



CIUDAD, IMAGEN Y MEMORIA. EL RÍO ALMENDARES Y LA CIUDAD DE LA HABANA¹

María Victoria Zardoya Loureda²

Fecha de recepción: 10/01/08
Fecha de aceptación: 20/03/08

CIUDAD, IMAGEN Y MEMORIA. EL RIO ALMENDARES Y LA CIUDAD DE LA HABANA

RESUMEN. El río Almendares ha estado estrechamente relacionado con el desarrollo de la ciudad de La Habana desde su fundación hasta el presente, no sólo como principal fuente proveedora de agua para sus habitantes, sino además, como importante accidente natural que ha condicionado el proceso de urbanización y las comunicaciones dentro del territorio capitalino.

El presente trabajo, es resultado de una investigación realizada a partir de un análisis de la significación del río Almendares en la evolución urbana de La Habana con el objetivo de destacar los principales valores de sus zonas patrimoniales colindantes, paso previo indispensable para poder establecer una estrategia con vistas a preservarlos.

PALABRAS CLAVES: *imagen, memoria, evolución urbana, fuente de agua,*

CITY, IMAGE AND MEMORY. RIVER ALMENDARES AND HAVANA CITY

ABSTRACT. The river Almendares has been strongly related to the development of Havana city since its foundation until present times, not only as the main source of water for its citizens, but also as an important natural limit that has influenced the process of urbanization and communication inside the territory of the capital city.

This article is the result of a research work that analyses the significance of the river Almendares in the urban evolution of Havana city, with the aim of putting forward the value of the heritage zones next to the river as a key stage for establishing a strategy for their preservation.

KEYWORDS: *image, memory, urban evolution, main source of water*



Puente del Río Almendares, década de los años 50. La Habana, Cuba.

¹ Trabajo de investigación presentado en el V Encuentro Internacional "Ciudad Imagen y Memoria", Facultad de Construcciones, Universidad de Oriente, Cuba, Sección Patrimonio Cultural vs. Patrimonio natural. Un diálogo necesario. Temática 1: El patrimonio como expresión de la cultura. La arquitectura y la ciudad y su relación con el medio natural.

² Arquitecta, Docente Escuela de Arquitectura, Facultad de Arquitectura, ISPJAE. La Habana, Cuba. Correo electrónico: mvezardoy@arquitectura.cujae.edu.cu

Resumen

El río Almendares ha estado estrechamente relacionado con el desarrollo de la ciudad de La Habana desde su fundación hasta el presente, no sólo como principal fuente proveedora de agua para sus habitantes, sino además, como importante accidente natural que ha condicionado el proceso de urbanización y las comunicaciones dentro del territorio capitalino.

El modelo de urbano concebido para el reparto El Carmelo en 1859, aledaño a sus riberas, se extendió en el sucesivo proceso de urbanización que tuvo la zona. Este modelo le concede gran peso a la presencia del área verde, tanto en los jardines particulares de cada parcela, como en las vías y parques públicos. Independientemente de las características específicas de cada uno de ellos, los diferentes repartos que limitan con el río Almendares en su trayecto, El Vedado, Nuevo Vedado, Miramar, Alturas de Miramar y Kohly, tienen muchas características en común.

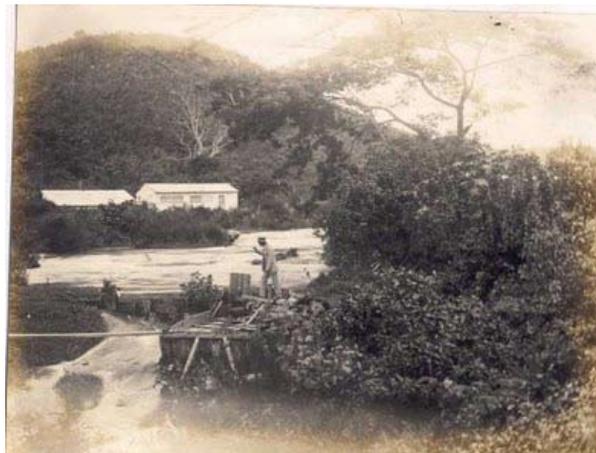
La franja próxima al Almendares posee enormes potencialidades por sus valores históricos, arquitectónicos, urbanos y paisajísticos. Constituye la zona intermedia entre el viejo centro de la ciudad y la expansión que se produjo durante el siglo XX hacia el oeste, territorio llamado a aumentar su protagonismo como área de futuras inversiones y por lo tanto, muy susceptible a posibles agresiones.

En el presente trabajo se realiza un análisis de la significación del río Almendares en la evolución urbana de La Habana con el objetivo de destacar los principales valores de sus zonas colindantes, paso previo indispensable para poder establecer una estrategia con vistas a preservarlos.

El río y la ciudad

A lo largo del período colonial La Habana se desarrolló en estrecha relación con su zona rural tributaria, de la que obtenía los productos para su sustento. Durante el siglo XVI la primitiva villa se abasteció de las aguas de un aljibe ubicado en la desembocadura del río Luyanó, de pozos que no fueron muy efectivos por la proximidad al mar, de agua transportada en pequeñas embarcaciones a través de la bahía proveniente de una cisterna en la Loma de La Cabaña o desde el río La Chorrera, hoy Almendares, entre otras vías más rudimentarias que se mostraron insuficientes ante el progresivo desarrollo que fue alcanzando la incipiente ciudad. De ahí que, a mediados de esa centuria, se pensara en la posibilidad de conducir las aguas desde el distante río La Chorrera a través de un acueducto.

Los trabajos para la construcción de la Zanja Real,



El paso de la Madama.

primer acueducto construido por los españoles en América, comenzaron en 1566 y culminaron en 1592³. Para su adecuado funcionamiento fue necesario construir una presa, que recibió el nombre de El Husillo, con el objetivo de elevar el nivel de las aguas del río, de manera tal, que estas pudieran conducirse por gravedad hasta la ciudad. La Zanja trasladaba a lo largo de más de 8 Km unos 20 000 m³ diarios destinados al consumo de la población y fue hasta 1835 el único acueducto que abasteció a La Habana. El crecimiento que había alcanzado la ciudad estableció la necesidad de construir otro acueducto nombrado Acueducto de Fernando VII, en honor al monarca reinante en aquellos años. Este nuevo canal también se abastecía de las aguas del río La Chorrera, ya conocido por Almendares⁴. El agua se tomaba cerca de la presa de El Husillo y después de pasar por una casa de filtros, era conducida en un primer tramo hasta la esquina de Tejas y desde allí, en un segundo tramo, hasta la ciudad intramural. Por errores de diseño este acueducto no llegó a suministrar el caudal que se necesitaba y los filtros empleados no fueron capaces de garantizar la calidad requerida del agua.

A mediados del siglo XIX, tras un gradual proceso de parcelación de fincas que hasta entonces se utilizaban para la agricultura y la ganadería, la extensión de los barrios de extramuros llegó hasta la Calzada de Belascoáin, como resultado de un continuo crecimiento en sentido este a oeste. Esta ciudad que había duplicado su extensión necesitaba un abastecimiento de agua estable y eficiente. La solución fue

³ De las Cuevas, Juan, *500 años de construcciones en Cuba*, edit. Chavín, La Habana, 2001.

⁴ El nombre actual del río Almendares, llamado por los indios casiguaguas y rebautizado por los españoles como La Chorrera, se debe, según Emilio Roig de Leuchsenring, a que el obispo don Alfonso Enríquez y Almaraz de Toledo, recobró su salud con sus aguas en las primeras décadas del siglo XVII.



Cruce del río Almendares por el Bosque de La Habana. 1936.

dada por el ingeniero cubano Francisco de Albear con la construcción de un nuevo acueducto que tomaba el agua de los manantiales de Vento, en la margen izquierda del río Almendares. Las obras se comenzaron en 1858 y fueron concluidas en 1893.⁵ El Acueducto de Albear ha sido considerado una obra excepcional de la ingeniería cubana, y aún hoy aporta aproximadamente una quinta parte del agua que se consume en la ciudad de La Habana.

El río y su castillo

En la medida en que La Habana fue ganando importancia como punto intermedio de traslado de mercancías de América a Europa, se hizo imprescindible mejorar las condiciones defensivas de la ciudad. Después de concluida la construcción de las fortalezas de La Punta y El Morro que custodiaban la entrada de la bahía, se decidió la edificación de dos fuertes, uno hacia el oeste en la entrada del río La Chorrera y otro hacia el este en Cójimar, para proteger esos lugares estratégicos de posibles desembarcos enemigos de

España. El Torreón de Santa Dorotea de La Luna de La Chorrera, conocido como Torreón de La Chorrera, quedó terminado en 1647.

Este pequeño castillo estaba defendido por un puente levadizo y contaba con aljibes, almacenes y barracas para alojar hasta un total de cincuenta hombres. Durante la toma de La Habana por los ingleses en 1762, quedó prácticamente destruido, por lo que fue necesario reconstruirlo posteriormente con un segundo nivel.

Su función como elemento del sistema defensivo de La Habana caducó hace muchos años, pero indiscutiblemente es parte inseparable del paisaje urbano habanero, hito que señala la proximidad a la desembocadura del río Almendares.

El río y las fábricas

El río Almendares ha estado vinculado con diferentes actividades productivas realizadas en la ciudad lo largo de su historia. Indiscutiblemente las primeras fueron la explotación agrícola de los territorios aledaños y como vía fluvial para el transporte de materia prima utilizada en

⁵ Roig de Leuchsenring, Emilio, *La Habana. Apuntes históricos*, Consejo Nacional de Cultura, La Habana, 1964, tomo II.



Fábrica de cerveza La Polar.

diferentes labores. No es casual que a lo largo del período colonial y durante las primeras décadas del siglo XX, en las márgenes del río, se hayan ubicado establecimientos de diferente carácter y envergadura, para los cuales el agua fue indispensable en sus procesos productivos.

Se tiene noticia de que ya en el siglo XVI existía un aserradero para elaborar maderas accionado por la corriente del río⁶ y que con posterioridad fueron construidos numerosos tejares en la zona, los que abastecían las construcciones de la ciudad.

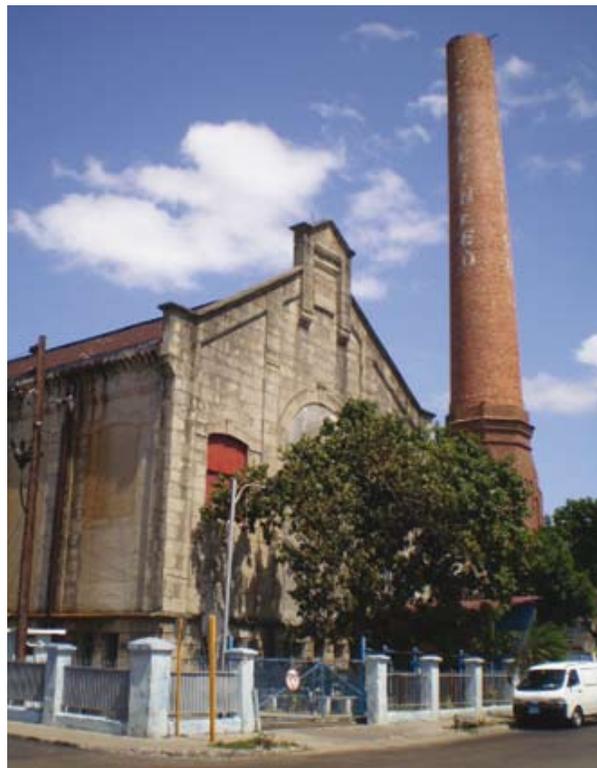
En 1837 se construyó una planta pequeña para producir papel, embrión de la conocida Papelera Moderna, junto a los Puentes Grandes. Esta fábrica fue remodelada y ampliada en varias ocasiones a lo largo de la primera mitad del siglo XX.

En 1889 la Sociedad “Nueva Fábrica de Hielo”, se trasladó para una finca en la margen oeste del Almendares y asociada a la firma “Verenger, Negra y Cía” fundaron la cervecería “La Tropical”, instalándose próxima a los Puentes Grandes, en el mismo sitio en que hoy se encuentra. La fábrica se fue ampliando y en 1913 construyeron una planta eléctrica y una línea para la producción de botellas. Años más tarde, en 1929, se construyó un estadio de béisbol, con capacidad para 15 mil espectadores, conocido hoy como estadio Pedro Marrero.

En 1894 existía en la ribera oeste, en la proximidad de la desembocadura, zona conocida como La Puntilla, una refinera de petróleo y un poco más al sur una fábrica de ladrillos, un horno de cal y una tenería. Del lado este del río, en la manzana del reparto El Carmelo, parcelado en 1859, comprendida entre las calles Línea, 11, 22 y 24 funcionaba una fábrica de ginebra y donde terminaba la urbanización, cercana a la calle 21, había una fábrica de carbón animal⁷.

⁶ De las Cuevas, Juan, *500 años de construcciones en Cuba*, Edit. Chavín, La Habana, 2001.

⁷ Plano de la Ciudad de La Habana, 1894.



Antigua Fábrica de Aceite de Maní El Cocinero

Según documentos, en 1901 en La Puntilla estaba ubicada una fábrica de abonos nombrada Ibañez,⁸ y en 1904 permanecía en la zona la refinera de petróleo, la fábrica de ladrillos, los hornos de cal, la tenería y también una fábrica de ginebra.⁹

La fábrica de cemento Portland El Almendares, que comenzó a producir en 1901, fue otra importante instalación construida en las márgenes del río. Federico Kholý, propietario de varias fincas en la región, era uno de sus dueños. Próxima a ella se encontraba otra fábrica llamada también El Almendares, que estaba destinada a la producción de mosaicos. Ambas instalaciones fueron eliminadas al urbanizarse el reparto Alturas de Miramar en 1926.

En 1902 se comenzó a construir la Estación Eléctrica de la Compañía de Electricidad de Cuba, que funcionó desde 1905 hasta 1913. En la década del treinta esas instalaciones pasaron a ser propiedad de la antigua Fábrica de Aceite de Maní El Cocinero, anunciando en su esbelta torre la nueva función asumida.¹⁰ A pesar de que hace más de

⁸ Plano de La Habana, Esteban Pichardo, 1901.

⁹ Plano de la ciudad de La Habana, Fábrica de Magnesia Márquez “Padre”. La Habana, 1904.

¹⁰ Llorach Bravo Annia, “Rehabilitación de la antigua central eléctrica de El Vedado para Galería de Arquitectura”, Trabajo de Diploma, tutora Arq. Ma. Elena Martín, Facultad de Arquitectura, ISPJAE, La Habana, 2002.



Vista general de la desembocadura del río Almendares en la actualidad, donde se destaca la imagen de la Glorieta.

cuarenta años que esos establecimientos de utilizan como oficinas, laboratorios y almacenes, sigue siendo identificada por la mayoría de los habaneros como la fábrica de aceite El Cocinero.

Muchas de estas instalaciones fabriles han desaparecido. Con el proceso de urbanización ocurrido en el tramo más al norte, las antiguas fábricas cedieron su espacio a repartos residenciales, pero en su tramo más próximo a los Puentes Grandes quedan algunas que constituyen importantes exponentes del patrimonio industrial entre las que se destacan la Papelera Moderna y las Fábricas de Cerveza La Polar y La Tropical.

Las conexiones a través del río

Los tres caminos más antiguos que salían de la ciudad amurallada para comunicarse con su zona rural tributaria, en su prolongación llegaban al Almendares. Por el norte corría el camino de la Playa o de la Caleta, convertido con el paso del tiempo en la Calzada de San Lázaro, seguía el curso del litoral hasta el punto en que se encuentra hoy el Hotel Nacional y a partir de ahí atravesaba la Finca Balzain o El Vedado terminando en la desembocadura del río. Un poco más al sur salía de la ciudad el camino de San Antonio, el más antiguo de ellos, tomaba la trayectoria actual de las

calles Reina y Carlos III, doblaba aproximadamente por lo que hoy es Zapata, pasaba por el ingenio San Antonio Chiquito, bordeaba el Cementerio Colón por el este y seguía por el Camino de la Sierra hasta el río, que era atravesado por el Paso de la Madama.¹¹ El tercer camino, nombrado de Guadalupe, se convirtió con el tiempo en la Calzada de Monte y en sus sucesivas prolongaciones llegaba hasta Puentes Grandes, también atravesaba el río y continuaba por el Camino de Vuelta Abajo o Calzada de Guanajay, después Calzada de Marianao, hoy avenida 51.

En 1791 se construyó en la zona conocida por Puentes Grandes, un puente diseñado por el ingeniero francés M. Arsene La Carriere de La Tours¹² con materiales pétreos mucho más duraderos que los anteriores de madera que le dieron nombre al poblado. Ese mismo año fue destruido durante un poderoso huracán que ocasionó una gran crecida del río Almendares y consecuentemente daños cuantiosos en los territorios inmediatos. En un plano de 1862¹³ aparece un puente a la entrada del río Almendares del que no se ha encontrado otra información en esta investigación.

¹¹ Plano de La Habana. (con fines militares), s/a, 1894.

¹² De las Cuevas, Juan, *500 años de construcciones en Cuba*, Edit. Chavín, La Habana, 2001, pág. 53.

¹³ Plano del punto propuesto para vertedero de basuras en La Chorrera, ingeniero C. Cadalzo, 1862.



Torreón de Santa Dorotea de la Luna de la Chorrera. 1647

La construcción del puente Asbert sobre el río Almendares en 1910, logró una comunicación rápida y segura con la calle 23 de El Vedado. Hasta ese momento la conexión se realizaba por un puente de madera en muy malas condiciones que unía la Calzada de Columbia, hoy 41, en el antiguo Marianao, con un camino que se correspondía aproximadamente con la calle 25 de El Vedado. Construir ese tramo de la calle 23 implicó rellenar dos grandes furnias que impedían el tránsito por allí, ampliar las dimensiones de la calle en su encuentro con el puente y la construcción de la calle 32, sustituta del irregular camino de Gallar que conectaba ese punto con la costa.¹⁴ Tras la construcción del puente se estableció el paso del tranvía a través de él, lo que permitió mejorar el enlace entre los municipios de La Habana y Marianao.

Con el paso del tiempo el desarrollo que alcanzó el territorio del oeste, demandó de otros vínculos con el municipio de La Habana. Al comenzar la década del veinte, José López Rodríguez, quien fue uno de los impulsores del reparto, promovió la construcción de una vía de acceso directo con El Vedado, el Puente de Miramar, conocido como Puente de Pote, que conectaba la calle Calzada de El Vedado con la 5ta avenida de Miramar.

A inicios de los años cincuenta, estas formas de enlace entre La Habana y Marianao eran insuficientes, en particular por la parte norte, por donde el tráfico era más intenso debido al desarrollo de repartos residenciales en los que vivía un sector de la población con mayores posibilidades de usar el automóvil, por la vinculación de ese sector con la zona de oficinas en La Habana y además por el auge que habían tomado las Playas de Marianao. Los puentes



Vista del río Almendares hacia su desembocadura.

construidos hasta el momento no eran ya suficientes. En diferentes instancias se analizó la conflictiva comunicación que existía y la urgencia de dotar a la ciudad de nuevas vías de comunicación entre La Habana y Marianao.¹⁵ Se realizaron varias propuestas, entre ellas la de un puente colgante entre Malecón y la avenida primera de Miramar. Se entendió que lo más idóneo era construir un túnel de enlace entre la calle Línea de El Vedado y la actual avenida 31, entonces calle 9 de Marianao, también llamada Línea. El proyecto fue realizado por el ingeniero José Menéndez Menéndez.¹⁶

Al finalizar la década del cincuenta se resolvió sustituir el Puente de Pote, por la congestión del tráfico que ocasionaba el paso de las embarcaciones por el río. Fue decidido construir otro túnel, teniendo en cuenta la eficiencia del de Línea y, además, a la presencia en La Habana en esos momentos de la empresa francesa que había construido el túnel de la bahía.¹⁷ Este túnel permitió la conexión entre la 5ta avenida de Miramar con la calle Calzada de El Vedado y además estableció una vinculación directa con la avenida del Malecón en su prolongación hasta el río. La construcción de este último tramo de esa vía obligó a eliminar los desembarcaderos hacia el río del Vedado Tennis Club, pero le permitió ganar terrenos del mar para construir sus terrenos deportivos de béisbol y softboll. Durante el período de construcción del túnel fue reparado el puente de hierro de la calle 11, ampliándose con dos vías y se construyeron además pasos peatonales a ambos lados.

¹⁴ Plano en que se indica la superficie de terreno que se ocupa con el proyecto de prolongación de la calle 23, entre la calle 32 y Puente sobre el río Almendares, s/a, octubre 1913.

¹⁵ "Nuevas de vías de comunicación", *Arquitectura*, agos.-sept. 1948, pág. 229-231.

¹⁶ "Informe sobre el túnel de La Habana a Marianao. Presentado por el ingeniero José Menéndez Menéndez", *Arquitectura*, nov. 1951, pág. 517-520.

¹⁷ De las Cuevas, Juan, *500 años de construcciones en Cuba*, Edit. Chavín, La Habana, 2001.

Hasta el presente los dos túneles, el Puente Almendares y los Puentes Grandes en su conjunto han servido como vínculos eficientes entre las áreas centrales de la ciudad y el territorio del oeste que se corresponde actualmente con los municipios de Playa, Marianao y La Lisa. Sin embargo, considerando las posibles perspectivas de La Habana para el futuro¹⁸, sería conveniente prever la construcción de un

nuevo enlace que atravesase el río Almendares hacia la zona norte, más próxima al litoral, por donde pudiera predecirse que debe aumentar progresivamente el tráfico vehicular.

El río, el bosque y el parque

La idea de crear un gran parque en las márgenes del río Almendares data de 1912 cuando sus riberas permanecían aún prácticamente despobladas. Apunta Emilo Roig de Leuchsenring¹⁹ que el publicista Carlos Velasco realizó esa proposición dentro de un plan de mejoramiento para la ciudad publicado en la revista *Cuba Contemporánea*. La idea fue retomada después en 1917 por el también publicista y urbanista Camilo G. De Castro y tomó mayor fuerza al ser ratificada dentro de las acciones propuestas por el urbanista francés J. C. N. Forestier, invitado por el Ministerio de Obras Públicas, quien desde su primer viaje en 1925, al analizar la forma en que se había desarrollado la ciudad, sus accesos y su topografía, concibió un Gran Parque Nacional en las márgenes del río Almendares, como excelente pulmón para la ciudad dada su céntrica ubicación. La propuesta de Forestier no pudo materializarse. No obstante, a lo largo

¹⁸ García Pleyanes Carlos, "La Habana dentro de 50 años", presentación en el Día del Urbanismo, nov, 2002, Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital.



Proyecto puente colgante sobre el río Almendares, 1949

¹⁹ Roig de Leuchsenring Emilo, *La Habana. Apuntes histórico*, Editora Consejo Nacional de Cultura, la Habana 1963, tomo II.



Parque Almendares

de la década del treinta, cuando ya la zona había quedado atrapada dentro de la ciudad, se lanzó la idea del Bosque de La Habana, para el cual se realizaron varios proyectos que contemplaban algunas de las proposiciones del urbanista francés, llevadas a la práctica de modo fragmentario. Durante los años cuarenta se construyó el Jardín Zoológico Nacional y se proyectó el Parque Forestal, que no se realizó. A finales de esa década varias fincas destinadas a esa empresa fueron parceladas y convertidas en repartos lo que provocó la airada protesta de muchos profesionales de la época que no fueron escuchadas.

En 1959, poco después del triunfo de la Revolución se construyó el Parque Almendares junto al puente que lleva el mismo nombre²⁰. Esta construcción incluyó un parque de diversiones para niños, cafeterías y áreas para la celebración de fiestas, entre otras instalaciones que constituyeron una significativa animación de la ribera oeste del río en ese tramo. A lo largo de más de 40 años el Parque Almendares ha constituido un punto de esparcimiento para los habaneros.

Cuatro años más tarde, en 1963, se retomó la idea de crear un Parque con el nombre de Metropolitano, que fue contemplado en el Primer Plan Director de la Ciudad.²¹ Pero esta propuesta no tomó fuerza hasta 1990 cuando se autorizó la creación de la Unidad Presupuestada Gran Parque Metropolitano de La Habana. Desde esa fecha hasta el presente se han realizado un grupo de importantes obras entre las que se destacan el Complejo Deportivo Raúl Díaz Arguelles.

El área correspondiente con el Parque Metropolitano de La Habana se extiende por ambas márgenes del río Almendares y comprende aproximadamente siete kilómetros en su eje norte sur, con un tramo largo y estrecho desde la desembocadura hasta Puentes Grandes y un ensanchamiento posterior que se extiende hasta la avenida Boyeros y la calle 100. En estos momentos el Parque se percibe como una serie de espacios dispersos, cada uno con su personalidad propia. Por tal razón uno de los retos actuales consiste en lograr la necesaria unidad del conjunto.

El Parque Metropolitano se encuentra en el centro geográfico de la ciudad rodeado por los municipios Playa, Plaza, Cerro y Marianao, por lo que se concibe como un pulmón verde de la capital. El principal atractivo del Parque lo constituye la vegetación del lugar y el río Almendares,

principal elemento cohesionador del conjunto, de ahí que resulte indispensable su saneamiento.

Este Parque ha sido pensado para el disfrute a través de recorridos peatonales que, por su extensión, pueden desarrollarse a lo largo de una jornada. Cuenta además con otros atractivos entre los que se destacan sitios de alto valor patrimonial como los restos de la presa El Husillo, los canales del Acueducto de Fernando VII, los Jardines de La Polar, el Parque Almendares, entre otros²².

El proyecto del Parque Metropolitano de La Habana es una vía de promoción del conocimiento y cuidado del medio ambiente que implica mantener lo existente y concebir acciones que contribuyan a preservarlo y además una posibilidad de recreación educativa para la población en su tiempo libre.

El río y la urbanización de sus riberas

Al este

El Carmelo

En 1859 se aprobó la urbanización del reparto El Carmelo en el territorio ubicado al oeste del río Almendares, en la zona próxima a su desembocadura. La presencia del río fue un elemento que coadyuvó al surgimiento de esta nueva urbanización distante de la ciudad de entonces. La zona más próxima al río era un extenso manglar que constituía el límite oeste de las fincas de Don José Frías, Don José Nicolás Gallar y Don Juan Rebollo en sentido norte sur,²³ en donde vivían apenas unas 900 personas dedicadas en su mayoría a la pesca y al trabajo en las canteras.²⁴ Los promotores del moderno reparto, José Domingo Trigo y Juan Espino expresaron en su solicitud que habían seleccionado el territorio ubicado al este del río Almendares, "persuadidos de que ningún punto de las inmediaciones de la capital puede igualarse en belleza y salubridad al punto elegido (...)"²⁵.

El Carmelo fue el eslabón inicial del surgimiento de lo que hoy se conoce genéricamente como El Vedado, una urbanización muy singular dentro de la trama urbana capitalina, caracterizada por su retícula casi perfecta de manzanas de 100 m por 100 m, y la presencia de los espacios verdes tanto públicos como privados. La cuadrícula de El Carmelo se inclina aproximadamente a 45 grados en relación con

¹⁹ Roig de Leuchsenring Emilo, *La Habana. Apuntes histórico*, Editora Consejo Nacional de Cultura, la Habana 1963, tomo II.

²⁰ Oramas Ada, "El nuevo Bosque de La Habana, Paraíso creado por el INIT", *Bohemia*, 28 agosto 1960, pág. 12-13.

²¹ *Parque Metropolitano de La Habana. El reto de todos*. PMH e Instituto Urbano de Canadá, La Habana, 1997.

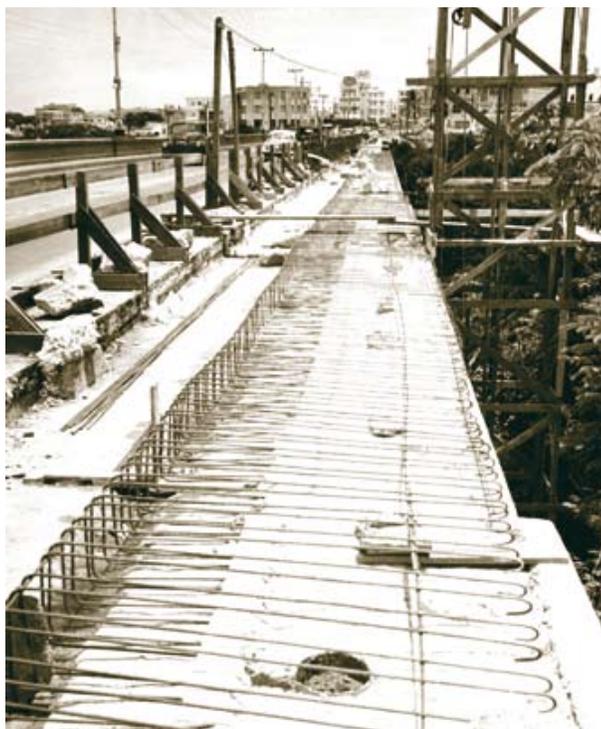
²² Nuñez Jiménez Antonio y Nicasio Viña Vayés, *La cuenca del río Almendares*, Edit. Diputación de Sevilla, La Habana, 1998.

²³ Plano s/t, s/f, s/a, No. 2994, Archivo Nacional de Cuba.

²⁴ Fondo de Licencias para Fábricas, Archivo Nacional de Cuba.

²⁵ Bens Arrarte José María, "Parcelamientos", *Arquitectura*, La Habana, ene. 1939, pág. 31.

el norte. Como casualmente el río en ese tramo tiene casi la misma dirección del norte, las manzanas próximas a él quedaron irregulares, con formas triangular o trapezoidal. Entre lo parcelado y el río se dejó un espacio que oscilaba entre 5m y 30m teniendo en cuenta la topografía en cada tramo. Si bien la parcelación de El Carmelo data de 1859, la ocupación del barrio no se produjo de inmediato. El proceso de poblamiento fue paulatino y al comenzar el siglo XX, la zona próxima al río no había sido ocupada aún.



Ampliación del ancho del puente sobre el río Almendares

El río y el Cementerio

En 1867, apenas 8 años después de aprobarse la urbanización de El Carmelo comenzó el proyecto de un nuevo cementerio para la ciudad nombrado Cristóbal Colón, al sur del reparto, próximo al río. La primera piedra fue colocada en 1871 y se terminó en 1886. La concepción de esta necrópolis recuerda los campamentos romanos, por sus proporciones, su orientación franco norte y la disposición interior de sus vías principales y secundarias.

La presencia del cementerio condicionó el proceso de parcelación y posterior ocupación de la zona. Así, pues, mientras ya en 1887 la urbanización del Carmelo y el Vedado se había extendido por el sur hasta la calle 27, al este del cementerio, el área comprendida entre el río y el muro oeste de la necrópolis, permaneció sin parcelar y fue ocupada con posterioridad a 1916. Esta prolongación mantuvo las mismas características de la urbanización original en cuanto a su trazado y regulaciones para la construcción en sus parcelas.



Puente Almendares hoy



Calle 26 y puente Almendares sobre el río homónimo.

Nuevo Vedado

El territorio comprendido entre la ribera este del río y el sur del cementerio permaneció sin urbanizar hasta 1949²⁶, fecha en que se proyectó el reparto Nuevo Vedado. Este reparto comprende varias urbanizaciones que se produjeron casi al unísono con un trazado semiregular que no continuó con la retícula de El Carmelo. Se concibieron calles sinuosas formando grandes manzanas irregulares atravesadas por las avenidas Kholy y 26 que generaron lotes de variados tamaños y proporciones. En esta urbanización las edificaciones también quedaban exentas en las parcelas y se exigió el uso de jardín al frente.

La accidentada topografía del lugar, sobre todo en la zona más inmediata al río, condicionó en gran medida las características del reparto, que tuvo un vertiginoso desarrollo a lo largo de la década del cincuenta como zona residencial para la pequeña y media burguesía. Así, abundan en el reparto las calles con empinadas pendientes, los volúmenes escalonados, las rampas y escalinatas para salvar los desniveles entre las edificaciones y las calles, y el uso de garajes semisoterrados. En la zona predominan las viviendas unifamiliares, biplantas, rodeadas de una abundante vegetación que contribuye a acentuar los valores paisajísticos del lugar. Lamentablemente, a pesar de su cercanía, durante el desarrollo del reparto no se establecieron vínculos con el río y la urbanización creció de espaldas al Almendares.

En las últimas décadas se construyeron algunos edificios multifamiliares de cuatro y cinco pisos que en muchos casos no se adecuaron a las regulaciones urbanas originales en cuanto a la forma de ocupación de las

parcelas y que además modificaron negativamente la imagen de algunos sectores del reparto.

Al oeste

El reparto Almendares

A lo largo del siglo XVIII la presencia del río favoreció el establecimiento de numerosas familias al oeste del Almendares en su cruce con el camino de Vuelta Abajo, en un caserío nombrado Puentes Grandes precisamente por los puentes que permitían cruzarlo. Aunque desde esa época la zona se consideraba un área de veraneo para los habitantes de la ciudad, el territorio permaneció casi despoblado durante el período colonial.

El *boom* constructivo que caracterizó las primeras décadas del siglo XX en La Habana propició un acelerado proceso de urbanización de nuevos repartos, muchos de ellos en el territorio del oeste, correspondientes al antiguo municipio de Marianao. La aparición del tranvía propició el surgimiento del reparto Almendares en 1903, con una retícula regular de manzanas cuadradas.

Miramar

Si bien el primer reparto urbanizado en las proximidades del río en su ribera oeste fue nombrado Almendares, la primera urbanización que se produjo propiamente aledaña a esa ribera fue la de la finca La Miranda en 1911, con el nombre de Miramar. Este barrio comenzó a tomar auge aproximadamente a partir de 1918 y llegó a convertirse en una prolongación de El Vedado como zona de asentamiento de los sectores de mayores recursos económicos de esa época.²⁷ En Miramar también se utilizó una retícula regular con la misma orientación de El Vedado, y la 5ta avenida, su eje principal, constituyó una prolongación de la calle Calzada, aunque sus manzanas tenían diferentes dimensiones y proporciones.

Reparto Kholy

Poco tiempo después, en 1918 Juan R. Arellano²⁸ promovió el reparto Alturas del río Almendares con un trazado irregular de calles sinuosas que reproducía con menores dimensiones la trama irregular del Country Club, diseñado en 1914. El reparto se diferenció de las urbanizaciones colindantes por su trazado, que permitió además una adecuada adaptación a la accidentada topografía de la zona. Fue concebido como zona de fincas-quintas o de recreo, sujetas a restricciones impuestas por la compañía

²⁶ Plano de Reparto Nuevo Vedado, Compañía urbanizadora Nuevo Vedado S.A., presidente M. A. González del Valle, dic. 1949.



El Vedado, el río y Marianao en los años cincuenta.

²⁷ "Plano del reparto Miramar. Vedado Nuevo", William O Malley. 1918.

²⁸ Inclán Lavastida, *Historia de Marianao*, Edit. El Sol, La Habana, 1952.

urbanizadora, lo que acentuó su carácter suburbano.

En 1920, dos años más tarde, al urbanizarse el reparto Colinas y riveras del río Almendares, conocido como reparto Kholy por el apellido de su propietario,²⁹ se prolongó el uso del trazado irregular hacia el sur llegando hasta el río, con similares características desde el punto de vista urbano. Predominaron los lotes trapezoidales con dimensiones entre los 15 y 20 m de frente por unos 40m de profundidad aproximadamente.

El proceso de ocupación de la zona tomó auge a lo largo de la década del 20, empezando o por las calles más próximas a la Calzada de Columbia, hoy avenida 41. Estas parcelaciones tuvieron una gran aceptación por parte de la clase media y media alta. Predominaron las edificaciones tipo chalet, de una o dos plantas, destinadas a la función residencial. En la década del setenta se construyeron edificios de microbrigadas prefabricados de 4 pisos en la zona más próxima al río y una torre de 12 pisos en la calle 47.

Reparto Alturas de Miramar

Entre el reparto Miramar, el Almendares y Alturas del río Almendares había quedado un área como Parque de Residencias³⁰ que fue urbanizada en 1926³¹ con el nombre de Reparto Alturas de Miramar, limitando por el oeste con la avenida Ramón Mendoza, hoy avenida 41, por el este con el río Almendares, por el norte con la calle 9 o Línea de Marianao, hoy avenida 31 y por el sur con la Calzada de Columbia, hoy avenida 28, en ese pequeño tramo. En este reparto también se utilizó un trazado irregular que pretendió continuar algunas de las calles de los repartos vecinos y a la vez adaptarse a la sinuosidad del río. En Alturas de Miramar se establecieron las mismas reglamentaciones que estaban vigentes en el contiguo reparto Miramar.

Al parcelarse este reparto la ribera oeste del río, en el tramo más próximo a su desembocadura, quedó completamente urbanizada con excepción de La Puntilla. Con el *boom* constructivo que se produjo con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, entre otras muchas parcelaciones, se urbanizó a finales de la década del 40 el reparto Alturas del Bosque, más apartado de la orilla del río que los otros repartos, por la presencia de la fábrica de cerveza La Tropical, y además por lo accidentado de la topografía del lugar.

La Puntilla

La última de las urbanizaciones que se produjo en la ribera oeste del Almendares fue La Puntilla, en el área que hasta

1950 había servido como paradero de los tranvías, perteneciente a la *The Insular Railway Company*, justo en la desembocadura del río. Al ser eliminado el tranvía como medio de transporte, se realizó un proyecto para la parcelación de esa zona como reparto residencial, que levantó airadas protestas, entre las que se destaca la del arquitecto Alberto Prieto³², profesor de la cátedra de Arquitectura de Ciudades de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de La Habana, quien se dirigió al Ministro de Obras Públicas, expresando su desacuerdo por privar a la ciudad de un espacio público con excelentes condiciones paisajísticas para el disfrute de los habaneros.

En la urbanización de La Puntilla se estableció una lotificación ajustada a la sinuosidad del lugar, dejando para el uso público únicamente las calles imprescindibles de acceso. Se exigió la condición del uso de jardín y la construcción de edificaciones exentas en cada lote. El proceso de ocupación se inició en el perímetro de la zona que bordea el litoral. Se edificaron fundamentalmente residencias de dos pisos, con su frente hacia la prolongación de la calle 3ra, llamada avenida del río. En la calle 1ra se construyeron las torres del edificio Rosita Hornedo, hoy Sierra Maestra. Al terminar la década del cincuenta, en la zona central, donde también se edificaron residencias individuales, quedaron numerosos lotes vacíos que fueron ocupados durante los setenta por edificios multifamiliares, que no se adecuaron a la morfología urbana de la zona.

Resumen

Independientemente de las especificidades comentadas, los diferentes repartos que limitan con el río Almendares en su trayecto desde la desembocadura hasta los jardines de La Tropical, tienen muchas características en común.

El modelo de urbanización impuesto por El Carmelo, respaldado por las Ordenanzas de Construcción de 1861 como normativa para los nuevos repartos que se construyesen, se extendió en el sucesivo proceso de urbanización que tuvo la zona y es característico de lo que hoy se conoce con el nombre de El Vedado y Nuevo Vedado, de Miramar, de Alturas de Miramar y Kohly. Este modelo le concede gran peso a la presencia del área verde, tanto en los jardines particulares de cada parcela, como en las vías y parques públicos de estos barrios.

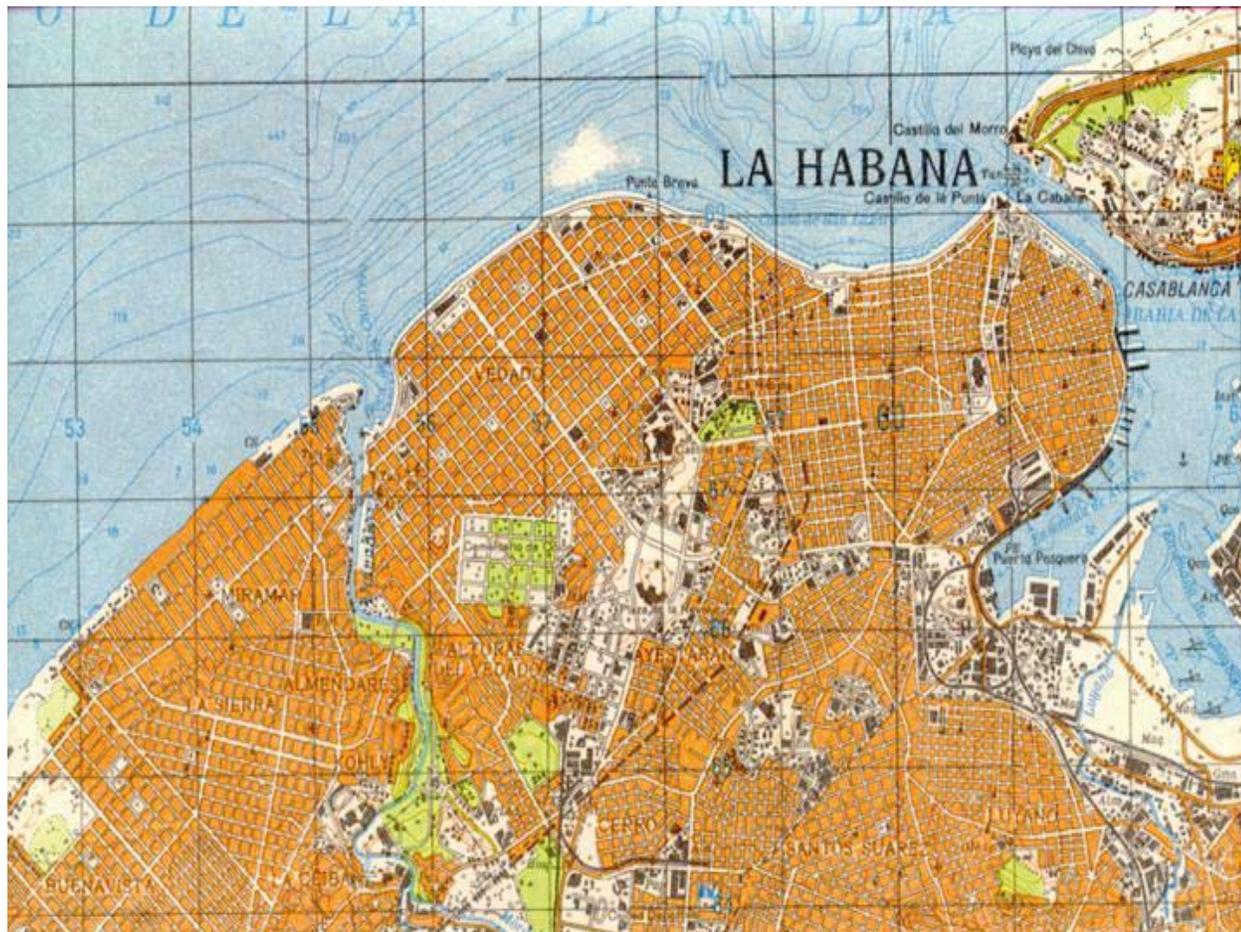
Durante las primeras décadas del siglo XX, El Vedado se convirtió en un barrio aristocrático. Ese carácter se extendió a los demás repartos, los que, aunque no llegaron a alcanzar la jerarquía de El Vedado, fueron ocupados también por la media y la alta burguesía preferentemente. Por

²⁹ Plano "Colinas y riveras del río Almendares", propiedad de Federico Kholy, firmado por Cisneros y Capó, ingeniero y arquitecto, 1920.

³⁰ Plano de la Ciudad de La Habana, 1920, Márquez y García editores.

³¹ Plano reparto Alturas de Miramar, 1926.

³² Prieto Alberto, "Los grandes errores urbanísticos de Marianao, *Arquitectura*, La Habana, nov. 1951, La Habana, pág. 473.



La Habana hoy.

lo tanto, otro elemento común es la similitud de intereses y modos de vida de los habitantes originales de estos repartos y que, atendiendo la secuencia cronológica en que fueron ocupados, hayan sido prácticamente los mismos arquitectos, los más prestigiosos del momento, quienes trabajaron en unos y otros.

Si bien el diseño de ninguno de estos repartos se realizó en función de su relación con el río, la cercanía a éste les concedió un carácter suburbano que se acentuó con la accidentada topografía de la zona y por la difusión del tipo de vivienda chalet predominante en lo construido durante las décadas del veinte y treinta. Así, a lo largo de esos años, en estos barrios residenciales junto a las edificaciones eclécticas de variado rango, proliferó la vivienda unifamiliar, de dos plantas, con aires neocoloniales que fusionaban elementos del *mision style*, con otros tomados de la arquitectura del período colonial. Una década más tarde, aparecieron en la zona edificios de apartamentos de tres o cuatro plantas con los códigos de un neocolonial tardío, del art decó o de un racionalismo en ciernes, lastrado aún por los principios académicos de composición. La irrupción

de la arquitectura moderna en la década del cincuenta no modificó sustancialmente la imagen de estos barrios, con excepción de las torres de La Puntilla. Las nuevas residencias, aunque exentas de decoración, mantuvieron el carácter suburbano que caracterizaba al territorio.

Durante los últimos cuarenta años en La Puntilla, Nuevo Vedado y Kholy se han construido edificios multifamiliares de cinco plantas, que han alterado parcialmente la morfología de la zona, por la forma en que se han insertado en las manzanas sin tener en cuenta las regulaciones originales.

Otro cambio significativo ocurrido ha sido la proliferación de la actividad terciaria en el territorio con la conversión de numerosas residencias en oficinas y comercios y además con la construcción de edificios destinados expresamente a esos fines y a las actividades turísticas.

La urbanización de las riberas del río Almendares se desarrolló en forma espontánea a partir de la continua parcelación de fincas de diferentes propietarios a lo largo de casi un siglo. Este procedimiento obedeció a intereses especulativos y no contó con un plan que regulase su de-

sarrollo. Sin embargo, la existencia de estrictas ordenanzas urbanas permitió lograr una la unidad y coherencia que aún hoy prevalece, a pesar de las inserciones inadecuadas que se han hecho. Durante ese proceso no planificado quedaron fragmentos que no fueron diseñados adecuadamente, como es el caso del acceso al túnel de la calle Línea desde El Vedado, que merece ser remodelado en aras de otorgarle el protagonismo que les corresponde.

La franja próxima al Almendares posee enormes potencialidades por sus valores históricos, arquitectónicos, urbanos y paisajísticos. Constituye la zona intermedia entre el viejo centro de la ciudad y la expansión que se produjo durante el siglo XX hacia el oeste, territorio llamado a aumentar su protagonismo como área de futuras inversiones y por lo tanto, muy susceptible a posibles agresiones a dichos valores.

La autora agradece la colaboración de imágenes facilitadas por la Fototeca del Ministerio de Obras Públicas procesadas por el licenciado Juan de las Cuevas, la Mapoteca del Archivo Nacional de Cuba y del Parque Metropolitano de La Habana.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- AA.VV. *Parque Metropolitano de La Habana. El reto de todos. Una estrategia de revitalización para el parque de la población habanera*, PMH e Instituto Urbano de Canadá, 1997.
 - Alfonso Gallot Berta, *Los transportes habaneros*, Instituto de Investigaciones del Transporte, La Habana, 1991, Tomo 3.
 - Bay Sevilla Luis, "Viejas costumbres cubanas: La barriada de El Vedado", *Arquitectura*, La Habana, jun. 1943, pág. 277.
 - de las Cuevas Toraya Juan, *500 años de construcciones en Cuba*, Edit. Chavín, La Habana, 2001.
 - Eizaguire Xavier y Carles Crosas, *El Vedado, La Habana. Proyecto y Transformación*, Ediciones ETSAB, Barcelona, 2006.
 - García Pleyanes Carlos, "La Habana dentro de 50 años", presentación en el Día del Urbanismo, Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, nov. 2002.
 - Inclán Lavastida, *Historia de Marianao*, Edit. El Sol, La Habana, 1952.
 - Llorach Bravo Annia, "Rehabilitación de la antigua central eléctrica de El Vedado para Galería de Arquitectura", Trabajo de Diploma, tutora Arq. Ma. Elena Martín, Facultad de Arquitectura, ISPJAE, La Habana, 2002.
 - Martín María Elena y Eduardo Luis Rodríguez, *La Habana. Guía de Arquitectura*, Junta de Andalucía, ICI, La Habana- Sevilla, 1998.
 - Núñez Jiménez Antonio y Nicasio Viña Vayés, *La cuenca del río Almendares*, Diputación de Sevilla, La Habana, 1998.
 - Oramas Ada, "El nuevo Bosque de La Habana, Paraíso creado por el INIT", *Bohemia*, 28 agosto 1960, pág. 12-13.
 - Otero Concepción, "El Parque Metropolitano de La Habana: mitos y realidades de un parque urbano", Trabajo presentado en la asignatura El paisaje como Patrimonio, Doctorado Curricular en Conservación y Rehabilitación del Patrimonio Construido, La Habana, 2000.
 - Prieto Alberto, "Los grandes errores urbanísticos de Marianao", *Arquitectura*, nov. 1951, La Habana, pág. 473.
 - Rodríguez Eduardo Luis, *La Habana. Arquitectura del siglo XX*, Edit. Blume, Barcelona, 1998.
 - Roig de Leuchsenring, Emilio, *La Habana. Apuntes históricos*, Consejo Nacional de Cultura, La Habana, 1964, Tomo II.
 - Valladares Angel Luis, *Urbanismo y Construcción*, Imprenta P. Fdez. y Co., La Habana, 1954.
 - "El Malecón de La Habana. Su reconstrucción y terminación", *Arquitectura*, ene. 1950, pág. 46-50.
 - "Informe sobre el túnel de La Habana a Marianao. Presentado por el ingeniero José Menéndez Menéndez", *Arquitectura*, nov. 1951, pág. 517-520.
 - "Las condicionales del reparto Miramar y Alturas de Miramar", en *Arquitectura*, La Habana, may. 1945, pág. 162.
 - "Nuevas de vías de comunicación", *Arquitectura*, agos.-sep. 1948, pág. 129-231.
- Otros documentos**
- Plano de la Ciudad de La Habana, s/t, s/a, 1894.
 - Plano de La Habana, Esteban Pichardo, 1901.
 - Plano de la ciudad de La Habana, Fábrica de Magnesia Márquez "Padre". La Habana, 1904.
 - Plano de La Habana. (fines militares), s/a, 1894.
 - Plano del punto propuesto para vertedero de basuras en La Chorrera, ingeniero C. Cadalzo, 1862.
 - Plano en que se indica la superficie de terreno que se ocupa con el proyecto de prolongación de la calle 23, entre la calle 32 y Puente sobre el río Almendares, s/a, octubre 1913.
 - Plano s/t, s/a, s/f, (No. 2994), Archivo Nacional de Cuba.
 - Plano de Reparto Nuevo Vedado, Compañía urbanizadora Nuevo Vedado S.A., presidente M. A. González del Valle, dic. 1949.
 - Plano de Reparto de población Almendares. "La Molina" y "La Meléndez". Nicanor del Campo y Diez., 1903
 - Plano del reparto Miramar. Vedado Nuevo, William O Malley. 1918.
 - Plano "Colinas y riveras del río Almendares", propiedad de Federico Kholý, firmado por Cisneros y Capó, ingeniero y arquitecto, 1920.
 - Plano de la Ciudad de La Habana, Márquez y García editores, 1920.
 - Plano reparto Alturas de Miramar, s/a, 1926.
 - Plano de Marianao, 1892—1893.