una relativa repetición, un determinado ritmo, en función del ancho de fachada y la exploración de las posibilidades del solar (según tipos arquitectónicos). Pero a la vez la excepción de tal repetición, en forma de marcada variación dimensional (parcelas de hasta media manzana), lo que confiere una mayor riqueza.

La distancia de separación de las edificaciones respecto los linderos (frontal, posterior y laterales) asegura cierta **discontinuidad de fachada**, un rasgo característico en la lectura urbana desde la calle. Pero además, acota la masa edificada en la planta, lo que compone un tipo de manzana no compacta, en la que son característicos los intersticios entre volúmenes. Una cuestión esta, que requiere un análisis específico, una exploración particular de sus capacidades, en función de su dimensión, posición y continuidad.

En relación al grano del tejido se plantea la cuestión de cuáles deben ser los **límites** y los **mecanismos de control** de la **agregación y segregación parcelaria**. No en vano, algunos ejemplos locales de ocupación de manzanas enteras y sin voluntad alguna de fragmentación (grandes hoteles, por ejemplo, en los años 50' y a posteriori) trasladaron in-situ esta reflexión.

Este ha sido, por ejemplo, un proceso característico en la formación de los ***downtown*** de los EEUU. Un caso ilustrativo podría ser el de la formación del *dowtown* de la ciudad de Los Ángeles[6]. El área de Bunker Hill, fue un antiguo barrio de casas unifamiliares que ocupaban, en el cambio de siglo (imagen de 1890) las laderas centrales de la ciudad. Los esquemas de lo edificado en 1953 y 1993 resultan ejemplares para mostrar la transformación del grano del tejido, cuando las pequeñas parcelas de las manzanas rectangulares fueron agregadas sucesivamente para encajar el nuevo orden volumétrico.

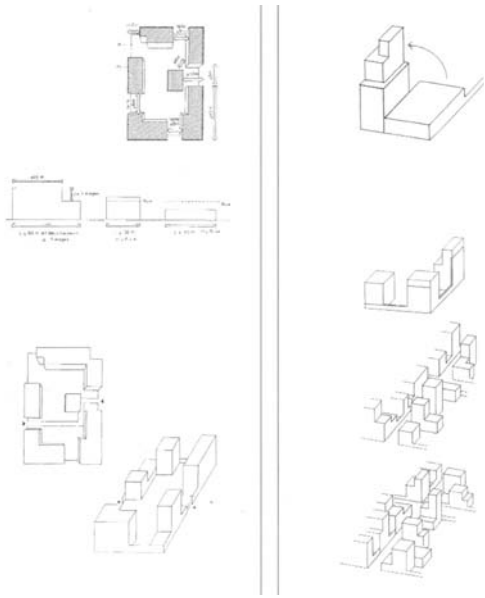
6 Loukaitou-Sideris, A. y Banerjee, T. *Urban design downtown: poetics and politics of form*, University of California Press, Berkeley, 1998 pp.

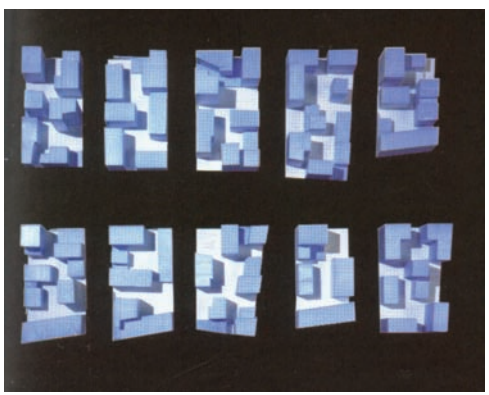
Sin que el contexto urbano sea el mismo (el de una megalópolis norteamericana) y un proceso de *downtificación* pueda producirse con un ímpetu similar, a una escala menor sí que el proceso de transformación sobre el tejido podría llegar a asimilarse. Así lo muestran los ejemplos locales de ocupación de una manzana entera: en la ordenación del sector de la Rampa o puntualmente en el frente marítimo. Nos preguntamos aquí, ¿cuántas volumetrías tipo Habana Libre podría asimilar El Vedado sin perder los valores que aquí se sostienen? ¿Es el tema del grano una cuestión propiamente relativa al proyecto arquitectónico, a sus condiciones de compacidad, composición o fragmentación volumétrica? A la vista de la volumetría del hotel Melià Cohiba (retranqueos) parece claro que el intento de fragmentar la gran dimensión no es siempre resoluble con las herramientas de la arquitectura. Otras arquitecturas, como el mismo hotel Habana Libre, componen un mejor ejemplo sin pretensión de disimular sus atributos dimensionales.

Se evidencia de esta manera el interés de vincular el encaje de posibles programas de gran dimensión al grano del tejido característico, con independencia de las bondades de los proyectos arquitectónicos. No es aquí la potencia de la retícula de 100 x 100 m la que establece las limitaciones, sino la apuesta por una constitución general del tejido. Podemos imaginar fácilmente como el emplazamiento de nuevos edificios-manzana contiguos a los ya existentes, implicaría una clara segregación entre áreas (una Rampa o una franja litoral muy densa versus un Vedado de baja-media densidad). Mientras una dispersión equidistante de nuevos grandes volúmenes, aún siendo una mejor opción, resulta igualmente innecesaria en la dimensión y modelos comentados.

Sin prejuicios contra la gran dimensión, resulta evidente que la malla de El Vedado es capaz de adaptar operaciones de densificación, siempre que la "desproporción" mantenga cierto diálogo con lo existente. En este sentido, mejor encaje tendrían los **volúmenes que siguen reflejando la estructura de la división del suelo tradicional** - torres en altura, como el Someillán – o producto de la agregación de unas pocas parcelas, como el caso del espléndido complejo Seguro Médico. Algunas nuevas intervenciones en El Vedado podrían plantearse desde modelos tan ambiciosos como estos, sin necesidad de cambiar las propias dinámicas de transformación del tejido: **estrategia adicional** y **sustitución gradual**.

En este caso, un instrumento útil de control podría ser el establecimiento de una parcela máxima de transformación, y no mínima como es habitual en tantas normativas urbanísticas. En este sentido, se podrían fijar condiciones para la agregación parcelaria





^^ Distrito Massena, París. Christian de Portzamparc.
Esquema y maqueta de la ordenación y variaciones de la manzana semi-abierta.

vv Primer Premio concurso Aniguo Hotel Trotcha. Choy-Leon arquitectos.Emplazamiento, bases y planta de ordenación

e incorporar **criterios sobre la unidad máxima de promoción**. Los ejemplos locales mencionados explican las enormes posibilidades de actuar en una simple parcela en esquina, o en casos excepcionales, llegar al cuarto de manzana (3 parcelas, 2.500 m2). Quizás una mayor agregación no sería necesaria en la defensa de una sustitución gradual.

Un buen ejemplo local de la voluntad de mantener el grano del tejido es el concurso de ideas para la recuperación del ámbito del antiguo Salón Trotcha, que ocupa un espacio de media manzana[7] (año 2007). Esta convocatoria destaca por su excepcionalidad y surge con el objetivo de encontrar la mejor solución urbanístico-arquitectónica para la construcción de un conjunto de edificios de apartamentos y servicios emplazados entorno a los restos conservados del antiguo Salón. Supone además, el primer ensayo de aplicación de las nuevas regulaciones urbanísticas.

Las bases del concurso plantean la necesidad de recuperar los restos del antiguo edificio para usos públicos y ubicar una nueva plaza en relación, situando 4 parcelas (A,B,C,D) alrededor de este espacio. La propuesta ganadora del concurso, como algunas otras, fragmenta claramente los volúmenes edificados, utilizando tipologías locales y diferenciando las alturas, de lo que resulta una clara apuesta por el mantenimiento del grano pequeño.

En el ámbito internacional, el **proyecto de ordenación de Massena**, en París, resulta interesante para la discusión que aquí se plantea, no tanto en términos de parcela, sino de volúmenes edificados. En la ordenación de un ámbito de unas 17 ha al lado de la Biblioteca Nacional en la orilla del Sena, Christian de Potzamparc plantea una discusión sobre las ventajas e inconvenientes de la manzana cerrada y del bloque abierto. Su propuesta, ganadora del concurso de ideas y en estado avanzado de ejecución, da lugar a un conjunto de gran diversidad de volúmenes, cuya acotada dimensión origina un paisaje dinámico que se presenta como una clara alternativa a las manzanas de fachada continua.

Esta experiencia es ejemplar en su intento por fijar las **condiciones normativas mínimas** para generar un alto grado de variedad en el nuevo barrio. Interesa particularmente el diálogo que se establece entre la posición retirada y variada de las fachadas sobre la calle y la presencia de un **zócalo** de conexión entre volúmenes superiores, una cuestión también ensayada por ejemplo, en algunos edificios de la Rampa. El **control dual respecto la alineación a calle** contrasta con la voluntaria libertad formal en el interior de las estrechas manzanas, una cuestión que suscita también algunas concomitancias.

7 Concurso de Ideas Conceptuales Conjunto Urbano en Terrenos del Antiguo Hotel Trotcha. Patrocinado por la Dirección Provincial de Planificación Física de Ciudad de La Habana, con el Instituto Nacional de la Reserva Estatal (INRE) como inversionista. Un solar de 4.200m2 emplazado en la calle Calzada, entre Avenida Paseo y calle 2.

REGULACIONES GENERALES y ESPECÍFICAS		ZONAS DE INTENSIDAD URBANA				
		Z - 1	Z - 2	Z - 3	Z - 4	OBSERVACIONES
DISPOSICIÓN	ESTRUCTURA DE LA MANZANA/ OCUPACIÓN					
	De la Manzana	1/6 max*	1/6 max*	1/6 max*	1/6 max	*Un lote o parcela de aproximadamente 1 700 m máximo o cualquiera que sea menor, con una proporción apropiada de al menos hasta 50. 00 m de profundidad o fondo. En casos de manzanas triangulares se tomará en cuenta sólo el mínimo del lote.
	De la Parcela	67 % max	67 % max	67 % max	67 % max	Superficie descubierta mínima igual al 33 %. Excepto construcciones con el 15% existente.
	DISPOSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN LA PARCELA					
	Compacta	Prohibida*	Prohibida*	Prohibida**	Prohibida	*Salvo las existentes.
	Semicompacta	Obligatorio	Obligatorio	Obligatorio	Obligatorio	Referido al 33% de superficie descubierta de la parcela.
	ALINEACIÓN DE LAS EDIFICACIONES					
	Jardines	Obligatorio* (5, 00 m)	Obligatorio* (5, 00 m)	Obligatorio* (5, 00 m)	Obligatorio* (5, 00 m)	*Pavimentación hasta el 40% y hasta al 100 % en comercios y edificios públicos en planta baja y esquina.
	Portales	Obligatorio* (4, 00 m)	Obligatorio* (4, 00 m)	Obligatorio* (4, 00 m)	Obligatorio* (4, 00 m)	Cubriendo como mínimo 2/3 de la fachada principal. *En zonas de penetración del mar será obligatorio el portal elevado hasta 1.20 m. Z-1 y Z-2 permisibles los de uso público. Z-3 y Z-4 preferentes los de uso público.
	Pasillos laterales y de fondo mínimos	Obligatorio (1, 00 m)	Obligatorio (1, 00 m)	Obligatorio (1, 00 m)	Obligatorio (1, 00 m)	*El ancho variará según la altura de la edificación. 1-5 plantas 1, 00 m de pasillo 5-10 plantas 2, 00 m de pasillo A partir de 10 plantas, el ancho de los pasillos será aumentado en 0, 10 m, por cada metro o fracción de metro de dicho exceso.
	Retranqueos	Prohibido	Permisible*	Permisible*	Permisible*	*Permisibles en plantas bajas y superiores

^^ Tabla de regulaciones según intensidades. Fragmento

vv Plano regulador de intensidades urbanas
ambas de *Regulaciones urbanísticas. El Vedado.....*

03. micronodalidad vs zonificación

El esquema de la jerarquía viaria no debe determinar necesariamente la forma general de la ciudad. Las dos grandes avenidas (Paseo y Presidentes) y los tres canales longitudinales (Malecón, Línea y calle 23), se convirtieron en los 50' en ámbitos privilegiados de transformación, donde se localizaron los nuevos usos no residenciales y se implantaron los nuevos edificios en altura. Ancho de vías e intensidad de tráfico, justificaron tanto unos como otros.

Sin embargo, a la vista de los argumentos repetidos en distintos apartados de esta investigación, parece especialmente oportuno plantear una intensificación del tejido a partir de una **estrategia más nodal que zonal**: ni en bandas, ni sobre ejes, ni delimitando áreas. Entendemos que el mayor reconocimiento al primitivo trazado ortogonal del XIX, pasa hoy por **entender la cuadrícula como retícula de puntos** diferentes, ya evidenciada en la primera densificación de El Vedado, y que se mantiene hoy en la condición isótropa de la malla.

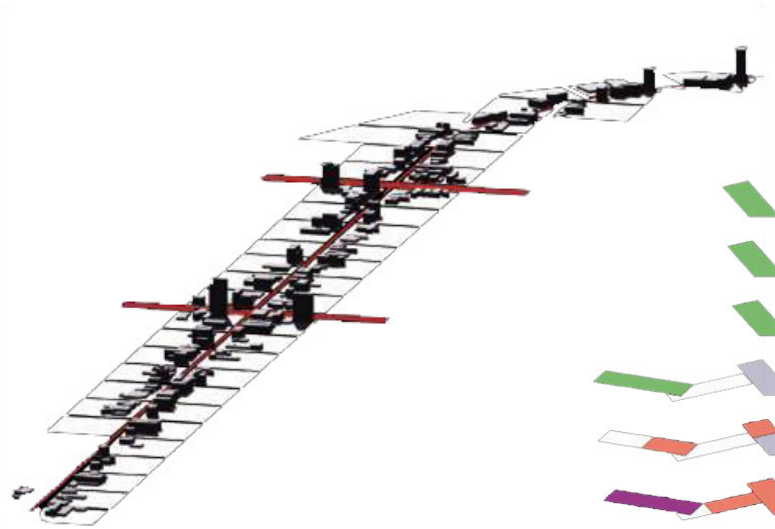
El ***plano regulador de intensidades urbanas de El Vedado***[8], aprobado en 2004 es resultado de un importante trabajo para actualizar las regulaciones urbanísticas del barrio. Una revisión realizada a partir del Taller Internacional promovido por organismos e instituciones locales. Se determinó una "zonificación" que no apuesta tanto por franjas entorno a ejes, sino que delimita **grandes áreas en continuidad**: un área central, en el corazón de El Vedado, de intensidad baja (Intensidad urbana I); una ancha franja perimetral (de línea al mar y de 23 a la Zapata) de intensidad media (Intensidad Urbana II); una línea resiguiendo el borde del Malecón y del Almendares, además de la zona de la Rampa, como zona de alta intensidad (Intensidad urbana III); y finalmente una reserva de espacio no ocupado entre la línea de alta densidad y el mar (Intensidad urbana IV).

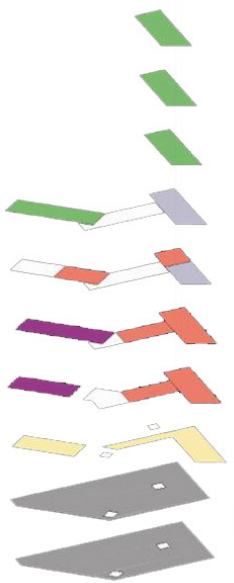
La regulación de cada una de las intensidades atañe a la disposición, a la configuración, a la función y al uso de las edificaciones. No se asigna una edificabilidad neta por zona, sino que ésta resulta de la ocupación y altura máxima permitida, fijada en un 66% de ocupación neta y un máximo de 3, 8 y 25 plantas. Con todo ello, las nuevas regulaciones intentan **alterar al mínimo la imagen de El Vedado actual**, concentrando las mayores alturas en el borde litoral y fluvial, y fijando como máximas las alturas ya presentes en los distintos sectores en actualidad.

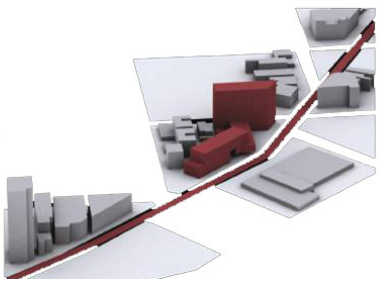
El análisis de las regulaciones actuales debería matizarse en atención al **sistema de gestión urbana del país**, muy particular cuando la normativa no asigna derechos de aprovechamiento inmediatos sobre cada parcela o sector (tema de la propiedad del suelo) y cualquier intervención solo puede desarrollarse bajo la tutela y permiso del organismo competente, Planificación Física dentro de la Administración Pública Provincial (quien aprueba el *"Uso de Suelo"*, revisa el anteproyecto y otorga la correspondiente Licencia de Obra).

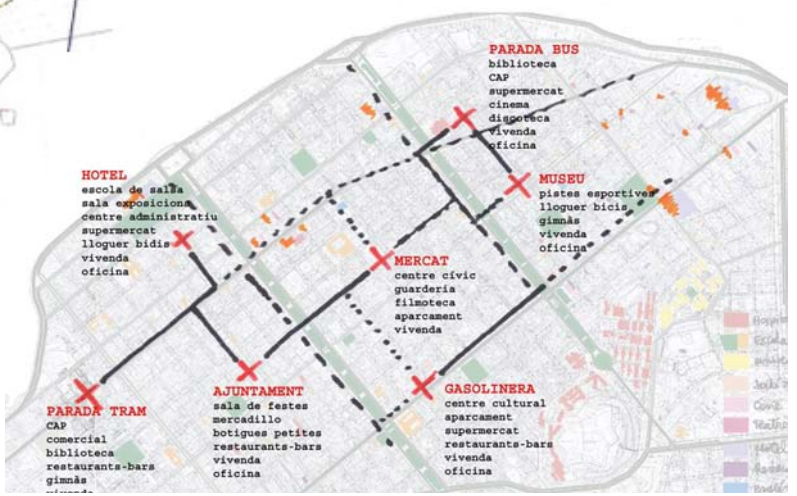
Aún así, en el análisis del plano normativo sí sorprende la capacidad de compleción del área de intensidad II (donde se permiten hasta 8 plantas), principalmente por su importante extensión (aproximadamente la mitad del total del área Vedado). Una lectura literal de la normativa nos llevaría a advertir un **doble riesgo**. Por un lado el de la **excesiva homogeneización volumétrica**, que podría reducir la gran riqueza morfológica de cada manzana a una simple dualidad zonal entre el corazón y el perímetro, entre una zona de densidad media y una ciudad jardín extensiva. Si la homogeneización de alturas es un aspecto considerado positivo en muchos tejidos urbanos, quizás no sea aquí el más adecuado. Por otro lado, no parece tampoco conveniente fijar una misma altura para las

8 AAVV. *Regulaciones urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución*, Dirección Provincial de Planificación Física. Ciudad de La Habana. 2007.









Esquemas globales de intervención en algunas intersecciones. Diagrama de mobilidad y flujos y esquema de programas mixtos
Ejemplo de intervención (usos y alturas) y encaje en relación a Línea
Estudiantes Taller Urbanística VI - ETSAB curso 2006

intervenciones en el frente marítimo y fluvial, ya que un desarrollo masivo y un control no preciso de cada uno de los posibles proyectos para el frente, tendería claramente a provocar un **efecto barrera** no deseado. En uno y otro caso, y de acuerdo con lo argumentado en el párrafo anterior, hay que relativizar las determinaciones del plano normativo, que no pretende ser un dibujo que anticipa la realidad, sino la guía para fijar las condiciones de algunas intervenciones aisladas.

En este caso no existe necesidad de recorrer a referentes externos para imaginar la estrategia que aquí se comenta. En el propio Vedado se han dado **ejemplos interesantes de significación y centralidad en las esquinas**, destacados tanto en la primera parte de la investigación (apartados "esquinas" y "usos y centralidad") como en la descripción de las huellas urbanas (especialmente la tercera).

La intensificación de los vértices de la trama se ha dado a través de la arquitectura y del uso, componentes esenciales de la urbanidad. Las particulares villas en esquina son el primer ejemplo de la esta atención especial. Pero fueron sobretodo las **bodegas** las que consiguieron una mayor interacción entre la arquitectura y la ciudad. Vendrían después las plantas bajas comerciales de los bloques de apartamentos y más tardíamente, la localización de los nuevos agromercados en esta misma posición. También las nuevas regulaciones de El Vedado sugieren la situación de los servicios básicos *"en las esquina de las manzanas en los centros del barrio"*.

Una estrategia de intervención nodal pasaría hoy por reconocer el actual tejido, intensificando en lo posible algunas de sus intersecciones. De hecho, pueden detectarse en El Vedado una notable suma de **edificios obsoletos y de solares yermos** en los que sería factible intervenir, revitalizando el barrio desde su corazón, y confiando en establecer sinergias entre distintas actuaciones puntuales.

Algunas (micronodalidad) apenas requieren mayor intervención que el desarrollo de su propio potencial (rehabilitación de comercios y servicios poco activos en la actualidad). Otras, más excepcionales (macronodalidad), podrían plantearse como nuevas intervenciones, planteadas necesariamente desde la agrupación de unas pocas parcelas, y tomando como referente la ambición de aquellas actuaciones que convirtieron la Rampa en paradigma. Citar nuevamente aquí los ejemplos de Radiocentro y sobretodo del **Seguro Médico**, interesantes tanto por su arquitectura urbana (zócalos, accesos, relación volumétrica, relación espacio público...) como por sus usos (mixtura). Su coordinada implantación podría darse en función de las oportunidades existentes, o a partir de un planteamiento predeterminado (equidistancia, ocupación de segundas líneas, refuerzo o complementariedad de puntos ya existentes, etc.). En cualquier caso, previo dimensionado (menor al de los edificios-manzana citados) y revisión del contexto particular, esta podría resultar una estrategia flexible para un proceso de adición gradual.

En un reciente **taller académico** en la Escuela de Arquitectura de Barcelona (Prof. Manuel de Solà-Morales) se ensayaron **estrategias para una intervención nodal** en El Vedado. Propósito del ejercicio era imaginar la posibilidad de actuar sobre el conjunto de la retícula a través de una intervención en un mínimo de 6 y un máximo de 8 intersecciones, a partir de la implementación de programas mixtos, complejos y de una dimensión entre los 5 y los 8.000 m2. Sin capacidad, ni pretensión, de abordar la compleja realidad desde tal planteamiento, se insinúan las posibilidades plantear una estrategia de transformación sobre el conjunto desde la adaptabilidad de los programas sobre emplazamientos concretos, la complementariedad entre actuaciones distintas y la generación de sinergias entre intervenciones aisladas.

04. límites permeables, parques equipados

Una estrategia mircronodal interior debería compatibilizarse con el refuerzo y articulación de las grandes áreas equipadas perimetrales. Tanto el mar como el río son ocasiones evidentes, aunque poco exploradas hasta hoy. Pero además, en el límite superior de El Vedado, la concatenación de grandes piezas dotacionales sobre la loma, entre espacios libres, resulta también de especial interés. Espacios donde el verde, la infraestructura y las grandes dotaciones se combinan formando el sistema medular de la ciudad.

a. Definiendo el límite sur de la cuadrícula, la Universidad y el gran Hospital Gral. Calixto García + el castillo del Príncipe + la plaza de la Revolución + el cementerio de Colón configuran un rosario de grandes **equipamientos metropolitanos** con cierta **vocación de parque central equipado** para el conjunto de la ciudad.

Su adecuada articulación respecto al gran centro de la ciudad (señalado por Montoulieu, Martínez Inclán y Forestier) sigue siendo hoy un proyecto pendiente, en su enorme ambición de trabar un área tan estratégica para el conjunto de la Gran Habana. La ligazón y refuerzo entre estas grandes piezas tendría una influencia directa en el ámbito superior de El Vedado, desde la calle 23 hasta la calzada de Zapata.

En lo concreto, la transformación de Plaza de la Revolución y la prolongación de El Vedado entorno a Paseo es una de las grandes asignaturas pendientes y una de las mayores oportunidades para establecer un área de nuevas actividades y servicios que se beneficien directamente de esta posición de gran conectividad (mezcladas con cierta componente residencial). Igualmente, la atención a Calzada de Zapata como sinuoso eje vertebrador del área (inserción de transporte público), suscita un trabajo de mejora de su sección, con operaciones puntuales de ordenación que mejoren, tanto su pauta longitudinal, como su permeabilidad transversal.

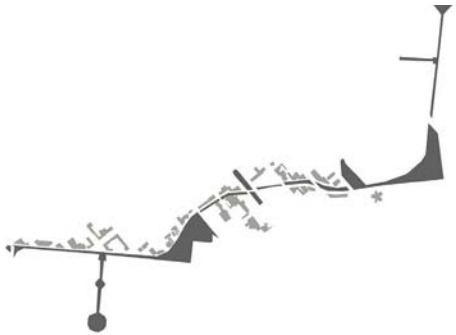
b. Al oeste, el **parque lineal del Almendares** es un ámbito de gran potencial, por mantener ciertos atributos de paisaje natural ausentes en los espacios más centrales de la ciudad. En su extremo meridional, el área verde tiene continuidad con el denominado “Parque metropolitano”, articulado sobre las orillas del río. En el sector norte el parque desemboca en la particular bahía de la Chorrera, un paraje privilegiado en el encuentro entre las aguas.

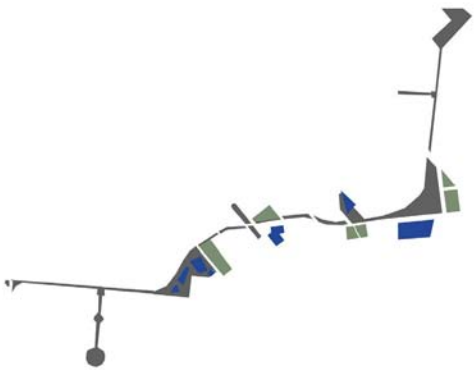
El ámbito del Fanguito, malbaratado por construcciones de poco valor, se extiende desde el puente de la calle

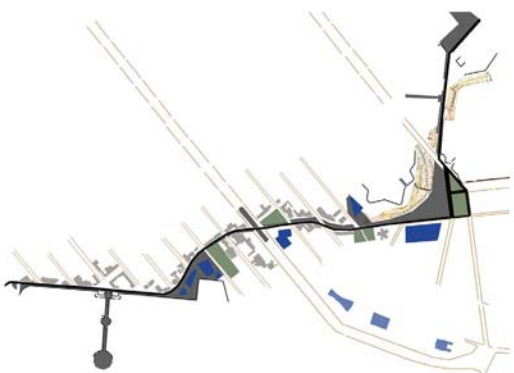
^^ Esquema general parques perimetrales

>> Esquema intervención a través de espacios libres y equipamientos respecto a Calzada de Zapata
(Taller de Urbanismo 2004-05)

vv Parque de Almendares-El Fanguito
(montaje sobre foto Maqueta de La Habana)







23 hasta la Chorrera, con un ancho variable, definiendo un potencial parque lineal que entronca con el mismo Malecón. El valor de contacto con la naturaleza supera su potencial como espacio residencial (inundabilidad y necesidad de obras de infraestructura), e invita a emplazar aquí determinados equipamientos relacionados con el recreo y el ocio, en un borde fluvial que no parece reclamar un proyecto de intensificación lineal (ver plano sobre las regulaciones vigentes en la sección anterior).

c. Finalmente, el **Malecón** resulta un tema estrella por antonomasia, como proyecto de "waterfront" en bruto, con gran potencial de desarrollo. De hecho, si se tienen en cuenta los trabajos de recuperación patrimonial de la fachada al mar de Centro Habana, sumados a la no continuidad de la Avenida litoral en Miramar, El Vedado peligra de ser un frente generoso (más de 4 km) en el que encajar tanto necesidades como fantasías.

Repensar el **parque litoral** obviando su importancia como gran canal de tráfico, simplificaría la dificultad de su recalificación cívica, pero resulta poco real atendiendo el esquema de circulaciones generales de la ciudad. Por otro lado, la seducción por el banco-muro del Malecón, como expresión "minimal" del mayor de los espacios públicos de la ciudad, tampoco debe ocultar la necesidad de repensar su sección en atención a sus deficiencias: principalmente la permeabilidad transversal y la fuerte presencia del espacio rodado.

Parece así necesario imaginar cuál puede ser el carácter de un espacio longitudinal de sección variable, en el que la bravura del océano y las periódicas inundaciones siguen condicionando cualquier solución de diseño. Parece imprescindible que la probable intensificación de su fachada se acompañe de la mejora de algunas de sus actuales condiciones: un nuevo equilibrio entre su condición de espacio-paseo y vía arterial, a favor de la primera; una mejora de la permeabilidad transversal, concretamente de la llegada de las calles perpendiculares a la costa; y una sección menos genérica que se adapte, en lo necesario, a las diferentes situaciones de borde y a las interesantes posibilidades de su ancho variable.

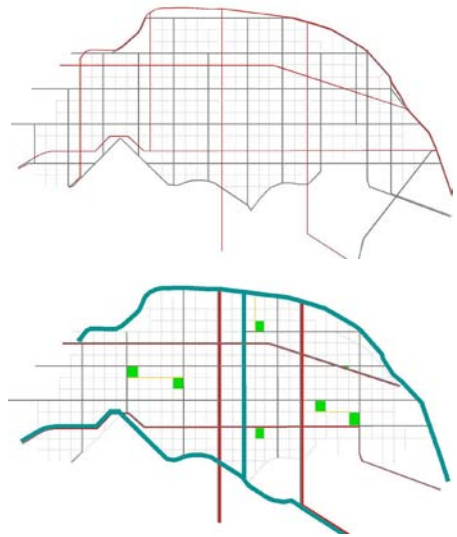
En relación al proyecto original del Carmelo, se ha resaltado el valor del trazado como soporte del tejido y las posibilidades de la sección elástica de las calle para abordar nuevas exigencias urbanas. La sección canónica de 16 metros de vía pública, la retirada obligada de 5 m, e incluso el espacio de portal delantero de 4 m, confiere una **sección variable de 16-26-34m** que, siendo una de sus particularidades actuales, puede ser también una oportunidad de futuro. Una ocasión de **diversidad para los frentes de la manzana**, un **espacio auxiliar** en la conformación de los **nodos de la retícula** y una posible **respuesta** para integrar, a nivel general, los **requerimientos de la nueva movilidad**.

Particular es el caso de La Habana, en el uso no masivo del automóvil que tanto ha condicionado, y sigue condicionando hoy, el desarrollo urbano de las ciudades. Su leve tráfico rodado y su singular parque automovilístico han evitado algunas intervenciones sobre el sistema viario presentes en la mayoría de ciudades.

En función de la evolución de determinadas circunstancias, pueden imaginarse escenarios alternativos en relación a los cambios en la movilidad de El Vedado. El más que probable aumento del parque de automóviles puede llegar a darse con intensidades distintas, según la presencia y eficacia de la red de transporte público (cuestión de máxima actualidad en tantas ciudades, cuando se ensayan políticas urbanas de índole diversa para relegar al máximo el uso del coche en la ciudad). Sea cual sea el futuro, dos son las cuestiones de incidencia directa desde la perspectiva de la movilidad. La primera y más concreta, la repercusión de una **nueva urbanización** de la calle y su sección. La segunda, y más general, la introducción de una eficiente red de **transporte público**.

Condición de la existencia primera de El Vedado-Carmelo, en el mismo plano de 1859, las líneas de hierro procuraban aseguran, no solo la accesibilidad y conectividad del suburbio, sino dotar de una movilidad coherente en su interior, teniendo en cuenta su extensión no despreciable. La eliminación de los tranvías en los años 50' fue una muestra de la modernidad y alto desarrollo de La Habana del momento, pero dejó huérfana la ciudad de su importante servicio.

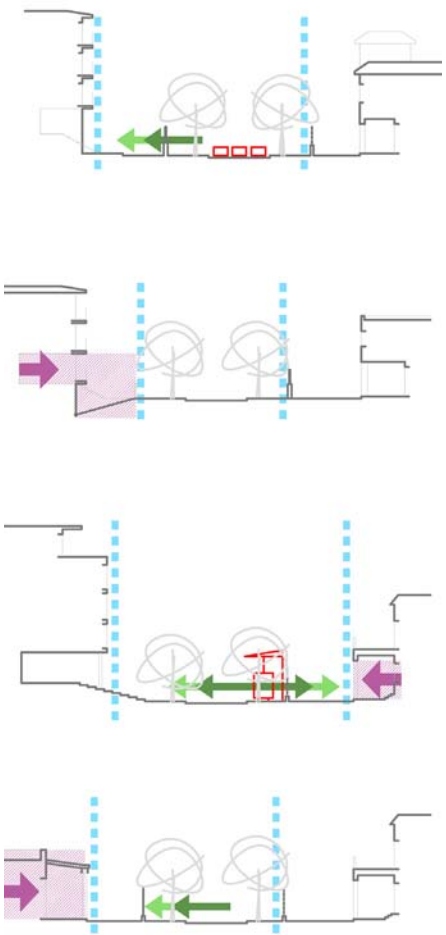
La intensificación de las actuales líneas de **transporte público** circulando por las principales vías tendría que completarse con algún tipo de transporte guiado, cuya reincorporación esta siendo habitual tanto en Europa como en América (tranvías y "streetways"). Sin lugar a dudas, esta cuestión debe ser abordada a la escala global del conjunto de la ciudad, lo que excede del marco de esta investigación. Aún así, para el caso concreto de El Vedado, parece que una red de tranvías podría ser un sistema eficiente, cuando se plantearía



^^ Esquemas alternativos de jerarquías viarias

>> La elasticidad de la sección. Desplazamiento y variación de las franjas canónicas. Extensión actividades no residenciales en planta baja, ampliación calzada,incremento mobilidad, inserción tranvía...

vv El Vedado y la red de tranvías en los años 30'



además, sobre una red preexistente. Un sistema de transporte que tendría además, incidencia directa sobre la intensificación nodal comentada anteriormente: nuevas estaciones como potenciales focos de actividad.

Volviendo a la cuestión básica de la **sección de las calles** es pertinente plantear una discusión sobre la idoneidad de mantener el sistema homogéneo (en el que todas, o casi todas, las calles sean iguales) o una alternativa que aposte por un esquema de especialización, en el que se determinarían secciones alternativas según un razonamiento funcional.

En coherencia con los criterios expuestos hasta aquí, se tendería a apostar por el **mantenimiento del esquema general homogéneo** de canales, con las variaciones puntuales para precisar matices en las franjas de parterre (continuo, más discontinuo, inexistente en último extremo), en las aceras (revisando su dimensionado al alza) y en la calzada. En casos concretos, el dimensionado de la suma de circulaciones podría hacer necesaria la reducción de la franja de parterre+acera, a favor de una calzada de dos carriles rodados y una franja de estacionamiento (lo que precisaría un incremento de entre 1 y 2 m). La introducción del tranvía en algunas calles y otras eventuales necesidades (por ejemplo carril para bicicletas), acabarían por determinar ajustes diferentes en las secciones de algunos tramos de calle. También la urbanización de los cruces tendría que readaptarse en los casos de intervenciones más representativas, cuando fuera preciso extender y uniformizar las aceras creando “micro-espacios libres” multiformes. La atención particular a algunas de estas cuestiones acabaría definiendo **pequeñas variaciones** en función de necesidades y situaciones concretas, siempre en el marco del orden general isótropo.

La alternativa de especializar las calles (algunas más peatonales, otras de tráfico rodado, etc.) invitaría a establecer relaciones entre el nuevo esquema funcional y las nuevas intervenciones (sobre los edificios y los usos), lo que podría inducir a una zonificación axial (según un esquema mencionado anteriormente). Aunque desde este punto de vista no se considere tal estrategia como idónea, quizás sí pueda más argumentable desde la discusión del sistema de vías y tráficos en el conjunto de toda la ciudad.

A los planteamientos sobre la sección “elástica” y los requerimientos de la movilidad, habría que añadir finalmente algunas cuestiones materiales que, no por elementales, dejan de tener importancia. Concretamente la incorporación de los servicios urbanos propios de las exigencias contemporáneas – de las nuevas infraestructuras urbanas enterradas – y su difícil coexistencia con los árboles. El cuidado de las especies vegetales, la conservación o introducción de nuevas variedades donde han desaparecido (problema de la salinidad), la restauración de las existentes (raíces en superficie) y su presencia rítmica en las calles, exige también una serie de decisiones con enorme capacidad de repercusión en la configuración del paisaje urbano.

06. mixticidad funcional, sociabilidad urbana

Pese a su apariencia esencialmente residencial, se han descubierto algunas facetas del **carácter polifuncional de El Vedado**, tanto en su actual realidad, como en su proceso de formación: desde la implantación de las primeras bodegas en esquina en los tradicionales edificios eclécticos, hasta las más recientes empresas-mixtas emplazadas en antiguas villas. Barrio residencial por excelencia de la burguesía en los años 20', también en los 50' se valoró como exclusiva zona apartamental. Y no es de extrañar. Su céntrica situación en la ciudad, sus calidades ambientales y buena parte de su parque edilicio invitan a convertirlo en un barrio residencial privilegiado: con sus grandes mansiones, pero también sus lujosos apartamentos con espléndidas vistas Por ello, se reclama proyectar y avivar su singular mixtura en el porvenir del barrio.

Sobre la base de su constitución residencial exclusiva, aparecieron primero los servicios básicos derivados del aumento de densidad. Más tarde, y de manera singular, el re-uso de una parte del patrimonio residencial que llega con la Revolución, ha conferido mayor mixtura al tejido, incrementando su nivel de actividad y de variedad funcional, construyendo un **particular espacio de sociabilidad**, asociado directamente con el modelo social socialista. El peso relativo del comercio en esta estructura, diluye la habitual visibilidad de este tipo de actividades. Como también es particular el desarrollo del turismo o la importante presencia de instituciones y departamentos gubernamentales en el sí de su trama.

Pero es precisamente por su localización, por su extensión y por su propia morfología, que el potencial de desarrollo de El Vedado va más allá del abastecimiento de las necesidades de la población residente (los servicios de proximidad o los estándares de dotaciones convenientes). Más pronto que tarde deberá atender a su **condición de distrito central** en el marco de La Habana metropolitana. Una ciudad que tiene una consolidada estructura policéntrica, con ámbitos de actividades y de comercio de referencia: Centro Habana, las Calzadas o los mismos núcleos de formación original. Pero ninguna de estas áreas iguala al Vedado en la potencia de su estructura urbana asentada en un espacio geográfico envidiable. Fue ésta una cuestión ya descubierta en la transformación urbana de los años 50' (la Rampa y el Plan de Sert). El "Broadway" de La Habana (calle 23) y los islotes temáticos frente al Malecón fueron dos de sus paradigmáticas expresiones, formuladas, sin embargo, desde un nivel de segregación funcional menos interesante desde la óptica del conjunto.

En el panorama urbanístico contemporáneo son muchas las voces que reclaman la mixticidad como condición de vitalidad urbana. Una característica que no puede ser entendida como simple disposición contigua de usos diferentes, sino como imbricación sobre un mismo espacio de funciones distintas, que obliguen a la yuxtaposición de movimientos y gentes diversas sobre un mismo lugar. Algunos autores como Jane Jacobs apostaron ya por este tipo de relaciones urbanas a la vista de los fantasmas del *zooning* que estaban planeando (y siguen haciéndolo hoy) por las "grandes ciudades".

Su generosa estructura urbana y las capacidades de su tejido

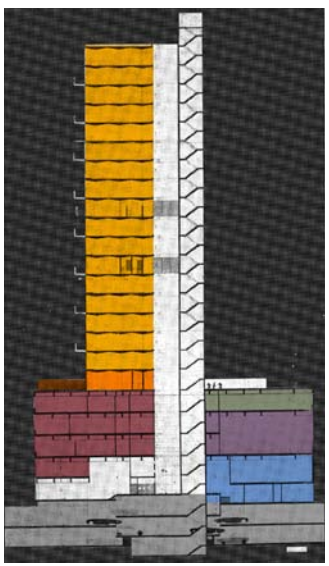
deben permitir **sumar actividades en lugar de sustituirlas.** El posible incremento de actividades comerciales, terciarias y destinadas al turismo, no tendría que suponer un desplazamiento de su población actual, como sucede necesariamente en otros tejidos más sensibles y compactos. No se trata ni de terciarizar, ni menos de "turistizar" El Vedado. La **densidad residencial** actual puede mantenerse, e incluso podría llegar a incrementarse sin apuros, vinculando la implantación de nuevas actividades (oficinas, hoteles) a la recuperación, adaptación o ampliación del parque edilicio residencial, procurando mantener una franca relación de **vecindad entre nuevas y viejas actividades**. Recursos ya presentes en la actualidad, como la adición de actividades en un **zócalo** que aproveche las posibilidades de la sección de la calle, pueden ser especialmente útiles para tal finalidad.

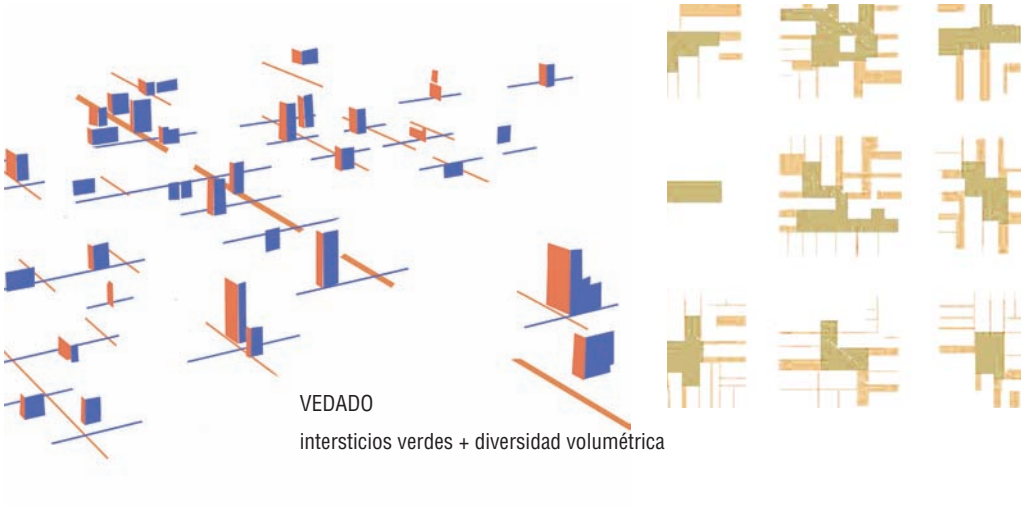
También en este caso, El Vedado descubre en sí mismo el mejor de los referentes: la tercera, la cuarta y sobretodo la quinta huella urbana, convirtieron un barrio residencial en un sector de una urbanidad más compleja. Principalmente en el período de los últimos 50 años, la ciudad socialista aporta nuevos ingredientes de mixticidad y un modelo de sociabilidad especialmente interesante. La sustitución de parte de la residencia a favor de las dotaciones públicas es una cuestión ejemplar y exclusiva del caso. La introducción paulatina de nuevos usos, como algunas empresas mixtas, la proliferación de sedes institucionales y la dispersión de pequeños servicios turísticos pauta hasta hoy un modelo de sociabilidad capaz de mantener e intensificar en la ciudad del futuro, las esencias positivas del pasado.

La **intensificación de los barrios residenciales** no es tarea simple ni habitual. El proceso de adición y sustitución gradual característico de El Vedado (mantenimiento del grano del tejido) ha construido un proceso de transformación sucesiva en el que la yuxtaposición de permanencias se opone a alternativas antagónicas tipo "tabula-rasa". En algunas ciudades mencionadas anteriormente sí se han producido, desde la lógica del sistema capitalista, procesos que guardan cierta analogía, aunque con un resultado no más existoso. En Buenos Aires el citado barrio de **Palermo** ha vivido una fuerte intensificación urbana a través de la importante densificación residencial (grandes torres de apartamentos). En la misma ciudad, el proceso que vive desde hace unos años el barrio de Palermo (con sus variantes "Palermo-Soho" y "Palermo-Hollywood") es incluso más interesante, cuando la intensificación se ha producido desde cierta especialización de sectores del barrio en actividades comerciales (moda) u ocio (restaurantes y vida nocturna). El ejemplo es atractivo como experiencia urbanística en la que de forma adicional, se superponen nuevos usos sobre un tejido residencial de poca densidad, siguiendo una dinámica casi espontánea. Pero cabe subrayar también sus peligros asociados: el de una excesiva especialización que llevaría a la caricaturización del barrio, y sobretodo, los riesgos de la exclusión social asociados habitualmente a la transformación urbana (desplazamiento población menos recursos).

>> Algunas imágenes representativas:
17 esquina L, 4 esquina 21, 9 esquina I

vv Ejemplo de mixticidad: Seguro Médico.
Diagrama de funciones





VEDADO

intersticios verdes + diversidad volumétrica

Yves Lion, concurso CASABLANCA-ANFA

Yves Lion, MARSEILLE

o7. modelo y oportunidades: **la ciudad jardín intensiva**

Ciudad suburbana, ciudad jardín, ciudad "apartamental", centro capital.... Modelos de ordenación alternativos, ideas de ciudad que están en el imaginario de las distintas huellas urbanas. Aun reivindicando repetidamente la condición híbrida de El Vedado, resulta pertinente finalizar este epílogo con una reflexión general sobre la **imagen y ordenación del conjunto**.

No cabe duda del interés en mantener la **característica edificación aislada** que tiene su origen en la ciudad jardín de las primeras décadas de siglo XX (y no en el plano orginial del Carmelo). Y no es esta una cuestión obvia, cuando hemos visto la evolución de otras tramas verdes hacia modelos de manzana cerrada o semicerrada (casos presentados de Montevideo, México DF o Buenos Aires). O cuando en el mismo Vedado existen también ejemplos de edificaciones entre medianeras (en la Rampa) y ordenaciones abiertas de bloques lineales (frente litoral). Los valores de la presencia del verde, la permeabilidad y el grano del tejido son variables irrenunciables.

En el marco de La Gran Habana del futuro, El Vedado debe buscar su forma específica entre los tejidos centrales más compactos – Centro Habana y La Habana Vieja – y las mallas reticulares residenciales menos densas, como Playa, Miramar o La Víbora. La apuesta particular de El Vedado está en la capacidad de sumar en su trama los valores característicos de unos y otros: combinar el modelo de edificación aislada de las zonas más periféricas con la densidad propia de los sectores centrales. En este sentido, establecer las condiciones de separación mínima entre edificios, como espacio de roce entre lo vegetal y lo denso, puede ser un elemento de control de sus propios límites.

En la actualidad algunas corrientes urbanas, por ejemplo en Francia, apuestan por un modelo de ciudad, de nueva ordenación, con analogías directas con El Vedado: es la ciudad jardín intensiva. Es este un modelo urbano que cree en la presencia del verde extensivo como una de las esencias de urbanidad, que convive con la densidad de edificios altos e intensidad multifuncional, una especie de *"propuesta actualizada del modelo de ville verte"* y una nueva versión de *"Parque Urbano"*[9]. Quizás los proyectos urbanos de Yves Lyon sean los más respresentativos de las ideas que aquí se comentan. Además de su propuesta para el concurso Casablanca-Anfa (ámbito de unas 400 ha con un programa de unos 4 M de m2 que combina residencias, oficinas y otras actividades, con comercios y dotaciones públicas) la firme confianza, casi necesidad, de **relacionar el verde con la densidad** está en la base de muchos otros proyectos[10]. También su proyecto de la Cité de la Méditerranée a Marsella (Masterplan para la reordenación de un área portuaria) propone a otra escala y contexto implantar nuevas residencias y nuevas actividades en un entorno con fuerte presencia del verde, siguiendo el mismo modelo de volúmenes de alturas distintas e interiores de manzana permeables. Sin intentar buscar relaciones directas con estos proyectos, resulta atractivo ver las similitudes entre algunas imágenes de los proyectos y la realidad actual de El Vedado. Y quizás con el potencial de su porvenir.

---

9 Comentarios en ocasión de la propuesta presentado por Ateliers Lyon al concurso internacional de Casablanca-Anfa (en calidad de miembro del jurado). A través de este caso concreto se han definido los principales valores de este tipo de ciudad. De Solà-Morales, Manuel; *"Play it again, Sam", Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, Barcelona, n.254, 2007 pp.70-1.

10 Yves Lion, *Grand Prix de l'urbanisme 2007, Aucun territoire n'est désespéré,* Éditions Parenthèses et DGUHC, Marseille, 2008. p.20

bibliografía
cartografía

Bibliografia general

Almandoz, A. (ed) *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*, Routledge, London, 2002

Arnheim, R. (1977) *La forma visual de la arquitectura.* Gustavo Gili GG Reprints, Barcelona, 2001

Bacon, Edmund N.; *Design of Cities,* Thames and Hudson, London, 1967

Barnett, J. *The fractured metropolis,* Harper Collins Publishers, New York, 1995

Benévolo, Leonardo; *Diseño de la ciudad. El arte y la ciudad contemporánea,* Tomo 5. Gustavo Gili, México, 1978

Boyer M. Christine; *Dreaming the Rational City. The Myth of American City Planning,* The MIT Press, Cambridge Mass, London, UK, 1983

Busquets, Joan; *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta,* Ediciones del Serbal, Barcelona, 2004

Busquets, Joan y Correa, Felipe; Cities *X lines: a new lens for the urbanistic project,* Nicolodi, Graduate School of Design, Harvard University, Cambridge, Mass., 2006

Calthorpe, Peter; *The Next American metropolis: ecology, community, and the American dream,* Princeton Architectural Press, New York, 1993

Caniggia, Gianfranc; Maffei, Gian Luigi; (1979) *Tipología de la edificación*, Celeste ediciones, Madrid, 1995

Capel, Horacio. *La morfología de las ciudades*, La Estrella Polar, Ediciones del Serbal, Barcelona, 2002
__*Dibujar el mundo. Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI*, Arquitectura / teoría, Ediciones del Serbal, Barcelona, 2001

Corboz, André; *Le Territoire comme palimpseste et autres essais,* Les Éditions de l'imprimeur, Bensançon, 2001

Corominas, Miquel; *Los Orígenes del Ensanche de Barcelona: suelo, técnica e iniciativa,* Edicions UPC, Barcelona, 2002

Duany, A; Plater, E.; *Town and Town-Making Principles.* Harvard University. Graduate School of Design, Cambridge, 1991

Español, Joaquín. *Forma y Consistencia. La construcción de la forma arquitectónica*, Fundación Caja de Arquitectos, arqui/temas n.22, Barcelona, 2007
__ *El orden frágil de la arquitectura*, Fundación Caja de Arquitectos, n.9, Barcelona, 2001.

Fishman, Robert, *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books, New York, 1987

Gandelsonas, Mario; *X-Urbanism: architecture and the american city,* Princeton Architectural Press, New York, 1999

Habraken, N.J. *The Structure of the ordinary: form and control in the built environment*, The MIT Press, Cambridge Mass. London, 1998.
__ *The Grunsfeld Variations. A report on the thematic development of an urban tissue*, MIT, Boston Mass. 1981

Jacobs, Jane; *Muerte y vida de las grandes ciudades,* Península, Madrid, 1967

Koolhaas, Rem; *S, M, L & XL*. Moniceli Press, Nueva York, 1995
__ *(*1978) *Delirio de Nueva York*, Gustavo Gili, Barcelona, 2004

Kostof, Spiro; *The City shaped. Urban Patterns and Meanings Through History,* Thames & Hudson, London, 1991

Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. Busquets, Joan; Corominas, Miquel; Eizaguirre, Xabier; Sabaté, Joaquim. *Treballs sobre Cerdà i el seu Eixample a Barcelona / Readings on Cerdà and the extension plan of Barcelona,* Ajuntament de Barcelona, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Barcelona, 1992
__*El Proyecto Urbano I y II. UR-Urbanismo Revista*, n. 5 y 6, LUB-UPC, Barcelona, 1988-89
__*La forma edificada. UR-Urbanismo Revista*, n. 3, LUB-UPC, Barcelona, 1985
__*Estudi de l'Eixample.* Edita el Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona. Barcelona, 1983

Leccese, M. and McCormick, K. (ed) *Charter of the new urbanism,* McGraw-Hill, New York, 2000

Lejeune, Jean-François (ed); *The New city. Foundations,* University of Miami School of Architecture, 1991

Lion, Yves; *Grand Prix de l'urbanisme 2007, Aucun territoire n'est désespéré,* Éditions Parenthèses et DGUHC, Marseille, 2008

Loukaitou-Sideris, A. y Banerjee, T. *Urban design downtown: poetics and politics of form*, University of California Press, Berkeley, 1998

Mangin, David. *La Ville Franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*. Éditions de la Villette, Paris, 2004

Marcuse, Peter. "*The grid as city plan. New York city and laissez-faire planning in the nineteenth century", Planning Perspectives,* n.2, 1987, pp.287-310

Martí Arís, Carlos *Las variaciones de la identidad. Ensayo sobre el tipo en arquitectura*, Ediciones del Serbal, Colección Arquitectura / teoría -1, Barcelona, 1993
__(Coord) *La manzana como idea de ciudad. Elementos teóricos y propuestas para Barcelona.* 2C Ediciones, Barcelona, 1982

Martin, Leslie, *La trama como generador* en Martin, L.; March, L.; Echenique, M; *La Estructura del Espacio Urbano,* Colección Ciencia Urbanística, Gustavo Gili, Barcelona, 1975
__*Teorias* en Martin, L.; March, L.; Echenique, M; *La Estructura del Espacio Urbano,* Colección Ciencia Urbanística, Gustavo Gili, Barcelona, 1975

Martín Ramos, Ángel; *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Fundación Caja de Arquitectos, Arquithemas 14, Barcelona, 2004

Nicolaides, Becky y Wiese, Andrew; *The Suburb Reader,* Routledge, New York, 2006

Panerai, P et al. (1999) *Analyse Urbaine*. Éditions Parenthèses, Marseille, 2005
Panerai, P.; Castex, J.; Depaule, J.C. (1990) *Formes Urbaines. De l'îlot à la barre*. Éditions Parenthèses, Marseille, 1997

Parcerisa i Bundó, Josep; *La Forma urbis: cinc ciutats sota sospita*, Tesis Doctoral UPC, 1990 (inédito)
Parcerisa i Bundó, Josep y Rubert de Ventós, maria; *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos de urbanismo*, Ediciones ARQ, Santiago de Chile, 2000

Plunz, Richard; *A History of housing in New York City: dwelling type and social change in the American metropolis,* Columbia University Press, New York, 1990

Rapoport, Amos; *Aspectos humanos de la forma urbana*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978

Reps, J.W. *Bird's eye views: historic lithographs of North American cities*, Princeton Architectural Press, New York, 1998
__(1965) *The making of Urban America. A history of city planning in the United States*, Princeton University Press; Princeton, New Jersey, 1992

Rosas, José; "*La partición de la manzana. Cómo se modernizó Santiago de Chile", UR-Urbanismo Revista* n. 3, Barcelona, 1985.

Rossi, Aldo (1966) *La arquitectura de la ciudad,* Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1982 (6ª ed.)

Rowe, Colin; *Ciudad Collage*, Gustavo Gili, Barcelona, 1981

Rowe,Peter G; *Making a Middle Landscape,* MIT, Massachussets, 1991

Rykwert, Joseph; *The Seduction of place : the city in the twenty-first century* , Weidenfeld & Nicolson, London, 2000
__(1976) *La Idea de ciudad : antropología de la forma urbana en Roma, Italia y el mundo antiguo,* Sigueme, Salamanca, 2002

Sabaté Bel, Joaquim; *El Proyecto de la calle sin nombre: los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona,* Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999

Sambricio, Carlos; *Madrid, vivienda y urbanismo : 1900-1960 : de la "normalización de lo vernáculo" al plan regional,* Akal, Madrid, 2004

Sica, Paolo, *Historia del Urbanismo. El siglo XIX* (v.1), Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1981

Solà-Morales, Manuel de; *Diez lecciones sobre Barcelona: los episodios urbanísticos que han hecho la ciudad moderna / Ten lessons on Barcelona: urbanistic episodes that have made the modern city,* COAC, Barcelona, 2008
__*De cosas urbanas* / A matter of things, Gustavo Gili / Nai, Barcelona / Rotterdam, 2008
__*"Play it again, Sam", Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 254, Barcelona, 2007 pp.70-1.
__(ed) *Ciudades, esquinas / Cities, Corners*. Forum Barcelona 2004 – Lunwerg, 2004
__*"Aire, agua, fuego, tierra",* Prólogo de *El Proyecto de la calle sin nombre: los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona,* Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999

__Las formas de crecimiento urbano, Edicions UPC, Barcelona, 1993-97
__"*Spazio, tempo e città",* Lotus internacional n.51, Milano, 1986
__*Los Ensanches* en AAVV *Vivienda y Urbanismo en España,* Banco Hipotecario de España, Madrid, 1982
__*"Querido León, ¿por qué 22x22?", Arquitecturas Bis* n. 20, Barcelona, 01/1978

Stern, Robert; *"The Angloamerican Suburb". Architectural Design Profile.* London, 1981
__"T*he Suburban alternative for the Middle City", Architectural Record.* 08/1978

Venturi, Robert (1966) *Complejidad y contradicción en la arquitectura,* Gustavo Gili, 2ª edición, Barcelona, 2006

Bibliografia temática: El Vedado, La Habana, Cuba

AAVV*; Regulaciones urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución,* Dirección Provincial de Planificación Física. Ciudad de La Habana. 2007

AAVV*; Arquitectura cubana. Entre la sociedad la cultura. La Gaceta de Cuba*, num.6, La Habana, 2007

AAVV; "*Un taller para La Rampa", Arquitectura y Urbanismo,* La Habana, Vol. XXV, n. 2/2004

AAVV; *Cien planos de La Habana en los archivos españoles;* Servicio de Publicaciones del MOPU, Secretaría General Técnica, Madrid, 1985

AAVV, *Asociación de Propietarios, Industriales y Vecinos del Vedado y Príncipe. Monumento a Don Fco. Frías* (edición especial de la Asociación en motivo del evento), La Habana, diciembre de 1927

Aguilera Rojas, Javier, *La Habana sobre papel* en AAVV; *Cien planos de La Habana en los archivos españoles,* Servicio de Publicaciones del MOPU, Secretaría General Técnica, Madrid, 1985

Alfonso Gallol, Berta, *Los transportes habaneros, Instituto de investigaciones del Transporte,* La Habana, 1991

Álvarez Tabío, Emma. *La invención de La Habana.* Editorial Casiopea, Colección Ceiba, 2000
__*Vida, mansión y muerte de la burguesía cubana*, Letras cubanas, La Habana, 1989 (prólogo Roberto Segre)

Anónimo, *"Isla de Cuba. Refutación de varios artículos concernientes a ese país. Publicados en el Diario de Barcelona en los meses de junio y julio 1859. Por un cubano.* París. Imprenta de D'Aubusson y Kugelmann, Calle de la Grange-Bateliere, 13, 1859 (atribuido a Francisco de Frías y Jacott)

Baroni, Sergio *"La arquitectura cubana del movimiento moderno", Archivos de Arquitectura Antillana,* Santo Domingo, n.10, año 5, 06/2000

Bay Sevilla, Luís, "*Viejas costumbres cubanas: La barriada del Vedado", Arquitectura,* La Habana, n.119, 120, 121, 122, 06 a 09/1943

__"O*bras de embellecimiento que proyectó Monsieur Forestier para La Habana", Arquitectura*, La Habana, n.86, 10/1940
__"*Proyecto de Plaza y Avenida del cementerio de Colón", Arquitectura*, La Habana, n.59, 06/1938, pp.230-233

Bens Arrate, J.M; "*La evolución de la ciudad de La Habana desde mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX", Arquitectura Cuba,* La Habana, n.327, 10/1960, pp.486-504
__ *"El sistema de avenidas primarias en la gran Habana", Arquitectura Cuba*, La Habana, n.319, 02/1960 pp.100-107
__ *"La Habana Republicana. Desarrollo Urbanístico de La Habana de 1908", Arquitectura*, La Habana, n.80, 11/1956 pp.495-502
__ *"Los avances urbanísticos de La Habana", Arquitectura*, La Habana, n.261, 04/1955 pp.188-197
__"*Urbanismo y Arquitectura. Siglos XIX y XX* en (1954) *Cuba. Arquitectura y Urbanismo,* J. Préstamo y Hernández (ed) pp.199-220, Miami, 1995
__ *"La Habana colonial durante el siglo XIX", Arquitectura*, La Habana, n.256, 11/1954 pp.486-491.
__ "*Contribución al estudio de las ordenanzas de construcción", Arquitectura,* La Habana, n.183, 10/1948, pp.260-268 y , n.186, 01/1949, pp.21-24
__"*La Urbanización de Extramuros", Revista de la Propiedad Urbana*, año XV, n.176, La Habana, 10/1948
__ *"Parcelamientos", Arquitectura*, La Habana, n.66/7, 01/1939. pp.24-32
__ *"La Gran Habana de 1950", Arquitectura y Artes Decorativas,* La Habana, n.28, 11/1935, pp.14-16
__ *"Jardines del Vedado", Arquitectura,* La Habana, n.11, 11/1931 pp.31-33
__ *"JCN Forestier y el nuevo Malecón de La Habana", Arquitectura,* La Habana, n.3, 03/1931 p.13

Cabello, O., Pagán, M., garcía, F., Rodríguez, A.L.; *"La Rampa", Arquitectura y Urbanismo*, La Habana, Vol. XXIV, n. 3/2003, pp.88-92

Cardoso Ferrer, Marta Rosa. *Habana Hilton – Habana Libre: apuntes para una reflexión necesaria.* Tesis en opción al Título de Máster en Historia del Arte, Universidad de La Habana, Facultad de Artes y Letras, Tutor: Dra. Maria de los Ángeles Pereira, 1999 (inédito)

Carpentier, Alejo (1970); *La Ciudad de las columnas***,** Pozuelo de Alarcón (Madrid) Espasa-Calpe, 2004

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

Cowley, Rafael, tomo 3, pp.631-671, Secretaria de Gobernación, Negociado de la Isla de Cuba, sección de Gobernación, Negociado de Ayuntamientos, *Acerca de la fundación de pueblos y villas y ciudades y ayuntamientos. Publicados en la memoria del Mayor General Leonardo Wood, Gobernador General, correspondiente al año fiscal del 1899 a 1900 y al primer semestre de 1900 a 1901***.** Habana Imprenta de Rambla y Bouza, 1900

Coyula Cowley, Mario; *"La ciudad del futuro, o el futuro de la ciudad", Temas* n.48, La Habana, 10-12/2006, pp 49-55. De la conferencia magistral en el Aula Magna de la Universidad de La Habana, de 15 de febrero de 2006.
__ *Más acá del río y bajo los árboles. A la sombra de un Vedado que ya no es mas* en Eizaguirre, Xabier; Crosas, Carles*; El Vedado. La Habana. Proyecto y Transformación*, Edicions ETSAB, Barcelona, 2006
__ "Campeando en la ciudad. De cómo se ruraliza el paisaje urbano". Revolución y Cultura, La Habana, n. 3, III/2004
__ "*La ciudad Rampante: Cuando éramos jóvenes y hermosos"*, *Arquitectura y Urbanismo*, La Habana, Vol. XXV, n. 2, 2004
__ "*Los Muchos tiempos de La Habana*", en *Mapping*, Madrid, n. 93, 2004, pp. 52-61

__ *"Thoughts on La Rampa", en La Rampa. Envisioning a 20th Century Modern Preservation District / Taller de Cuba 2002,* Harvard University Graduate School of Design, Cambridge MA, 2003
__ (ed) *La Habana que va conmigo,* Colección Voces. Letras Cubanas, La Habana, 2002
__"La Ciudad del XXI", *La Gaceta de Cuba*, UNEAC, La Habana, n.6, 11-12/2002, , p 80
__ "*En defensa del Vedado*", en *Revolución y Cultura,* La Habana, n. 5, 09-10/1999, p. 21
__ "*El Vedado a la vuelta del Milenio: Valores y peligros"*, Grupo de Desarrollo Integral de la Capital, La Habana, 1999
__ "*Influencias cruzadas Cuba-Estados Unidos sobre el Medio Construido: ¿carril Dos, o Autopista en Dos Sentidos?", Arquitectura y Urbanismo*, La Habana, Vol. XX, n. 2, 1999
__ "*La Habana Siempre"*, Grupo de Desarrollo Integral de la Capital, La Habana, 1996, también en *Topos,* n.01, Vol. 01, pp.10-19

De las Cuevas Toraya, Juan*; 500 años de construcciones en Cuba,* La Habana, E. Chavín, 2001

Dirección Provincial de Planificación Física *"Plan Director Ciudad de La Habana"* (Panel resumen) Poder Popular Ciudad de La Habana, Instituto Cubano de geodesia y cartografía, La Habana, 1984.

Eizaguirre, X. *El proyecto de El Vedado. La Habana*, monográfico inédito, Barcelona, 1999-2003.
Eizaguirre, Xabier y Crosas, Carles, "*Ildefons Cerdà y Luís Iboleón Bosque. Idea y realidad de dos proyectos de ciudad*", *Revolución y Cultura*, La Habana, enero 2007
__ *El Vedado. La Habana. Proyecto y Transformación*, Edicions ETSAB, Barcelona, 2006.

Engels, Hans; *Havana,* Prestel, Munich, 1999

Fernández y Simon, Abel; "*Los distintos tipos de urbanizaciones que fueron establecidos en la ciudad de la Habana durante su época colonial". Ingeniería (Civil)*, La Habana, 1956, volumen VII, núm. 8, pp. 559-629. Publicado también en *Cuba. Arquitectura y Urbanismo*, J. Préstamo y Hernández (ed) pp.163-196, Miami, 1995

García Blanco, Rolando; *Francisco de Albear. Un genio Cubano Universal*, Editorial Científico-Técnica, La Habana, 2007
García Blanco, R.; Pérez Monteagudo, F.; Aruca Alonso, L. J.; Álvarez Hernández, A.; *Una obra maestra: el Acueducto Albear de La Habana*. Editorial científico-técnica, La Habana, 2002

Gómez Díaz, Francisco; *De Forestier a Sert: ciudad y arquitectura en La Habana (1925-1960)*, Madrid, Abada, 2008. Con Pérez Escolano, Victor; *Prólogo. La Habana moderna* (pp.7-12) y Coyula Cowley, Mario; *Epílogo. ¿Y después de Sert?* (pp.565-570)

González, Evelyn y Maurín León. *La Rampa: tránsito al futuro*. Tesis de Diploma dirigida por Dra. Isabel Rigol. Facultad de Arquitectura, SPJAE, La Habana, 1997 (inédito)

González, Mario; *"Planos, esquemas y planes directores de la ciudad de La Habana", Arquitectura y Urbanismo,* Vol. XIV, n. 2 (02/ 1993), pp. 9-22

Guerra, Armando; "*Un proceder humilde (Tranquilino Sandalio de Noda)*", La Habana 1924. (Folleto BNC)

Le Riverend Brusone, J. *La Habana. Espacio y vida*, colecciones Mafre, Madrid, 1992

Leal Spengler, Eusebio; *Para no olvidar, libro primero* (2001) */ libro segundo* (2006), Ediciones Boloña, 2001-2006

Lejeune, Jean François *"The city as landscape: Jean Claude Nicolas Forestier and the Great Urban Works of Havana, 1925-1930"* en *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, Miami, Vol. 22, Cuba Theme Issue. (1996), pp. 150-185

López, Liset; "*La Avenida Paseo", Arquitectura y Urbanismo*, La Habana, Vol. XXIV, n. 1/2003

Llanes, Llilian; *1898-1921. La transformación de La Habana a través de la arquitectura*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1993
__ *Apuntes para una historia sobre los constructores cubanos,* Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1985

Martín Brito, Lilia*; El Desarrollo urbano de Cienfuegos en el siglo XIX,* Universidad de Oviedo, 1998
Martínez Inclán, Pedro. *"La ciudad y su región", Arquitectura,* La Habana, n.184-85, 11-12/1948 pp.287-294
__ "*Los planes reguladores de La Habana y los arquitectos Forestier y Martínez Inclán", Arquitectura,* La Habana, n.157, 08/1946 pp.244-248
__ "*Anverso y Reverso", Arquitectura y Artes Decorativas,* La Habana, n.3, 03/1931 pp.13-16
__*La Habana actual. Estudio de la capital de Cuba desde el punto de vista de la arquitectura de ciudades*. Imprenta Fernández y Ca., La Habana, 1925

Méndez Capote, Renée (1964) *Memorias de una cubanita que nació con el siglo*. Editorial Gente Nueva, La Habana, 1998

Moreno Fraginals, Manuel; *Cuba/España, España/Cuba. Historia común.* Crítica, Barcelona, 2002

Morrisson, Allen; *Electric transport in Latin America* en *http://www.tramz.com*

Muñoz Castillo, Maria Teresa; *"Los valores urbanísticos del reparto de Vista Alegre en Santiago de Cuba".* Tesis Doctoral, Universidad de Oriente, Factulad de Construcciones y ISPJAE, Facultad de Arquitectura, Santiago de Cuba, 2007

Museo de Ciencias Naturales; *Tranquilino Sandalio de Noda. Figura Polifacética y sobresaliente de Vueltabajo* , Museo de Ciencias Naturales. Academia de Ciencias de Cuba. Folleto 925 BNC (1963?)

Otero Naranjo, Concepción. *El Vedado, sus valores patrimoniales*. Tesis en opción al grado científico de Doctor en Ciencias del Arte, Universidad de La Habana, Facultad de Artes y Letras, Ciudad de La Habana, 2004

Otero, Raúl; "*Obras de embellecimiento que proyectaba JCN Forestier para La Habana", Arquitectura,* La Habana, n.86, 09/1940, pp.208-215
__ "*La Habana y su futuro ensanche y embellecimiento", Arquitectura,* La Habana, n.8, 03/1940, pp.96-97

Pávez Ojeda, Jorge; *El Vedado 1850-1940. De monte a reparto. Territorio e identidades de un barrio habanero*, Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), La Habana, 2003

Perez Jr., Louis A.; "*Between Baseball and Bullfighting: The Quest for Nationality in Cuba, 1868-1898", The Journal of American History,* Vol. 81, n. 2. 9/1994, pp. 493-517

Pérez Escolano, Victor; *"Una mirada europea en el espejo de la arquitectura moderna caribeña"* en Docomomo Journal n.33: El Movimiento Moderno en el Caribe insular. París, 09/2005, pp.86-93

Pérez Gallardo, L.; Fernández Martínez, M.; Rodríguez Reina, Z.; *Ley General de la vivienda,* Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2004

Pezuela y Lobo, Jacobo de la ; *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de la isla de Cuba.* Tomo I al III, 1863, Tomo IV, Imprenta del establecimiento de Mellado, Madrid, 1866

Portero, Ada E; "*El taller de El Vedado. Una experiencia memorable", Arquitectura y Urbanismo,* La Habana, Vol. XXV, n. 1/2004

Préstamo y Hernández, J. (ed) *Cuba. Arquitectura y Urbanismo,* Miami, 1995

República de Cuba. Comisión Central Pro-Monumento. *En memoria de José Martí.* La Habana, 1938

Rigau, Jorge; "*No Longer Islands: Dissemination of Architectural Ideas in the Hispanic Caribbean, 1890-1930", The Journal of Decorative and Propaganda Arts,* Miami, Vol. 20. (1994), pp. 236-251

Rigol, Isabel; Rojas, Ángela*; "Entre nostalgie et sauvegarde, les hauts et les bas de La Rampa", Architecture d'Aujourd'hui,* 350, 01-02/ 2004, pp. 54-63

Rodríguez, Eduardo *"Exposiciones en el VII Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos", Arquitectura Cuba,* La Habana, *n.*331, 01/1964, pp.28-29

Rodríguez, Eduardo L.. *"La Habana republicana: seis décadas de desarrollo urbano en la capital de Cuba". Temas*, n. 24-25. La Habana, 01-06/ 2001, pp.123-131.
__*The Havana Guide modern architecture, 1925-1965,* Princenton Architectural Press, New York, 2000
__*La Habana: Arquitectura del Siglo XX,* Blume, Barcelona, 1998

Rodríguez, Eduardo L. y Martín Zequería, María Elena. *La Habana. Guía de arquitectura / Havana, Cuba. An Architectural Guide,* Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección Provincial de Planificación Física y Arquitectura, La Habana-Sevilla, 1998
__*La Habana colonial. Guía de Arquitectura*, Dirección Provincial de Planificación Física y Arquitectura, La Habana-Sevilla, 1993 Prólogo de Coyula Cowley, Mario

Rodríguez, Eduardo L., Beusterien, John, Menocal, N.G. *"The Architectural Avant-Garde: From Art Deco to Modern Regionalism", The Journal of Decorative and Propaganda Arts,* Miami, Vol. 22, Cuba Theme Issue (1996), pp. 254-277

Roig de Leuchsenring, Emilio. *La Habana. Apuntes históricos*, Tomo II y Tomo III, Consejo Nacional de Cultura / Oficina del Historiador de la Ciudad, La Habana 1964
__ *Las calles de La Habana,* Cuadernos de Historia Habanera (La Habana), n.5, 1936

Rubert de Ventós, Maria; "*Cinco esquemas de ciudad funcionalista: los planes de Josep Lluis Sert en América Latina"; Arquitecturas Bis,* Barcelona, n. 49 03/1985, pp. 8-12

Sambricio, Carlos; *La Habana 1925-1950: una reflexión sobre la arquitectura nacional* en *Arquitectura en la ciudad de La Habana: primera modernidad*, (pp. 3-21) Colegios Oficiales de Arquitectos de Asturias, de Castilla y León Este, De Galicia y de León, Electa, Madrid, 2000
__*Equipamientos y vivienda en La Habana 1925-1950* en *Arquitectura en la ciudad de La Habana: primera modernidad, op. cit.* (pp. 23-47)

__*Notas bio-bibliográficas sobre los arquitectos de La Habana entre 1925 y 1950* en *Arquitectura en la ciudad de La Habana: primera modernidad, op. cit.* (pp. 49-63)

Scarpaci, Joseph L.; Segre, Roberto; Coyula, Mario; *Havana two faces of the Antillean metropolis,* Chichester, New York Wiley, 1997

Segre, Roberto; *"Un ménage à trois urbanístico: José Luis Sert en La Habana",* en *Miradas cruzadas, intercambios entre Latinoamérica y España en la Arquitectura española del siglo XX,* Actas Preliminares, Pamplona, 13/14 marzo 2008, Escuela Técnica Superior de Arquitectura Universidad de Navarra, pp.9-28 *(www.unav.es/arquitectura/documentos/publicaciones/pdfs/172.pdf)*

__*Havana, from Tacón to Forestier* pp. 193-213 en Almandoz, A. *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*, Routledge, London, 2002

__*Ortodoxia y digresiones de la primera modernidad* en *Arquitectura en la ciudad de La Habana: primera modernidad*, (pp. 65-101) Colegios Oficiales de Arquitectos de Asturias, de Castilla y León Este, De Galicia y de León, Electa, Madrid, 2000

__"*Cerdà en el mar del Caribe*", *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, n. 125, XXXII, Madrid, 2000, pp. 571-576

__"*La Habana siglo XX: espacio dilatado y tiempo contraído*", *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, XXXIII, n. 110, Madrid, 1996, pp. 713-731.

__*Arquitectura y urbanismo de la Revolución Cubana*, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1989

__"*La Habana de Forestier. Los epígonos del modelo Hausmaniano en América Latina*", *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, n. 151, Barcelona, 04/1982, pp. 19-26

__*La vivienda en Cuba: República y Revolución*. Premio Ensayo, 1979, Departamento de Actividades Culturales, Universidad de La Habana, La Habana, 1980

__*Diez años de arquitectura en Cuba revolucionaria*, UNEAC, La Habana, 1970

Segre, Roberto; Aruca, Luís; Cáredenas, Eliana; *Historia de la Arquitectura y el Urbanismo: América Latina y Cuba,* Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1981

Segre, Roberto y Baroni, Sergio; "*Cuba y La Habana. Historia, población y territorio". Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales,* XXX (116) Madrid, 1998, pp.351-79

Segre, Roberto y Coyula Cowley, Mario; "*Las incógnitas de La Habana", Revista encuentro*, Madrid, otoño 2008, pp.120-125

Segre, Roberto y Rayo, Joaquin; *Introducción histórica a las estructuras territoriales y urbanas de Cuba, 1919-1950.* Facultad de Arquitectura CUJAE, La Habana, 1978

Segre, Roberto (Redacción de Arqutiectura/Cuba) e Instituto de Planificación Fisica *La Habana 1. Revista Arquitectura Cuba*. Monográfico n. 340, 3/1971 y *La Habana 2. Revista Arquitectura/Cuba*. Monográfico n. 341, 1/1973. Publicados a posteriori en *La Habana transformación urbana en Cuba*, Gustavo Gili, Barcelona,1974

Serrano León, Kerka; Hassib Abdallah, Marwan*; "Análisis Histórico y Urbano de El Vedado".* Tesis de diploma. Dir. María Victoria Zardoya Loureda. Facultad de Arquitectura, La Habana, Curso 1996-97

Sert , Josep Lluís (TPA) "*Plan Piloto de La Habana: directivas generales, diseños preliminares, soluciones tipo".* Lester, P. / Sert, J.L. / Schulz, P. Saelye Stevenson Value & Knecht-Consulting Engineers, La Habana, 1959

__*"La Havane: Plan Pilote et Directives générales", Architecture d'Aujourd'hui*, n.88, 1960, pp.62-71

Suárez Ulloa, Alberto*; "Vedado 140, entre XIX y XXI".* Tesis de diploma. Dir.Ángela Rojas Ávalos y Arq. Amaury Tosco. Facultad de Arquitectura, La Habana, Curso 1998-99

Valadares y Morales, Ángel Luís; *Urbanismo y construcción. Compendio de Leyes, Decretos, Decretos-Leyes, Reglamentos, Acuerdos de los Ayuntamientos, órdenes y demás disposiciones referentes a la Urbanización y Construcción en general,* Segunda Edición, P. Fernández y Cia., La Habana, ediciones 1947 y 1954

__*Condicionales de los repartos en los terrenos urbanizados del término municipal de La Habana*. La Habana, 1923

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

__*Cuba y sus pueblos. Censos y Mapas. Siglos XVIII y XIX.* CIDCC Juan Marinello, La Habana, 2002

__*"Havana between Two Centuries", The Journal of Decorative and Propaganda Arts,* Miami, Vol. 22, Cuba Theme Issue. (1996), pp. 12-35

__*"El malecón habanero". Revolución y cultura,* La Habana, época 4, año 33, n. 4, 1994, pp.46-50

Weiss, Joaquín E. *La arquitectura colonial cubana. Siglos XVI al XIX*, Instituto Cubano del Libro, Junta de Andalucía, La Habana-Sevilla, 1996

__ *Medio siglo de arquitectura cubana*. Universidad de La Habana, La Habana, 1950

Zardoya Loureda, María Victoria; *El Vedado: la Ley y el Orden* (2003) en *Regulaciones urbanísticas. Ciudad de La Habana. El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución,* Dirección Provincial de Planificación Física. Ciudad de La Habana. 2007

__ *"La Habana del Oeste", Planificación Física-Cuba*, La Habana, n.7, 2004, pp.33-39

__ *"La calle Línea en El Vedado", Arquitectura y Urbanismo*, La Habana, Vol. XXIV, n.3/2003

__ "*La ciudadela Habanera. Antecedentes Históricos", Arquitectura y Urbanismo*, La Habana, n.2/2003, Vol. XXIV

Zéndegui, Guillermo de. *Las Primeras ciudades cubanas y sus antecedentes urbanísticos: la planificación urbana en las colonias españolas, origen y fundación de los primeros núcleos urbanos, bosquejo del desarrollo urbano de La Habana,* Cuban National Heritage, Miami, 1997

Fuentes digitales (websites)

Datos generales y administrativos

http://www.habananuestra.cu/ Portal de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana

http://www.one.cu/ Oficina Nacional de estadística, República de Cuba

http://www.guije.com/pueblo/municipios/habana/index.htm/

http://www.habanaenlinea.cu/mihabana/index.html/

Diccionario de la literatura Cubana http://www.cervantesvirtual.com/servlet

Archivo digital Universidad de Wisconsin-Madison *www.wisc.edu/arth/....*

Ortofotografías *http://maps.google.com/*
http://www.bing.com/maps

Fotografías *http://www.panoramio.com*

Postales antiguas *http://www.guije.com*
http://www.bedincuba.com

Documentales
"Soy Cuba". Dirigida en 1964 por Mijail Kalatozov, con guión soviético-cubano de Enrique Pineda Barnet y Yevgeny Yevtushenko,

Information Films, "*La habana de los* 50" (Documental), recurso audiovisual, *http://www.youtube.com.*

"Habana, Cuba, 1930s", Andre de la Varre. *http://www.youtube.com/watch?v=fEMYLkpYxX8*

"El broadway Habanero: la calle 23 del Vedado". Cuba, Documental Cuba Color Films. Alberto G. Montes, 1955, *http://www.youtube.com/watch?v=I-Ws0RyUwrA*

Selección revistas
(además de las citas anteriores)

El Porvenir del Carmelo.
Periódico Industrial, económico, de la literatura y de las Artes
n.1 - 8 de enero de 1860 – hasta n.34 -diciembre 1860 (periodicidad semanal). A partir de n.35 "El Porvenir".
Director: D. José de Frías. Corresponsal en Europa (París): Conde de Pozos Dulces

Número 1 Año 1 (8 de enero de 1860)
Número 3 Año 1 (22 de enero de 1860)

Revista del Vedado
Publicación mensual. Órgano oficial de la Asociación de Propietarios, Industriales y Vecinos del Vedado
n.1 – junio 1904 hasta diciembre 1912 (periodicidad mensual).

Carrera Justiz, Francisco; "*La historia de los Barrios*", n.1, año I, 06/1904, pp.8-11
De la Iglesia, Álvaro; "Lo que es y lo que debe ser", n.8, año I, 01/1905, pp.131-133
Redacción (R.); *"Baños de mar"*, n.12 año I, 05/1905. pp.220-221
González Curquejo, A; "*Las Calles del Vedado"*, n.1 año II, 06/1905, pp.5-7
R. *"Ordenanzas Sanitarias"* , n.9, año II, 02/1906, pp.162-167
R. "*Seamos francos"*, n.10, año II, 03/1906, pp.193-194
R. "*Nuestro Certamen ¿Cuál es la casa del Vedado que por su construcción, belleza y situación, desearía Vd. poseer para habitarla?"*, n.10, año II, 03/1906, pp.202-203 y otros números
R. "*El tranvía eléctrico. Prolongación de sus líneas",* n.2, año V, 08/1908, pp.566-568
R. *"El Conde de Pozos Dulces"*, n. 6, año V, 12/1908, pp.622-627
R. *"Los barrios del Vedado, Príncipe y Medina. Límites oficiales que se les asignan"*, n. 2, año VI, 08/1909, pp.23-24
R. *"Los baños de mar y los niños"*, n. 2, año VI, 08/1909, pp.24
R. *"El Vedado"*, n. 4, año VIII, 04/1912, p.12

Revista Arquitectura *Colegio de Arquitectos de La Habana*
Denominación variable Arquitectura, Arquitectura y Artes Decorativas, Arquitectura y Urbanismo, Arquitectura Cuba
Desde 1917

REFERENCIAS GENERALES

Prieto, Alberto; *"Las oportunidades de La Habana. El futuro bosque de la ciudad"*, *Arquitectura y Artes Decorativas,* La Habana,n. 28, 11/1935, pp.17-19
Gómez Mayorga, Mauricio; *"Evolución de la arquitectura en Cuba", Arquitectura,* La Habana,n.101, 12/1941, pp.412-425
Mesa Suárez, Ramón, "*Trazado y construcción de poblados". Arquitectura*, La Habana, n.107, 06/1942, pp.225-228
R; "
Arquitectura, La Habana, n.126, 01/1944, pp.12-13
Cossío del Pino, Raúl "*Proyecto de Zona apartamental para El Vedado". Arquitectura*, La Habana, n.162, 01/1947, pp.33-36
Alloza, Fernando; "*Lo que se construye en La Habana". Arquitectura*, La Habana, n.169, 06/1947, pp.259-62
R; *"El malecón de La Habana" I y II, Arquitectura,* La Habana, n.198-199, 01-02/1950, pp.35-38 y 42-49
R; *"La Remodelación de La Habana. Las Obras del Ministro de Obras Públicas. Ing. Manuel Febles Valdés", Arquitectura,* La Habana, *n.*204,206,207,209, 07,09,10,12/1950
Fernández Simón, Abel; "*Nuevo conducto de 48" y 36" de diámetro para el abasto de agua de los barrios Vedado, Medina, Ptes. Grande", Arquitectura,* La Habana,n.226, 05/1952, pp.209-215
Rayneri Piedra, Eugenio; *"La rebaja de los alquileres. Carta abierta", Arquitectura,* La Habana, *n.*228, 07/1952, p.289
R; *"La modificación de la ley de alquileres", Arquitectura,* La Habana, *n.231*, 10/1952, pp.426-428
Cabrera, Manuel; *"La Ley de Alquileres o "El monstruo de la calle", Arquitectura,* La Habana, n.34, 01/1953, p.14
R; *"Ley de solares yermos o reforma urbana"*, *Arquitectura* n.311-17, 06-12/1959, La Habana, pp.228-229

REFERENCIAS A OBRAS

R*; "El "Vedado Tennis Club". Sus nuevas obras", Arquitectura,* La Habana, n.4 año I, 10/1917, pp.14-17
R; *"El Hospital municipal de Maternidad Elvira Machado de Machado", Arquitectura,* La Habana, n.6 vol. 15, 06/1931, pp.18-23
Guerra, César E.; "*Los trabajos de la Secretaría de Obras Públicas. El Balneario del Vedado". Arquitectura*, La Habana, n.33, 04/1936, pp.8-12
R; *"Edificio de los Laboratorios Chediak"*, *Arquitectura,* La Habana, n.114, 01/1943
R; *"Una obra del arq. José Antonio Sánchez Mouso", Arquitectura,* La Habana, n. 188, 03/1949, pp.78
R; *"Una obra de los arquitectos Pizarro, Lanz y Del Pozo"*, *Arquitectura,* La Habana, n.194, 09/1949, pp.266-269
R; *"Inauguración edificio de la caja de jubilaciones y pensiones del Colegio Prov. de Arquitectos", Arquitectura,* La Habana,n.197, 12/1949, pp.344-349
R; *"Una obra de Aquilez Maza, arquitecto y Emilio Lorenzen, Ingeniero"*, *Arquitectura,* La Habana, *n.*214, 01/1951, pp.222-225
R; *"La Remodelación de La Habana. (…) La Plaza Cívica J.Martí", Arquitectura* La Habana, n.212, 03/1951
Moreno López, Gustavo; *"El Centro Médico", Arquitectura,* La Habana, n.212, 03/1951, pp.121-130
R; *"Una obra del arq. Reinaldo Díaz Alvarez", Arquitectura,* La Habana, n.216, 07/1951, pp.300-303
R; *"Una obra de los arqs. Nicolás Arroyo y Gabriel Menéndez"*, *Arquitectura,* La Habana, n.218, 09/1951, pp.392-395

R; *"Una obra del Arquitecto Rafael de Cárdenas. Inauguración del Centro Comercial de Infanta y 23", Arquitectura,* La Habana, n.222, 01/1952, pp.20-25
R; *"La Iglesia y el Centro Estudiantil Universitario del Vedado. Premio Medalla de Oro de 1951", Arquitectura,* La Habana, n.224, 03/1952, pp.102-106
R; *"Edificio del retiro Odontológico", Arquitectura,* La Habana, n.224, 05/1952, pp.177-182
R; *"Una obra del arq. Zenón Martín", Arquitectura,* La Habana, *n.*239, 06/1953, pp.239-255
R; *"Edificio de apartamentos en la calle 17 y 6, Vedado", Arquitectura* La Habana, n.247, 02/1954, pp.61-63
R; *"Una obra del arq. Raúl A. Fumagalli", Arquitectura,* La Habana, n.247, 02/1954, pp.71-74
R; *"Una obra de los arquitectos Artaud y Gutiérrez", Arquitectura,* La Habana, n.248, 06/1954, pp.117-119
R; *"Una obra de los arquitectos Pacual de Rojas y Fernando Martínez Campos", Arquitectura,* La Habana, n.254, 09/1954, pp.394-400
R; *"Una obra del arq. Enrique Borges Recio", Arquitectura,* La Habana, n.255, 10/1954, pp.436-439
R; *"Una obra del arq. Alejandro Capó y Boada", Arquitectura,* La Habana, n.257, 12/1954, pp.536-539
R; *"El concurso para la construcción del Edificio del Seguro Médico", Arquitectura,* La Habana, n.269, 12/1955, pp.546-572
R; "El edificio FOCSA. Una obra del arq. Ernesto Gómez Sampera", *Arquitectura,* La Habana, n.275, 06/1956, pp.242-251
Estévez, Reynaldo y Zayas, Eduardo; *"FOCSA. Edificio apartamental en propiedad horizontal", Arquitectura Cuba,* La Habana, n.311-17, 06-12/1959, pp.190-196
Buigas, Octavio; *"Parque deportivo José Martí", Arquitectura Cuba,* La Habana, n. 322, 05/1960, pp.264-67
R; *"Pabellón Cuba de la Exposición del VII Congreso UIA", Arquitectura Cuba,* La Habana, n.331, 01/1964, pp.26-27

Bibliografia Complementaria: ciudad hispanoamericana y casos análogos

Ciudad Hispanoamericana

AAVV; *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Madrid, n.125, 2000.

AAVV y García-Bellido, J. (coord) *Cerdà y su influjo en los ensanches de poblaciones. Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Madrid, n.119-120, 1999. Republicado en Monografías Ministerio de Fomento, Madrid, 2004

AAVV; *Historia Urbana de Iberoamerica. Tomo III. 1.La ciudad ilustrada: Reforma e Independencia (1750-1850) y 2. La ciudad ilustrada: Análisis regionales (1750-1850),* Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, Madrid,1987-1992.

Archivo General de Indias; *Planos de ciudades iberoamericanas y filipinas existentes en el Archivo de Indias.* Introducción por Fernando Chueca Goitica y Leopoldo Torres Balbas, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid,1951

Bonet Correa, Antonio; *El urbanismo en España e Iberoamérica***,** Cátedra, Madrid, 1991

CEHOPU (ed) *La ciudad hispanoamericana, Actas del Seminario***,** Buenos Aires, 1985, MOPU, Madrid, 1987
CEHOPU y Terán, Fernando (ed); *La ciudad hispanoamericana. El Sueño de un Orden*, Catálogo exposición, Cehopu-Cedex-Ministerio de Fomento, Madrid, 1989.

García Fernández, José Luís *"Análisis dimensional de modelos teóricos ortogonales de las ciudades españolas e hispanoamericanas desde el siglo XII al XIX".* CEHOPU (ed) *La ciudad hispanoamericana, Actas del Seminario*, Buenos Aires, 1985, MOPU, Madrid, 1987.

García Zarza, Eugenio, *La ciudad en cuadrícula o hispanoamericana. Origen, evolución y situación actual,* Ed. Instituto de Estudios de Iberamérica y Portugal, Universidad de Salamanca, 1996.

Gasparini, Graziano; *The Spanish-American grid plan, an urban bureaucratic form,* en Lejeune, Jean-François (ed); *The New city. Foundations,* University of Miami School of Architecture, Madrid, 1991, pp.6-17

González Tascón, Ignacio; *Ingeniería Española en Ultramar: siglos XVI-XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992

Guitiérrez, Ramón, *Arquitectura y urbanismo en latinoamérica,* ed. Cátedra, Madrid, 1992.

Hardoy, Jorge Enrique; *Cartografia urbana colonial de América Latina y el Caribe,* Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo-IIED-América Latina, Buenos Aires, 1991

__ *"Dos mil años de urbanización en América Latina"* en Hardoy, Jorge Enrique y Tobar, Carlos (dir) *La urbanización en América Latina*, Editorial del Instituto, Buenos Aires, 1969

__ *Las ciudades en América Latina. Seis ensayos sobre la urbanización contemporánea,* Paidós, Buenos Aires, 1972

Hardoy, Jorge Enrique y Tobar, Carlos (dir) *La urbanización en América Latina*, Editorial del Instituto, Buenos Aires, 1969

Morales Padrón, E.; *Teoría y Leyes de la conquista,* Ed. Cultura Hispánica, Madrid, 1979

Teran, Fernando; *La ciudad colonial. La extensión de la cuadrícula en el territorio americano en* CEHOPU y Terán, Fernando (ed); *La ciudad hispanoamericana. El Sueño de un Orden*, Catálogo exposición, Cehopu-Cedex-Ministerio de Fomento, Madrid, 1989.

__*"El urbanismo europeo en América y el uso de la cuadrícula. Cerdà y la ciudad cuadricular". Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales,* Madrid, XXXI (119-120) 1999, pp.21-40

Torres Sánchez, J. y Salazar Hurtado, L.A. *Introducción a la historia de la Ingeniería y de la educación en Colombia*, Universidad Nacional de Colombia.

Ciudad Lineal

AAVV; Art*uro Soria y el urbanismo europeo de su tiempo, 1894-1994: primer centenario de la Compañía Madrileña de Urbanización,* Fundación Cultural COAM, Madrid, 1996

Alonso Pereira, José Ramon, *La Ciudad Lineal de Madrid*, Arquithemas, núm. 3, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona 1998

Collins, George R. *Arturo Soria y la Ciudad Lineal,* Rev. de Occidente, Madrid, 1968

López Bustos, Carlos; *Tranvías de Madrid*, Ediciones Aldaba, Madrid, 1986

Belgrano-Buenos Aires

Casella de Calderón, Elisa *"Belgrano. La ciudad yuxtapuesta"* número 6, monográfico revista *Buenos Aires nos cuenta*, Buenos Aires, 1984

Díez, Fernando E. *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*. Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1992

Junta de Andalucía, Buenos Aires. Municipalidad de la Ciudad; *Buenos Aires: ocho recorridos por la ciudad. Guía de arquitectura,* Buenos Aires, 1994

Gorelik, Adrián; *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936,* Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, 1998

Gutiérrez, Ramon; *Buenos Aires, A Great European City* en Almandoz, A. (ed) *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*, Routledge, London, 2002

Gutman, M y Hardoy, J.E. *Buenos Aires 1536-2006. Historia del Área Metropolitana*. Ediciones Infinito, Buenos Aires, 2007

Sta. maría la Ribera-Mexico DF

Boils, Guillermo; *Santa María la Ribera. Pasado y presenta de la colonia*; Universidad Autónoma Metropolitana. Xochimilco, México DF, 2005

McMichael Reese, Carol; *The Urban Development of Mexico City, 1850-1930* en Almandoz, A. (ed) *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*, Routledge, London, 2002

Garcia Parra, A. *Valoración de los proyectos de geometría en la generación, permanencia y adaptabilidad de algunas tramas urbanas en forma de ensanche: el caso de la Colonia San Miguel Chapultepec en la ciudad de México.* Tesis Doctoral Dir. Miquel Domingo DUOT, UPC, Barcelona, 2006

Pocitos-Montevideo

Ligrone, Pablo y Perdomo, Angela; *"Proyecto de Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Pocitos. Memoria de Información del Plan"*. Diciembre 2001. *www.montevideo.gub.uy/pot/pepo.pdf*

Otero, Ruben. Universidad de la República Oriental de Uruguay. *De las Leyes de Indias al urbanismo estratégico. Notas sobre la influencia en el urbanismo uruguayo*. Facultad de Arquitectura. Montevideo 1997

Guía Arquitectónica y Urbanística de Montevideo, Junta de Andalucía, Intendencia Municipal de Montevideo, 1992

Torres Corral, Alicia *La mirada horizontal. El paisaje costero de Montevideo*, Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo, 2007.

Villa América-Sao Paolo

Naclerio Homem, M.C. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeteira, 1867-1918*, M. Fontes, Sao Paulo, 1996

Da Silva Pereira, Margareth; *The time of the Capitals: Rio de Janeiro and Säo Paolo: Words, Actors and Plans* en Almandoz, A. (ed) *Planning Latin American Capital Cities 1850-1950*, Routledge, London, 2002

Marinho Nery Jr, José; *Um século de política para poucos: O Zoneamento Paulistano 1886–1986*, FAU USP 2002; *http://jmarinho.sites.uol.com.br/sumario.html*

Malta Campos, Candido; Helena Gama, Lúcia; Sacchetta, Vladimir; *São Paulo. Metrópole em trânsito*, SENAC, Sao Paolo, 2005

Goulart Reis, Nestor; *Sao Paolo. Vila Cidade Metrópole*, Prefetura de Sao Paolo, 2004

Lima de Toledo, benedito; *Sao Paolo, tres cidades en um século*, Plivraria Suas Cidades, Sao Paulo, 1983 (1ª ed. 1934)

ARCHIVOS
Selección documental

*Algunos originales y copias se conservan en más de un archivo. No obstante, no aparecen repetidos en la siguiente relación documental, sino una vez única según orden de consulta.

a/CUBA

ANC ARCHIVO NACIONAL DE CUBA

Mapas y Planos

Generales. La Habana

-. *Plano Topográfico extramuros.* Rafael Rodríguez, 1841
-. *Plano de la Habana* 1875 por D.Esteban Pichardo e 1:10.000
-. *Plano de La Habana. Map showing street pavements*, Major Corps of Engineers USA, 1899. ANC
-. *Plano de La Habana. Map showing street cleaning*, Major Corps of Engineers USA, 1899. ANC
-. *Plan of water main distribution of Havana*, Major Corps of Engineers USA, 1899. ANC -. *Map showing the parks.*Office of Chief Engineer, 1901. Sobre *Plano de La Habana* por D.Esteban Pichardo e 1:10.000.
-. *Map of Havana and Suburbs showing Havana Electric Railway Company's System,* diciembre 1904, sc. 1 in=5.000 ft
-. *Plano del Municipio de La Habana indicando los trazados actuales y nuevos proyectos de ensanche, embellecimiento y mejoramiento de la ciudad de acuerdo con la Ley de 15 de julio de 1925,* e 1:5000
-. *Plano General de la Ciudad de La Habana*, 1926, e 1:10.000
-. *Monumental Map of the city of Havana & suburbs drawn Specially for the Key to Havana Tourist Guide* 1928. Roger Le Féburе, Editor
-. *Plano de La Habana para turistas.* Francisco Roig, 1936
-. *Panoramic and Monumental Map of Havana drawn specially by Rogelio L.Mirabala. Compliments of the Cuban Tourist Comission,* sf. (finales de los 40')
-. *Plano de la Habana map showing.* 1894; 1/1000
-. *Plano de la Ciudad de La Habana,* (Alcantarillado y pavimentación), 1914.
-. *Plano de la Ciudad de La Habana* (en tela), R.Sorondo, e 1.20.000, 1938

Parciales y específicos. El Vedado

3.474.- *Proyecto de Prolongación del Poblado El Vedado*, e 1:2000, sf
3.894.- *Plano demostrativo de las aceras construidas en El Vedado,* 1910.
3.905.- *Reparto Ensanche del Vedado,* e 1:1000, sf (14 hojas)
3.936.- *Proyecto de Reparto del Vedado. Perfiles de calles*, 1927 (26 hojas)
6.023.- *Proyecto de Parque en calle L, frente al Hospital Reina Mercedes,* noviembre 1905, e 1:250
6.025.- *Plano del Parque "Carmen Medina" con proyecto de reformas en la explanada central,* julio 1910, Enrique Montelieu y otros
6.256.- *Proyecto Parque para la iglesia del Vedado, 11 entre C y D,* mayo 1903
6.437.- *Proyecto de Playa, Balneario, Muelle de Diversiones y Hotel en el litoral del Vedado*. Agosto 1913.
6.440.- *Plano parcial de la prolongación del Malecón,* aprobado en 1908, e 1:2000
6.489.- *Plano del litoral del Vedado comprendiendo las calles entre 11 y E*, 1900 e 1:2000
8.678.- *Licencia para la construcción de "la estación y paradero y caballerías del ferrocarril urbano en La Chorrera",* de 21 de marzo de 1859. Archivo Nacional de Cuba, Legajo 29
8.839.- *Plano del juego de Pelota Vasco-Navarro (...) en el Vedado*, 1884
9.215.- *Plano Topográfico Vedado*, Habana, 24 de diciembre de 1872
10.026.- *Levantamiento planimétrico de la calle 23 de 12 a 32*
10.041.- *Proyecto de prolongación de la calle 23 de El Vedado, desde la calle 12, hasta el Río Almendares* e 1:1.000. Diciembre 1912. Secretaría de Obras Públicas
10.088.- *Reconstrucción de la calle 17 desde 28* hasta O. Vedado, sf, e 1:500

10.290.- *Ampliación de los cruceros comprendidos entre las calles 12 y 23. P*lan de obras del gobierno del Dr. Ramón Grau de San Martín, 1944
10.425.- *Plano de aceras para la Calzada de El Vedado y Calle de Línea entre Calzada de la Infanta y G*. e 1:1.000. Nov. 1907
12.927.- *Plano del Barrio del Vedado,* 1909, e 1:5000
16.414.- *Proyecto de Reparto Ensanche del Vedado. Topográfico*, 1927
17.848.- *Proyecto arbolado, alumbrado y reconstrucción (...) Avenida de los Presidentes* (entre 5 y 13), abril 1927. e 1:250
17.849.- *Proyecto arbolado, alumbrado y reconstrucción (...) Avenida de los Presidentes (*entre 3 y 5). Abril 1927. e 1:250
18.950.- *Plano del muro de concreto en la parte baja del litoral del Vedado desde la calle J hasta la calle 22,* agosto 1909, e 1:2.000
18.952.- *Plano del Muro de concreto en la parte baja del litoral de El Vedado desde la calle J hasta la calle 22.* e 1:2.000. Agosto 1909. Secretaría de Obras Públicas.
19.644.- *Plano del litoral del Vedado entre E y 26,* e 1:2000, sf
19.656.- *Plano del litoral del Vedado entre Belascoain y 11*, e 1:2000, sf
21.004.- *Plano General. Prolongación del Malecón de El Vedado desde la Caleta de S.Lázaro hasta el río Almendares* Escala 1/1000. Julio 1908. Secretaría de Obras Públicas
21.004.- *Plano General. Prolongación del Malecón en El Vedado desde la Caleta de S.Lázaro hasta el río Almendares* Escala 1/1000. Julio 1908. Secretaría de Obras Públicas
21.012.- *Plano del Malecón desde la calle O hasta la Avenida de los Presidentes, donde se hacen figurar las propiedades afectadas por las zonas de repartimiento de 20, 30 y 50 m*, noviembre 1927, e 1:1000
21.049.- *Anteproyecto de embellecimiento en la prolongación del Malecón*, noviembre 1928, J.C.N. Forestier 67x156
22.495.- *Plan showing work completed june 6, 1901 and proposed extension of sea wall algong Golf avenue. Vedado,* junio 1901
-. *Proyecto de prolongación del paseo del Malecón, desde el crucero de Línea y 17 hasta la calle G.* Diciembre 1918.
-. Plano de Aceras para la Calzada del Vedado y Calle de Línea entre Calzada de la Infanta y G, noviembre 1907, e 1:1000
-. Plano que indica las cercas que actualmente tienen las propiedades del lado Oeste de la Calle G entre las Calles 17 y 23 (...), e 1:500, mayo 1908
-. *Plano que medí y dislindé en diez y siete de Nobre de 1859 (....) herederos de Dn. Juan y Dn. Alejo Sigler*, septiembre 1930

Licencias para fábricas

-. 1844 Permiso para construir un colgadizo en el Vedado. J.Frias
-. 1856 Permiso para construir una casa en El Vedado. J.Frias
-. 1848 Permiso para construir unos hornos de cal en el Vedado
-. 1849 permiso para construir unas canteras. F.Frias.
-. 1859 J.D Trigo: Paradero provisional pere el FF.Urbano
Plano de L.Iboleón y Bosque. nº0/8678 nºley 29
-. 1860. J.D Trigo. Obras en la glorieta de la casa de el Carmelo.
Plano:nº0/8865 nºley 30

Licencias de construcción

Relación exhaustiva de expedientes correspondientes a:

-. Calle 23 / entre 10 y 14 y Calle 12 / entre 25 y 21
-. Calle 25 / entre F y H y Calle 12 / entre 23 y 27
-. Calle 17 / entre L y N y Calle M / entre 15 y 19
-. Calle 17 / entre G y I y Calle H / entre 15 y 19
-. Calle 4 / entre 19 y 23 y Calle 21 / entre 2y 6

BNJM BIBLIOTECA NACIONAL JOSÉ MARTÍ

Mapas y planos

-. *Plano de repartos de Carmelo, Vedado, Medina, Rebollo, Garden City y Mazón. e* 1:500. Rodríguez. 1858. Copia de agrimensor. Arquitecto M. Pérez y Romero.
-. *Plano de la población titulada El Carmelo* (...). La Habana 1859. Copia de 1936 sobre copia de 1877.
-. *La Habana y sus alrededores,* Ramon de Sagra, 1842
-. *Plano de 1914 y plano caducado aprobado por el Ayuntamiento de 1885*. e 1/2000
-.*Plano General de los repartos Carmelo, Vedado, Medina, Rebollo-Azotea-San Antonio y otros*. Copia de Benito Lagueruela, 1920. Original 1902. e:1:5000-. *Plano numeración casas de El Vedado*". 1.5000. La Habana 1909.
-. *Proyecto de reparto en las fincas de El Vedado o La Vega y Manuel Chiquito Cojimar*. 1918. e 1:5000
-. *Plano del replanteo de la poligonal de Delisle con respecto a la costa actual y al reparto de El Vedado*, 1923. e1:4000
-. *Plano de situación de la parte del litoral comprendida entre la Calle O a la G (...)* 1925. e 1:1000
-. *Proyecto de prolongación del poblado de El Vedado en terrenos de la finca del mismo nombre*. Copia 1877.

La Habana 1931. e 1:2000 (Detalle manzanas y parque)

Otros

"*Cartas al Conde de Pozos Dulces relativas a la empresa del camino de hierro".* Noviembre 10, 1860; octubre 25, 1865. (BNC 5hojas, 4 cartas, C.M.Morales T.77 Nº22).

"*Cuba, a winter paradise*" (Buffalo, Cleveland & Matthews-Northrup Works) es el nombre de los folletos de propaganda editados a partir de 1910

PFCH PLANIFICACIÓN FÍSICA CIUDAD DE LA HABANA

Mapas y Planos

-. *Plano copia del Ing. José de Ocampo del 22 de mayo de 1887*, 1936.
-. *Reparto de San Lázaro.* Firmado por Enrique Martinez. 5 de febrero de 1907
-. *El Vedado. 1907.* Plano con numeración de manzanas y parcelas (sobre tela)
-. *Plano del reparto de Medina*. 26 de abril de 1907
-. *Reparto San Nicolás.* e 1:2.000. 29 de mayo de 1911
-. *Reparto de la finca San Antonio.* e 1:1.000. 20 de mayo de 1913
-. *Copia del plano que será Nuevo Reparto. Rebollo*. e 1:2.000. 18 de febrero de 1914
-. *Reparto Julia en Vedado.* e 1:1.000. 27 de enero de 1915
-. *Reparto de Bossino.* e 1:2.000. 12 de mayo de 1919. Copia parcial del plano general de Medina de fecha 26 de abril de 1907. Firmado por Enrique Martinez.

Licencias de construcción

Relación exhaustiva de expedientes correspondientes a:

-. Calle 23 / entre 10 y 14 y Calle 12 / entre 25 y 21
-. Calle 25 / entre F y H y Calle 12 / entre 23 y 27
-. Calle 17 / entre L y N y Calle M / entre 15 y 19
-. Calle 17 / entre G y I y Calle H / entre 15 y 19
-. Calle 4 / entre 19 y 23 y Calle 21 / entre 2y 6

GEOCUBA, La Habana

Serie de hojas cartográficas, en papel, a escala 1:2000 sobre el Vedado. Levantamientos etereotopográficos años 1984-1986

Hoja cartográfica, en papel, 3785-III-a-3 escala 1:10.000 sobre un levantamiento de 1990 actualizado en el año 1993

Archivos digitales de Ciudad de La Habana (1/10.000) y Municipio Plaza de La Revolución (1/2.000). Últimas actualizaciones

SHM SERVICIO HISTORICO MILITAR (SHM)

CATÁLOGO GENERAL DE LA CARTOTECA – VOLUMEN I
DIVISION E) SECCIÓN B, GRUPO 7 AMÉRICA CENTRAL, CUBA

5.455.- Plano de La Habana. 1875 (33 hojas). D-22-9.
5.516.- Plano de la plaza de La Habana y sus inmediaciones.- Félix Lemaur. 1829 (duplicado). D-24-24.
5.524-1.- Plano geohidrográfica de La Habana y sus alrededores.- Bruno Caballero, ¿1750?
5.533.- Habana. Plano levantado y costeado por el Excmo. Ayuntamiento, bajo la dirección del Sr. Coronel de Ingenieros D.F. de Alvear y Lara. Año 1874. D-25-9.

CATÁLOGO GENERAL DE LA CARTOTECA – VOLUMEN II.
1ª PARTE
DIVISION E) Sección b, grupo 7. AMERICA CENTRAL, CUBA.

10.833.- *Croquis de la ciudad de La Habana y sus alrededores*. 1882. 1-B-1-22.
11.004.- *Plano de las zonas del Príncipe y Santa Clara, San Nazario*. 1-B-3-25.
11.022.- *Plano general de la zona del Príncipe, San Nazario y Santa Clara*, 1868. 1-B-3-43.
11.027.- *Ferrocarril del oeste. Plano del almacén de retorno*. 1-B-3-48.
11.038.- *Plano de situación de la cantera situada en la batería de Santa Clara que fraudulentamente explota D.José Vueldo en La Habana*. 1-B-3-59.
11.049.- *Plano de situación de la cuartería que don Eusebio Bouza pretende construir en la manzana 120 del Vedado.* 1-B-3-70.
11.055.- *Planos de situación del solar número 2, manzana 75, de Medina, donde proyecta edificar D.Manuel Carretero.* 1-B-3-76.
11.095.- *Plano de situación de una cantera que desea explotar en el punto A D. Pedro Balboa.* 1-B-3-116.
11.201.- *Plano de la situación de los baños de mar del Vedado.* 1-B-5-27.
11.209.- *Plano de la parte exterior del oeste de la población de La Habana* (cinco hojas). 1-B-5-35.
11.214.- *Plano del solar número 8 de la manzana 98 del reparto del Vedado* (tres hojas).
11.265.- *Plano de la casa que se ha de construir en el solar número 7 del Vedado.* 1-B-5-97.
11.267.- *Plano de construcciones de un muelle en La Habana.* 1-B-5-99.
11.481.- *Proyecto de baños públicos en el mar. La Habana,* 1854. 2-B-1-34.
11.532.- *Plano de una parte de la costa de la Chorrera.* 2-B-1-85.
11.565.- *Plano de los terrenos comprendidos entre las baterías de Santa Clara, San Nazario y el castillo del Príncipe.* 2-B-2-33.
11.642.- *Proyecto de un repuesto para pólvora en las canteras en La Habana (Hacienda del Vedado).* 1853. 2-B-3-32.
11.702.- *Ferrocarril del oeste. Casa de máquinas. La Habana,* 1865. 2-B-3-92.
11.763.- *Plano de la cuartería de D. Abelardo Morejón en la manzana 55 del reparto de Medina.* 2-B-4-51.
11.838.- *Vista y elevaciones del frente principal de la casa de la línea G*. H. 2-B-5-26.
11.872.- *Plano del terreno comprendido desde la batería de Santa Clara hasta el poblado de la Chorrera.* 2-B-5-60. Firmado Ing. O'Campo
12.081.- *Ferrocarril del Vedado y la Chorrera, Castillo del Príncipe.* 2-B-7-69.
12.172.- *Croquis de la disposición de carriles del paradero de la Unión. La Habana,* 1850. 3-B-1-60.
12.421.- *Plano del terreno de los alrededores del torreón de la Chorrera levantado con la brújula.- D. José Arcaya*. La Habana, 1858. 3-B-4-39.
12.533.- *Puente sobre el río Almendares*. Cuba. 3-B-6-30.
12.683.- *Plano de la manzana 119, del Vedado de D. Ramón González.* 3-B-7-95.
12.934 – Plano de La Habana (fortificaciones). 1834. Félix Lemaur.
12.941.- *Plano del Vedado.* 4-B-3-58.
13.043.- *Plano de La Habana (*Escala 1/10.000). 1875. 4-B-5-16.
13.252.- *Plano de las inmediaciones de La Habana.* 5-b-1-17.

13.291.- *Plano, perfil de la población titulada el Carmelo, situada por la Chorrera en la margen derecha de la embocadura del río Armendares, a dos con cinco millas de la capital.- D.Luis Iboleón. La Habana, 1859.* 5-B-1-56.
13.359.- *Plano de Zonas del Príncipe, San Nazario, Santa Clara, batería de la Reina y Chorrera.* 5-B-3-4.
13.516.- *Plano de la ciudad de La Habana y su puerto.* 5-B-5-41.

2ª PARTE
DIVISION E) sección b, grupo VII. AMERICA CENTRAL, CUBA.
19.740.- *Línea de intramuros para el servicio de almacenes de S.José.-* Autor: Luis Iboleón. Año: 1853. Hojas: 1. Medida: 72x61 centímetros. 21-b-4-41.
19.804.- *Proyecto de batería en la zona de Santa Clara, castillo del Príncipe. Ferrocarril del Vedado.* Hojas: 18. Medidas: 21x27 (11), 33x17 (2), 26x39 (3), 48x30 (1), 56x38 (1) cm.
23-b-5-53.
19.810.- *Plano porción del Vedado, río Cojimar y su ensenada.* Hojas: 1. Medida: 140x48 centímetros. 23-b-5-60.

CONSULTA DIGITAL Y CATÁLOGOS

PARES / PORTAL DE ARCHIVOS ESPAÑOLES
http://pares.mcu.es/

Archivo General de Indias; *Planos de ciudades iberoamericanas y filipinas existentes en el Archivo de Indias.* Introducción por Fernando Chueca Goitica y Leopoldo Torres Balbas, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid,1951

AAVV; *Cien planos de La Habana en los archivos españoles;* Servicio de Publicaciones del MOPU, Secretaría General Técnica, Madrid, 1985. Catálogo exposición, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, junio-julio Madrid, 1985.

Teran, Fernando; *La ciudad colonial. La extensión de la cuadrícula en el territorio americano en* CEHOPU y Terán, Fernando (ed); *La ciudad hispanoamericana. El Sueño de un Orden*, Catálogo exposición, Cehopu-Cedex-Ministerio de Fomento, Madrid, 1989

Hardoy, Jorge Enrique; *Cartografia urbana colonial de América Latina y el Caribe,* Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo-IIED-América Latina, Buenos Aires, 1991

AGI ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, SEVILLA
-. *Plano de La Habana, en perspectiva,*1567 (M y P. Santo Domingo, 4)
-. *Plano de La Habana.* Juan de Siscara, 1691 (M. y P. Santo Domingo, 97)
-. *Plano de la ciudad de La Habana.* Dionisio Martínez de la Vega, 1733 (M. y P. Santo Domingo, 176)
-. *Ciudad y bahía de La Habana.* Luis Huet, 1776 (M. y P. Santo Domingo, 412)
-. *Plano de la Habana y sus barrios extramuros.* 1829, (M. y P. Santo Domingo, 795)

SGE SERVICIO GEOGRÁFICO DEL EJÉRCITO, MADRID
Índice de atlas universales y mapas y planos históricos de españa
-. *Plano de los contornos de la Habana.* 1775. p.121
-. *Plano de la Habana.* Esteban Pichardo. 1876. p.139
-. *Plano de la ciudad y bahía de La Habana con localización de los barrios y el cementerio Colón a finales de siglo XIX*, Cuba 141 (142)

y sus alrededores. Luis Moncada. 1897. p.144
-. *La Habana y sus alrededores*. Luis Moncada. 1897. p.144
-. *Plano de la Habana.* Cuerpo de Estado Mayor. 1898. Sección Topográfica de la Capitanía General. p.145
-. *La Habana y sus alrededores*. Cuerpo de Estado Mayor. 1898. p. 146

AHN ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, MADRID

-. *Ordenanzas sobre la construcción en La Habana y su término municipal,* Ultramar, 218 Exp.12 1860/1868
-. *Concesión de construcción del ferrocarril urbano de La Habana,* Ultramar, 218 Varios Expedientes
-. *Concesión de construcción de unos baños a Ramón Miguel en el litoral de La Habana*, Ultramar, 208 Exp.6, 18775-1895

BMN BIBLIOTECA DEL MUSEO NAVAL, MADRID

-. *Ciudad y bahía de La Habana*. 1794 José del Río. (S. Cart. XVI-C-11)
-. *La Habana y sus alrededores.* 1798 José del Río. (S. Cart. XVI-A-2)
-. *Plano de la ciudad proyectada en la península llamada Demajagua y la situada entre la ensenada de este nombre y la del Inglés en la costa septentrional de la bahía de Xagua.*
-. *Plano del Puerto de la Habana levantado en 1854 por el Brigadier de la Armada D. Antonio de Arévalo y los Tenientes de Navío D. Eduardo Failde y D. Manuel Costilla,* publicado en la Dirección de Hidrografía y presentado a S.M por el Exmo. Sr. D. Antonio *Santa Cruz, Gefe de Escuadrón y Ministro de Marina. Madrid, año de 1855.* Antonio de Arévalo. Failde lo delineó. Jo Noguero lo grabó. (S. Cart. XVI-A-3)