

G1609  
.H3G455  
.P5  
1959  
\*  
FOLIO

8952

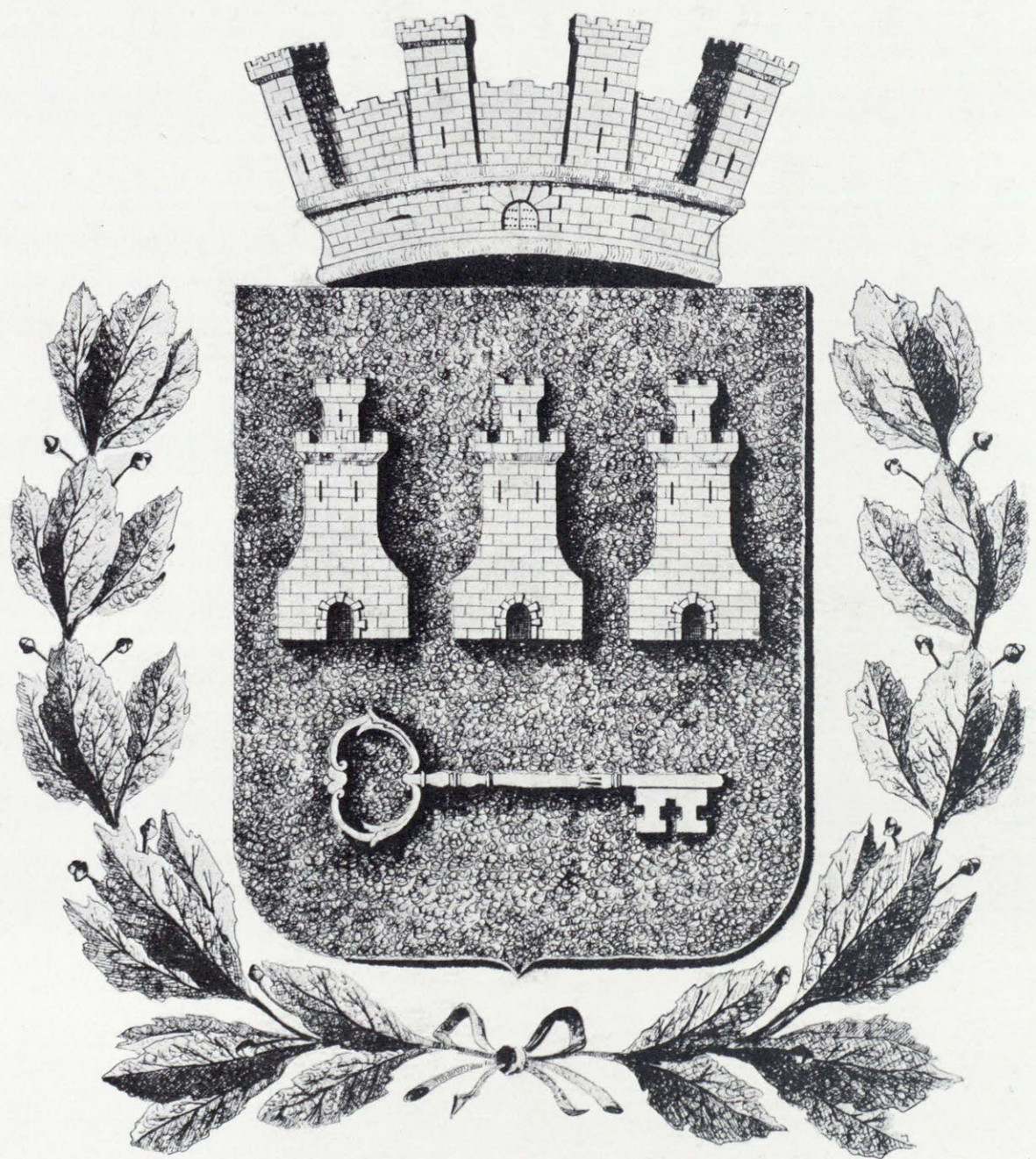
PLAN PILOTO DE LA HABANA



LIBRARY  
OF THE  
MASSACHUSETTS INSTITUTE  
OF TECHNOLOGY

PLAN PILOTO DE LA HABANA  
DIRECTIVAS GENERALES

DISEÑOS PRELIMINARES - SOLUCIONES TIPO



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

MASS. INST. TECH.  
JUL 23 1982  
LIBRARY  
ROTC

Folio  
783,8352  
H363(Harvard)

G1609  
.H3G455  
1959  
\*  
Folio  
Har  
CP - Har

## INTRODUCCION

LA JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION DE CUBA FUE CREADA POR LA LEY-DECRETO 2018 SOBRE PLANIFICACION NACIONAL DEL 27 DE ENERO DE 1955.

SE PRECISAN EN DICHO DECRETO LAS FUNCIONES DE LA JUNTA Y SUS ATRIBUCIONES. EN 1° DE JULIO DEL MISMO AÑO SE CONTRATARON LOS SERVICIOS DE TOWN PLANNING ASSOCIATES COMO CONSULTORES DE LA J.N.P. PRORROGANDOSE DICHO CONTRATO HASTA JULIO DE 1958.

EN LOS INFORMES I Y II TITULADOS "ANALISIS DE CONSULTAS Y PROGRAMAS FUTUROS" LOS CONSULTORES PRESENTARON A LA JUNTA UNA RECOPIACION DE SUS TRABAJOS.

PUEDEN RESUMIRSE ESTOS EN LOS SIGUIENTES TEMAS O CAPITULOS:

- INVESTIGACION DE DIFERENTES ORGANIZACIONES DE PLANIFICACION.
- CUADROS ORGANIZATIVOS DE LA JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION.
- ORGANIZACION Y PROGRAMAS DE LA JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION.
- PROGRAMAS DE TRABAJO DE LAS DISTINTAS SECCIONES DE LOS PLANOS REGULADORES, PLAN NACIONAL, AREA METROPOLITANA DE LA HABANA, VARADERO, TRINIDAD E ISLA DE PINOS.
- RECOMENDACIONES Y PAUTAS PARA LA RECOPIACION Y SELECCION DE LA INFORMACION NECESARIA PARA ESTABLECER LAS BASES ANALITICAS DE LOS NUEVOS PLANOS REGULADORES.
- RECOMENDACIONES SOBRE "LA NUEVA RED VIAL" (INFORME DE LOS INGENIEROS SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT Y LOS CONSULTORES DEL 26 DE MARZO DE 1956).
- DESARROLLO DEL PLAN PILOTO DE VARADERO E INICIACION DEL PLAN REGULADOR DE DICHA POBLACION.
- ESTUDIOS PRELIMINARES DE TRINIDAD, E ISLA DE PINOS.

- PRELIMINARES DE UNA LEY DE URBANIZACIONES Y ANALISIS DE LEGISLACION EXISTENTE, EN COLABORACION CON EL PROFESOR CHARLES HAAR DE LA UNIVERSIDAD DE HARVARD.
- INFORME SOBRE "LEGISLACION Y METODOS DE CONTROL DE REPARTOS" PREPARADO CONJUNTAMENTE CON EL PROFESOR CHARLES HAAR, EN FECHA 2 DE MAYO DE 1958.
- LOS GRUPOS DE TECNICOS DE LAS DISTINTAS SECCIONES DE LA JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION, ENCARGADOS DE LOS PLANOS REGULADORES DE LA HABANA, VARADERO, ISLA DE PINOS Y TRINIDAD INICIADOS POR LA JUNTA, HAN REALIZADO LOS ESTUDIOS DE INVESTIGACION CON AYUDA DE LOS CONSULTORES Y DE ACUERDO CON LO ESTIPULADO EN EL CONTRATO.

REQUIERE ESTE TAMBIEN QUE DEN LOS CONSULTORES DIRECTIVAS GENERALES QUE SIRVAN DE GUIA PARA LA ELABORACION DE LOS PLANOS PILOTOS DE LAS DISTINTAS CIUDADES.

TIENE ESTA PUBLICACION POR OBJETO LA PRESENTACION DE LAS DIRECTIVAS GRAFICAS QUE VIENEN A COMPLETAR LAS QUE SE DAN EN FORMA ESCRITA EN LOS INFORMES PRESENTADOS.

ESTAS DIRECTIVAS GENERALES QUE SE APLICAN COMO EJEMPLO A LA CIUDAD DE LA HABANA, SE HAN ESTABLECIDO DESPUES DE UN CUIDADOSO ESTUDIO DEL ANALISIS DE LA REGION Y LA CIUDAD, LLEVADO A CABO POR LA SECCION CORRESPONDIENTE DE LAS OFICINAS DE PLANEAMIENTO, BAJO LA DIRECCION DEL ARQUITECTO MARIO ROMANACH.

LA LISTA DE PLANOS (VEASE APENDICE) DARA UNA IDEA DE LA LABOR REALIZADA DURANTE LOS ULTIMOS TRES ANOS POR LA SECCION DEL PLAN REGULADOR DE LA HABANA.

SON TAMBIEN, ESTAS DIRECTIVAS, CONSECUENCIA DE LOS ESTUDIOS

REALIZADOS POR LOS CONSULTORES EN DISTINTAS CIUDADES DE LA AMERICA LATINA DURANTE LOS ULTIMOS DIEZ AÑOS. PRESENTAN ESTAS CIUDADES MUCHOS PUNTOS DE SEMEJANZA CON LA HABANA, EN CUANTO A ORIGEN, DESARROLLO CULTURAL, Y ECONOMICO, SOBRE TODO LIMA Y BOGOTA, (ENTRE LAS ESTUDIADAS) POR SER CIUDADES CAPITALES Y SEDES DE GOBIERNO.

TOWN PLANNING ASSOCIATES, SIGUE TAMBIEN EN ESTAS DIRECTIVAS, COMO EN SUS TRABAJOS ANTERIORES, LOS PRINCIPIOS Y PAUTAS ESTABLECIDOS POR LOS CONGRESOS INTERNACIONALES DE ARQUITECTURA MODERNA (C.I.A.M.) EN LA CARTA DE ATENAS (1933) Y LOS CONGRESOS DE LA POST-GUERRA.

EN LA PRESENTACION DE ESTE TRABAJO SE SIGUEN IGUALMENTE ALGUNOS DE LOS SISTEMAS DE PRESENTACION ESTUDIADOS POR DICHS CONGRESOS.

EL METODO DE TRABAJO ESTABLECIDO POR TOWN PLANNING ASSOCIATES TOMA COMO BASE LA APLICACION PRACTICA DE ESTOS PRINCIPIOS GENERALES FORMULADOS POR LOS C.I.A.M. EL PLANEAMIENTO DE CIUDADES DE LA AMERICA LATINA, HA CONFIRMADO SU VALIDEZ Y POSIBLE APLICACION A LA MAYORIA DE CIUDADES. SIN EMBARGO, MUESTRA LA EXPERIENCIA QUE SON TAMBIEN NECESARIAS CONSIDERACIONES ESPECIALES DETERMINADAS POR LAS CARACTERISTICAS PARTICULARES DE ESTAS CIUDADES ARRAIGADAS EN LOS TRAZADOS DE LA EPOCA COLONIAL, ASI COMO EN LAS COSTUMBRES, CLIMA, Y EL RAPIDO DESARROLLO, CRECIMIENTO DE POBLACION, E INDUSTRIALIZACION.

LA INFLUENCIA DE LOS NUEVOS MEDIOS DE TRANSPORTE, SOBRE TODO LA AVIACION, ESTA PRODUCIENDO EN LAS CIUDADES DE LATINO AMERICA CAMBIOS CUYA MAGNITUD E IMPORTANCIA NO SE HAN MEDIDO AUN.

## PLAN PILOTO DE LA HABANA - NOTA PRELIMINAR

UN PLAN PILOTO PRELIMINAR, DEL QUE DEBE DESARROLLARSE EL PLAN REGULADOR, ES EN ESENCIA UN ANTEPROYECTO DONDE SE PONEN EN RELIEVE LOS PUNTOS PRINCIPALES QUE LUEGO, DEBERAN DESARROLLARSE CON MAS DETALLES DURANTE LA EJECUCION DEL PLAN REGULADOR. LOS PLANOS INCLUIDOS EN ESTE INFORME SON, POR LO TANTO, PLANOS PRELIMINARES PARA FACILITAR EL ESTUDIO DEL PLAN REGULADOR. ESTOS ESTUDIOS NO TRATAN DE DEFINIR LOS LIMITES PRECISOS DE LA REGION O DE LA ZONA METROPOLITANA, COSA QUE DEBERA ANALIZARSE A SU DEBIDO TIEMPO POR LA JUNTA NACIONAL DE PLANEAMIENTO. ES PROBABLE TAMBIEN QUE DURANTE EL TIEMPO EMPLEADO EN LA PREPARACION DE LOS PLANOS QUE ACOMPAÑAN ESTE ESTUDIO, HAYAN OCURRIDO MUCHOS CAMBIOS EN UNA CIUDAD QUE, COMO LA HABANA, ESTA CRECIENDO RAPIDAMENTE. ESTO SUCEDERA TAMBIEN DURANTE LA EJECUCION DEL PLAN REGULADOR DEFINITIVO. DEBEMOS TENER EN CUENTA QUE UNA CIUDAD ES UN ORGANISMO VIVO QUE CAMBIA CONSTANTEMENTE Y QUE UN PLAN REGULADOR NO PUEDE PRETENDER MAS QUE GUIAR DICHOS CAMBIOS. EL CONCEPTO MODERNO DE PLANEAMIENTO NO TRATA DE IMPRIMIR SOLUCIONES UNICAS SINO MAS BIEN ENCAUZAR LOS CAMBIOS QUE LA ESTRUCTURA DE LA CIUDAD Y EL PROGRESO DE NUESTRO TIEMPO RECOMIENDAN. EL PLAN REGULADOR SERA, POR LO TANTO, UNA GUIA FLEXIBLE, FACILITANDO Y NO DIFICULTANDO EL DESARROLLO URBANO.

SE ESTA LLEGANDO EN EL MUNDO ENTERO A LA CONCLUSION DE QUE EL DESARROLLO URBANO Y REGIONAL SIN PLANEAMIENTO TRAE CONSIGO TODA CLASE DE PROBLEMAS, QUE PUEDEN EVITARSE O ENCAUZARSE SI SE PLANEAN A TIEMPO. UN PLAN PILOTO Y UN PLAN REGULADOR REQUIEREN SE RESPETEN CIERTOS FACTORES GENERALES DE LA ESTRUCTURA URBANO-REGIONAL QUE CONSTITUYEN EL

ESQUELETO DE LA CIUDAD EN CUESTION; ESTE UNA VEZ DEFINIDO EN LOS PLANOS, NO DEBERA EN LO POSIBLE ALTERARSE, AUNQUE PUEDAN PERMITIRSE CIERTAS MODIFICACIONES A MEDIDA QUE ESTAS APAREZCAN NECESARIAS, DEBIDO A LOS INEVITABLES CAMBIOS QUE TRAE CONSIGO EL PROCESO DE CRECIMIENTO URBANO.

SE COMPONE EL PRESENTE INFORME DE UNA SERIE DE DIBUJOS BASICOS MOSTRANDO DISTINTOS ASPECTOS QUE INFLUIRAN EL PLAN DE LA CIUDAD. ESTOS SON, LA HABANA COMO CENTRO DE LAS LINEAS AEREAS INTERNACIONALES, LA REGION DE LA HABANA EN RELACION AL PAIS EN GENERAL, O SEA, A LOS USOS DE LA TIERRA, COMUNICACIONES, CENTROS DE PRODUCCION, NUCLEOS URBANOS Y TURISTICOS. OTRO GRUPO DE PLANOS MUESTRA LA REGION DE LA HABANA Y LOS NUEVOS USOS DE LA TIERRA Y SISTEMAS DE COMUNICACIONES PROPUESTOS.

SIGUE UN TERCER GRUPO MOSTRANDO LA APLICACION DE LOS MISMOS PRINCIPIOS GENERALES AL AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD. EN OTROS PLANOS APARECEN DISTINTOS SECTORES DE LA MISMA A MAYOR ESCALA Y CON MAS DETALLE. SE PROPONE ASIMISMO UN PLAN DE REFORMA PARA EL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD DANDOLE A ESTA MAYOR CARACTER DE CIUDAD CAPITAL. LOS PLANOS DE LA HABANA VIEJA DEFINEN LAS ZONAS DE INTERES HISTORICO Y ARQUEOLOGICO Y PROPONEN MEDIDAS DE SANEAMIENTO Y UN NUEVO TRAZADO VIAL PARA ESTOS SECTORES. SE MUESTRA EN MAYOR DETALLE UN SECTOR DE LA ZONA CENTRAL COMO EJEMPLO DE LA APLICACION DE LOS PRINCIPIOS GENERALES AL ENLACE DE URBANIZACIONES EXISTENTES. VARIOS PLANOS DANDO DETALLES DE SECCIONES E INTERSECCIONES DE LA RED VIAL PROPUESTA, COMPLETAN ESTA SERIE.

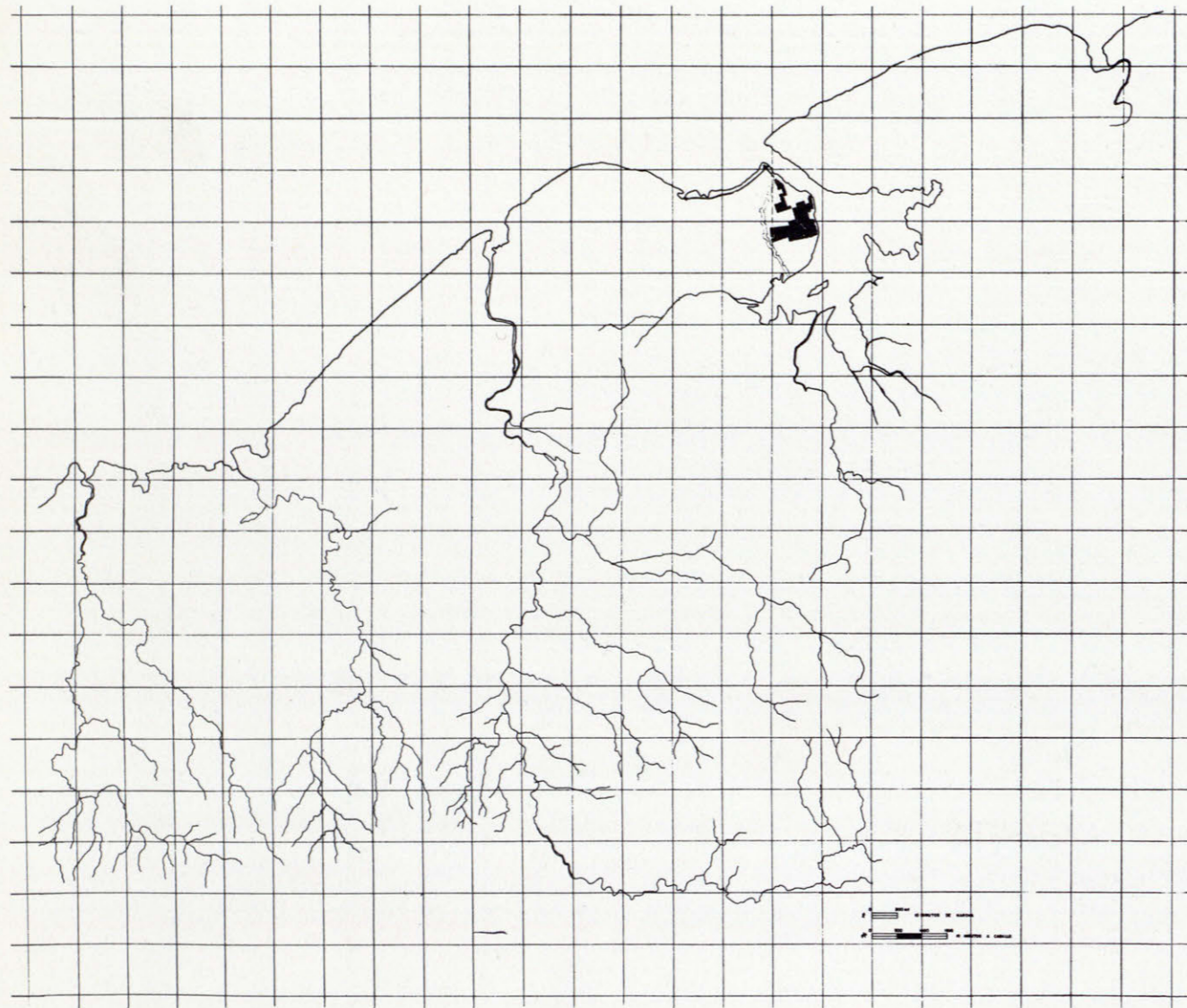
TRATASE AQUI UNICAMENTE DE PRESENTAR ALGUNOS EJEMPLOS DE SOLUCIONES TIPO ("STANDARDS"); QUE SIRVAN DE NORMA A MUCHAS OTRAS APLICABLES A LA ORGANIZACION DE SECTORES RESIDENCIALES, COMERCIALES E INDUSTRIALES, AL PLANEAMIENTO DE PARQUES Y A LOS DIAGRAMAS DE CONTROL DE ALTURAS DE EDIFICACION. PODRIAN ASIMISMO SERVIR ESTOS DIAGRAMAS DE GUIA Y ORIENTACION PARA ESTABLECER UN CRITERIO DE REGULACION GENERAL DE EDIFICIOS, QUE LA SECCION DEL PLAN REGULADOR DE LA HABANA, LUEGO DESARROLLARA EN DETALLE.

SE HAN PREPARADO ESTOS DIBUJOS PRELIMINARES EN FORMA QUE PUEDAN SER FACILMENTE COMPRENDIDOS, Y SU SIMPLIFICACION TIENE POR OBJETO PONER EN RELIEVE LOS CONCEPTOS BASICOS. LA MAYORIA DE ESTOS DIBUJOS PUEDEN REPRODUCIRSE EN BLANCO Y NEGRO: AUNQUE RESULTAN MAS CLAROS Y FACILES DE ENTENDER USANDO COLORES. CREEMOS QUE ESTOS PUNTOS SON IMPORTANTES PUESTO QUE EL EXITO DEL PLAN PILOTO DE LA HABANA DEPENDERA EN GRAN PARTE DE LAS POSIBILIDADES DE DIVULGACION QUE LO HAGAN COMPRENSIBLE AL PUBLICO EN GENERAL.

ESTA SERIE DE PLANOS NO TIENE OTRO OBJETO QUE EL DE SERVIR DE PAUTA PARA LOS TRABAJOS QUE DESARROLLE LA JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION. AL LLEVAR A CABO ESTOS DISEÑOS PRELIMINARES SE HA TENIDO EN CUENTA EL CUIDADOSO ANALISIS REALIZADO HASTA LA FECHA, POR LA SECCION DEL PLAN REGULADOR DE LA HABANA, TRABAJO QUE NO HA SIDO TERMINADO AUN Y QUE DEBERA IRSE PONIENDO AL DIA A MEDIDA QUE AVANCEN LOS TRABAJOS DEL PLAN REGULADOR DEFINITIVO.

# DESARROLLO HISTORICO DE LA HABANA

1



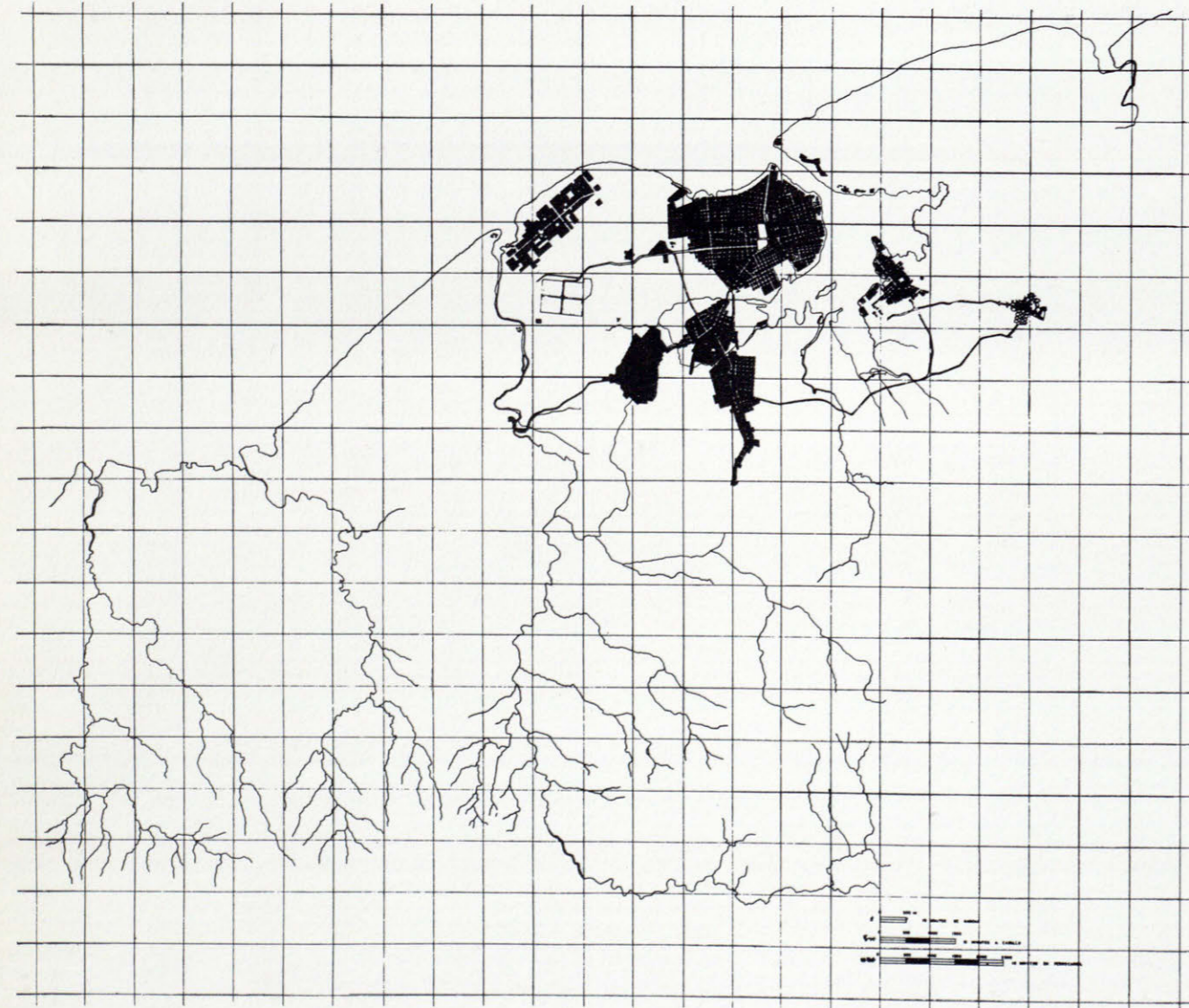
2



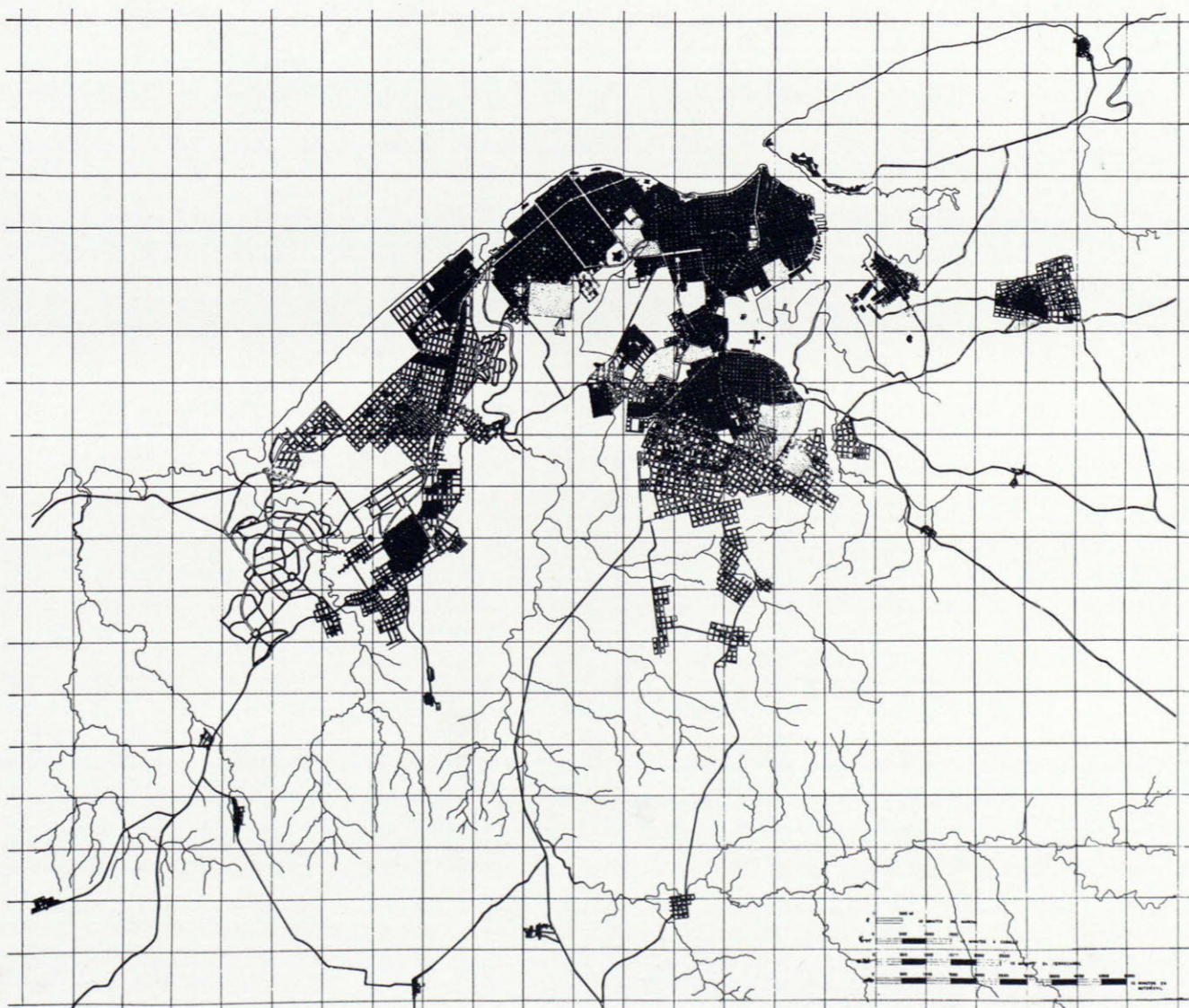
3



4



5



1	1519-1600	POBLACION	4 000	HAB
		AREA	37	HA
		DENSIDAD	108	HAB/HA
2	1600-1750	POBLACION	62000	HAB
		AREA	151	HA
		DENSIDAD	330	HAB/HA
3	1750-1850	POBLACION	168000	HAB
		AREA	443	HA
		DENSIDAD	379	HAB/HA
4	1850-1899	POBLACION	242055	HAB
		AREA	560	HA
		DENSIDAD	241	HAB/HA
5	1899-1924	POBLACION	558000	HAB
		AREA	3000	HA
		DENSIDAD	186	HAB/HA

# LA HABANA Y LA ISLA DE CUBA

## ENLACES INTERNACIONALES Y NACIONALES

LA POSICION DE LA CIUDAD DE LA HABANA EN EL CENTRO DEL CARIBE, HA FACILITADO EL DESARROLLO DE LA CIUDAD COMO NUCLEO DE COMUNICACIONES AEREAS ENTRE NORTEAMERICA, CENTROAMERICA Y SUDAMERICA. TIENE LA HABANA COMUNICACION DIRECTA CON LAS POBLACIONES DE LA COSTA ESTE DE LOS EE. UU., Y DEL CANADA, Y TAMBIEN CON LAS GRANDES CIUDADES DEL "MIDDLEWEST" Y LAS DE LA COSTA DEL PACIFICO. HACIA EL OESTE TIENE COMUNICACIONES FACILES Y DIRECTAS CON LA CIUDAD DE MEXICO, CON YUCATAN, GUATEMALA, SAN SALVADOR, Y OTROS PAISES DE CENTROAMERICA, Y ASIMISMO CON LOS DISTINTOS PUNTOS DE LA COSTA OCCIDENTAL SUDAMERICANA. LINEAS AEREAS PARTEN DE LA HABANA HACIA LAS DISTINTAS ISLAS DEL CARIBE, VENEZUELA, LOS PAISES DE LA COSTA ESTE DEL CONTINENTE SUDAMERICANO Y TIENE YA HOY LA CIUDAD, LINEAS DE ENLACE DIRECTO CON LOS PAISES DE EUROPA OCCIDENTAL.

LAS COMUNICACIONES AEREAS HAN TRAIIDO A LA HABANA GRAN NUMERO DE TURISTAS Y PERMITEN A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD MOVERSE FACILMENTE A CUAQUIER PUNTO DE EUROPA O AMERICA. LO QUE ANTES REPRESENTABA DIAS Y SEMANAS, DE TRANSPORTE MARITIMO, REPRESENTA ACTUALMENTE POCAS HORAS DE VUELO. AL MISMO TIEMPO LAS COMUNICACIONES AEREAS FACILITAN EL MOVIMIENTO DE PERSONAS Y MERCANCIAS A LOS PUNTOS MAS REMOTOS DE LA ISLA DE CUBA, YA QUE LINEAS AEREAS NACIONALES ENLAZAN LA HABANA CON SANTIAGO, CAMAGUEY Y LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LA REPUBLICA, ASI COMO CON LOS CENTROS TURISTICOS EXISTENTES, O EN DESARROLLO, EN VARADERO, TRINIDAD Y LA ISLA DE PINOS.

LAS COMUNICACIONES AEREAS HAN PRODUCIDO YA CAMBIOS NOTABLES EN CIUDADES COMO LA HABANA Y LAS CIUDADES DEL CONTINENTE SUR Y CENTROAMERICANO. DICHOS CAMBIOS SON MUCHO MAS RADICALES EN ESTAS CIUDADES QUE EN LAS CIUDADES EUROPEAS QUE SE HAN DESARROLLADO MAS PROXIMAS LAS UNAS A LAS OTRAS Y QUE HACE MUCHOS AÑOS ESTABAN YA BIEN ENLAZADAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL. EL TRAFICO AEREO ENTRE

MIAMI Y LA HABANA ES CONSTANTE Y PUEDE COMPARARSE AL "COMMUTING" NORTEAMERICANO. EL EMPLAZAMIENTO DE LOS NUEVOS AEROPUERTOS DE LA HABANA, DEBERA SER OBJETO DE UN ESTUDIO ESPECIAL POR PARTE DE LA JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION.

## USOS DE LA TIERRA

EL ESTUDIO DE LA HABANA Y ESPECIALMENTE DE LA REGION DE LA HABANA DEBERA LLEVARSE A CABO CONSIDERANDOLO COMO UNA PARTE DEL ESTUDIO DE LA ISLA EN GENERAL Y DE SU DIVISION EN DISTINTAS REGIONES. LA DEFINICION DE LOS LIMITES REGIONALES ES ESPECIALMENTE DIFFICIL, PUES LAS FACILIDADES DE COMUNICACION Y DE TRANSPORTE HACEN QUE ESTOS LIMITES SEAN CADA DIA MAS INDETERMINADOS. CREEMOS, SIN EMBARGO IMPORTANTE, SE ESTUDIEN LAS REGIONES DE LA ISLA Y SE CONSIDERE EL CARACTER DE CADA UNA DE ESTAS Y SU IMPORTANCIA COMO CENTROS DE PRODUCCION, ANTES DE DETERMINAR LA REGION DE LA HABANA PROPIAMENTE DICHA. LA ISLA DE CUBA ES EN REALIDAD UNA GRAN REGION YA QUE NO SE ENCUENTRAN EN CUBA, COMO EN OTROS PAISES, DIFERENCIAS RADICALES DE CLIMA, TOPOGRAFIA, CULTIVOS Y COSTUMBRES, SINO QUE EL PAIS ENTERO EN SUS DISTINTAS PARTES PRESENTA MAS SEMEJANZAS QUE CONTRASTES.

EL DESARROLLO DE LA REGION DE LA HABANA Y CRECIMIENTO DE POBLACION DEBERA CONSIDERARSE EN SU RELACION CON OTROS FACTORES NACIONALES, Y CUANDO SE PROCEDA AL ESTUDIO DEL PLAN REGIONAL DEBERA DETERMINAR LA JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION, EL CRECIMIENTO Y TAMAÑO QUE PAREZCA MAS CONVIENTE A ESTA REGION EN RELACION CON OTRAS REGIONES Y POBLACIONES DE LA ISLA. EN EL PLANEAMIENTO NACIONAL, ES DE LA MAYOR IMPORTANCIA LA ADOPCION DE UN CRITERIO DE EQUILIBRIO EN EL DESARROLLO URBANO Y REGIONAL, PROCURANDO DAR A CADA REGION Y CIUDAD EL TAMAÑO E IMPORTANCIA QUE RESULTE MAS BENEFICIOSO PARA LA ECONOMIA NACIONAL. EL CRECIMIENTO DE LA HABANA DURANTE LOS ULTIMOS AÑOS NO HA

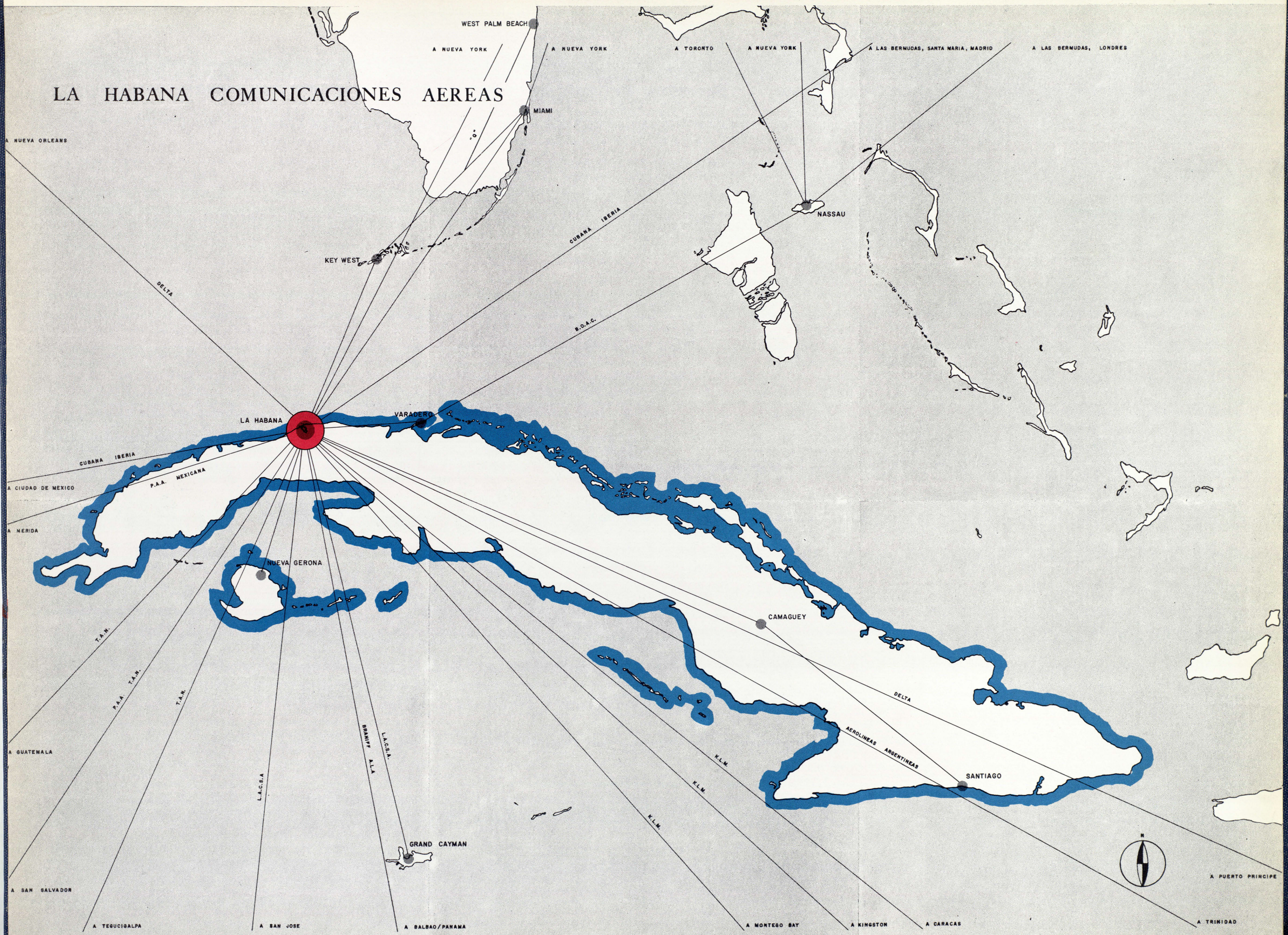
GUARDADO RELACION CON EL CRECIMIENTO DEL PAIS Y AUNQUE PAREZCA DESEABLE CONTINUE CRECIENDO LA CIUDAD, DEBERA DETERMINARSE HASTA QUE PUNTO ES CONVENIENTE SE CONCENTRE TAN GRAN ACTIVIDAD DE NEGOCIOS Y PRODUCCION EN UN SOLO PUNTO DEL PAIS.

## CENTROS TURISTICOS Y NUCLEOS URBANOS PRINCIPALES

EN EL DESARROLLO DEL PLAN REGIONAL Y METROPOLITANO DE LA HABANA SERA CONVENIENTE CONSIDERAR TAMBIEN LA DISTRIBUCION DE LOS PRINCIPALES NUCLEOS URBANOS EN LA ISLA, LA POBLACION Y CARACTER DE DICHOS NUCLEOS Y LA PRODUCCION DE LAS DISTINTAS INDUSTRIAS Y SU LOCALIZACION. ES ASIMISMO IMPORTANTE CONSIDERAR EL EMPLAZAMIENTO DE LOS DISTINTOS CENTROS TURISTICOS DEL PAIS, PUES LA HABANA, QUE ES HOY EL CENTRO DE TURISMO MAS IMPORTANTE DE LA ISLA DEBERA ESTAR BIEN ENLAZADA CON LOS CENTROS TURISTICOS DE VARADERO, TRINIDAD, LA ISLA DE PINOS, EL VALLE DE VIÑALES, ETC. EL SISTEMA DE ENLACES POR CARRETERA NOTABLEMENTE MEJORADO DURANTE LOS ULTIMOS AÑOS, DEBERA COMPLETARSE A MEDIDA QUE AVANCEN LOS ESTUDIOS REGIONALES Y URBANOS.

LOS ENLACES DE LAS VIAS EXISTENTES CON LAS NUEVAS VIAS DE LA REGION DE LA HABANA NO PURDEN DETERMINARSE SIN EL ESTUDIO GENERAL DE LAS REDES DE COMUNICACIONES. ES TAMBIEN INTERESANTE SE ESTUDIEN LOS NUCLEOS DE POBLACIONES NUEVAS SITUADOS FUERA DE LA CIUDAD PROPIAMENTE DICHA, PUES NO TENIENDO ESTA REGION, COMO QUEDA DICHO, LIMITES CLARAMENTE DETERMINADOS, EXISTIRA UN INCREMENTO DE MOVIMIENTO DE POBLACION ALREDEDOR DE LA REGION QUE POR NECESIDAD INFLUIRA EN EL DESARROLLO DE LOS NUCLEOS DE POBLACION EMPLAZADOS DENTRO DE LOS LIMITES REGIONALES. ANTES DE EMPRENDERSE UN ESTUDIO CUIDADOSO DE LA REGION DEBERA POR LO TANTO ESTUDIARSE LA ISLA EN TODOS AQUELLOS ASPECTOS QUE TENGAN UNA INFLUENCIA DIRECTA EN EL CRECIMIENTO URBANO Y REGIONAL DE LA HABANA.

# LA HABANA COMUNICACIONES AEREAS



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

# ISLA DE CUBA

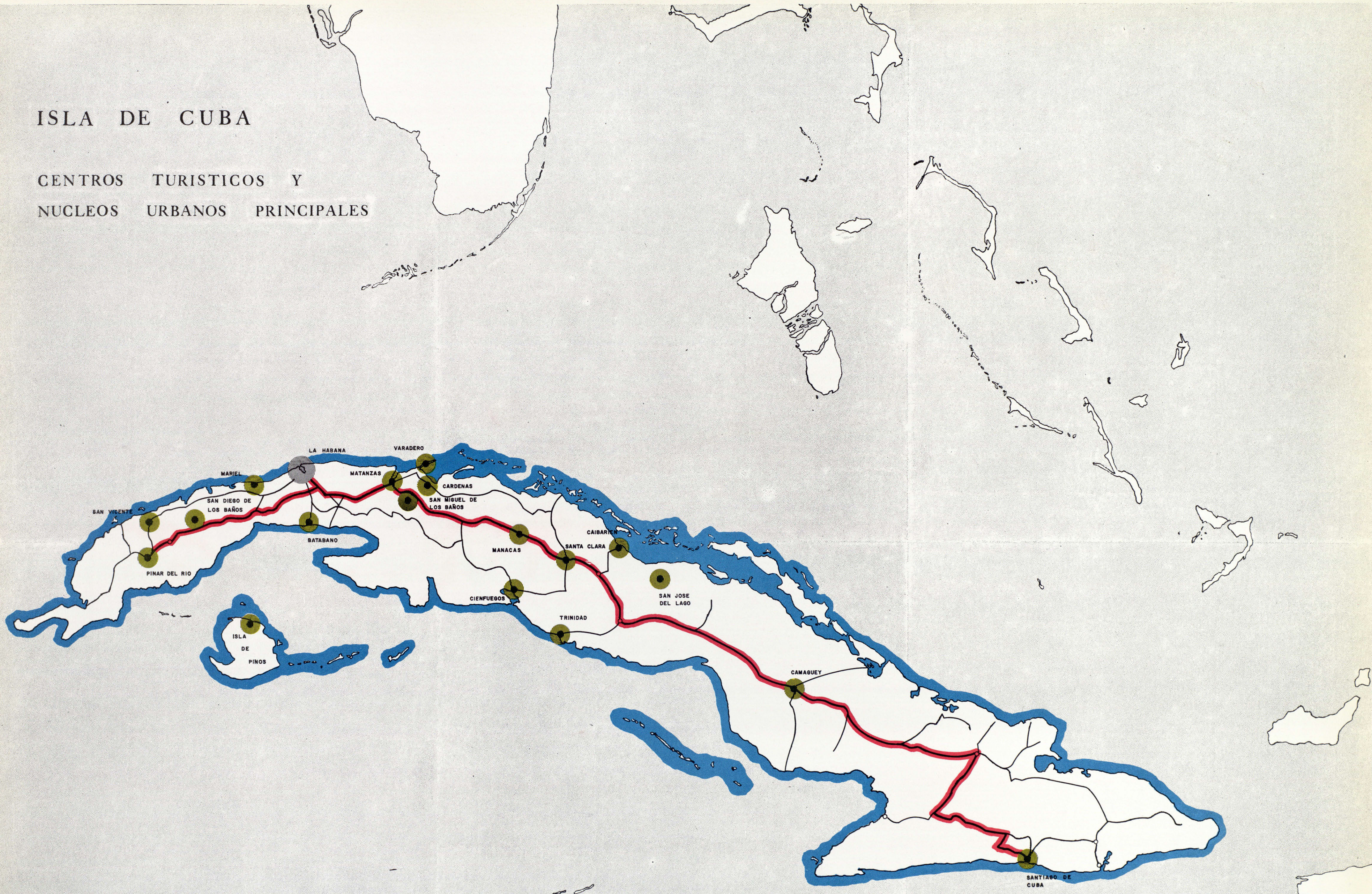
-  TABACO
-  GANADO
-  MINERALES
-  AZUCAR



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

# ISLA DE CUBA

CENTROS TURISTICOS Y  
NUCLEOS URBANOS PRINCIPALES



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

## REGION DE LA HABANA - RED VIAL

PUEDE CONSIDERARSE LA REGION DE LA HABANA EXTENDIENDOSE HASTA LAS POBLACIONES DE ARTEMISA Y MARIEL HACIA PONIENTE, EL ESTRECHO DE LA FLORIDA AL NORTE, LA POBLACION DE SEIBA MOCHA AL ESTE Y EL MAR CARIBE AL SUR. SON ESTOS APROXIMADAMENTE LOS LIMITES DE LA PROVINCIA DE LA HABANA Y PRESENTAN UNA AREA SUFICIENTEMENTE GRANDE PARA EL ESTUDIO REGIONAL, CONSIDERANDO EL TAMAÑO ACTUAL DE LA CIUDAD Y LA POSIBILIDAD DE CRECIMIENTO EN LOS PROXIMOS CINCUENTA AÑOS. CUAL SERA EL CRECIMIENTO REGIONAL DURANTE ESTOS AÑOS ES ALGO DIFICIL DE DETERMINAR, NO SOLO EN EL CASO DE LA HABANA, SINO EN EL CASO DE CUALQUIER CIUDAD DE TAMANO E IMPORTANCIA SEMEJANTES. DEPENDERA ESTE CRECIMIENTO DE LOS CAMBIOS QUE PUEDAN OCURRIR EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Y EN LA MANERA DE VIVIR DEL PAIS EN GENERAL, EN LOS CAMBIOS EN LOS MERCADOS MUNDIALES Y OTROS FACTORES.

SE ADAPTARAN LOS HABITANTES DE LA HABANA AL "COMMUTING" DE LA CIUDADES NORTEAMERICANAS, O PREFERIRAN COMO HASTA AHORA VIVIR MAS CERCA DEL CENTRO DE LA CIUDAD Y VIAJAR DURANTE LOS FINES DE SEMANA A VARADERO, LAS PLAYAS DE LA COSTA NORTE, U OTROS PUNTOS DEL PAIS?

ES DIFICIL, SI NO IMPOSIBLE, PREVEER LOS FUTUROS CAMBIOS ECONOMICOS Y TECNICOS Y SU INFLUENCIA EN LAS COSTUMBRES DE CUBA. LA UNICA MANERA DE PODER AFRONTAR ESTOS CAMBIOS CONSISTE EN CREAR UN PLAN FLEXIBLE, QUE PODRA VARIARSE CUANDO DICHOS CAMBIOS ASI LO EXIJAN. EL PLAN REGIONAL DE LA HABANA DEBERA POR LO TANTO, DETERMINAR UNA ESTRUCTURA GENERAL DE LA REGION. DICHA ESTRUCTURA GENERAL VENDRA, A SU VEZ, DETERMINADA POR LOS FACTORES NATURALES Y CONS-

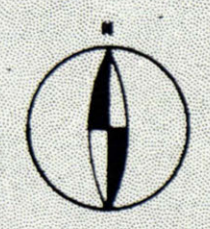
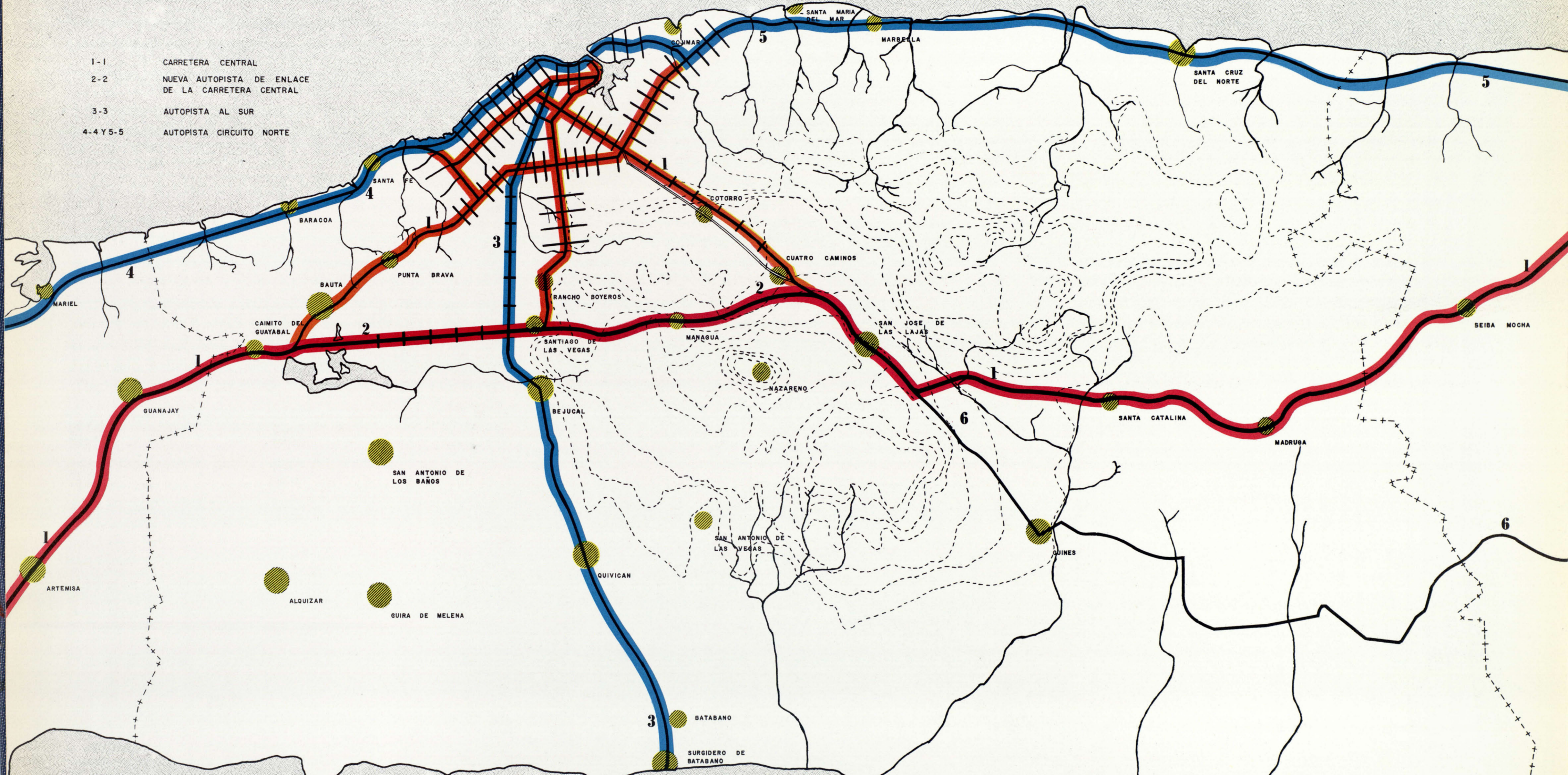
TANTES DE ESTA REGION, COMO SON POR EJEMPLO, LA TOPOGRAFIA, LAS CUENCAS DE LOS RIOS, LA FORMA Y ESTRUCTURA DEL LITORAL, LOS PUERTOS Y BAHIAS, ETC. PODRAN CONSIDERARSE ASIMISMO COMO ELEMENTOS CONSTANTES LAS PRINCIPALES VIAS DE COMUNICACION Y LOS NUCLEOS DE POBLACION Y CENTROS DE PRODUCCION. LA EXPERIENCIA DE LOS ULTIMOS ANOS MUESTRA QUE LAS ZONAS AGRICOLAS EN LA PROXIMIDAD DE LAS GRANDES CIUDADES SUPREN CANSTANTES CAMBIOS Y DESPLAZAMIENTOS. DADA LA IMPORTANCIA DE LA RED VIAL EN EL DESARROLLO URBANO Y EN EL CRECIMIENTO FUTURO DE LA CIUDAD, DEBEN ANALIZARSE CUIDADOSAMENTE LAS PRINCIPALES VIAS EXISTENTES Y SU POSIBLE ENLACE CON LAS NUEVAS.

MUESTRANSE AQUI DOS DIAGRAMAS DE LA REGION DE LA HABANA. EN EL DE LA PAGINA OPUESTA SE PONE DE MANIFIESTO LA ESTRUCTURA VIAL DE LA REGION, QUE SE COMPONE DE VIAS EXISTENTES Y NUEVAS VIAS DE ENLACE. ESTA ESTRUCTURA VIAL VIENE DETERMINADA POR LA FORMA DE LA ISLA DE CUBA EN GENERAL, QUE TRAE CONSIGO UNE MAYOR IMPORTANCIA DE COMUNICACIONES EN DIRECCION DE ORIENTE Y PONIENTE Y QUE TIENE HOY EN DIA COMO CARRETERA GENERAL LA LLAMADA, CARRETERA CENTRAL, QUE VIENE A SER LA COLUMNA VERTEBRAL DEL PAIS. DEBE CONSIDERARSE ADEMAS EL CIRCUITO NORTE QUE ENLAZA DIRECTAMENTE LAS POBLACIONES DE LA COSTA DEL ESTRECHO DE FLORIDA Y QUE HACIA EL ORIENTE SE PROLONGA EN LA RECIENTE AUTOPISTA DE LA VIA BLANCA. ESTE CIRCUITO NORTE PERMITIRA UN FACIL ENLACE DE LA CIUDAD DE LA HABANA CON LOS CENTROS RECREATIVOS Y DE FIN DE SEMANA DE LA COSTA. SE INCLUYE EN EL PLAN VIAL REGIONAL, ASIMISMO, UNA VIA QUE PARTIENDO DEL CENTRO DE LA CIUDAD SE DIRIGE HACIA EL SUR, AL SURGIDERO DE BATABANO, DONDE HABRA UN ENLACE DE NUEVOS PUENTES,

CON LA ISLA DE PINOS, SITUADA INMEDIATAMENTE AL SUR DE DICHO PUNTO. HASTA AHORA LA CARRETERA CENTRAL SE DESVIA DEL CENTRO DE LA ISLA PARA PENETRAR EN LA CIUDAD DE LA HABANA. PROPONE ESTE ESQUEMA DE PLAN REGIONAL LA CONSTRUCCION DE UNA VIA DE ENLACE DESDE CUATRO CAMINOS A CAIMITO DEL GUAYABAL, PASANDO CERCA DE MANAGUA Y SANTIAGO DE LAS VEGAS. ESTA Y OTRAS VIAS INDICADAS EN EL PLAN REGIONAL SON SOLO SUGERENCIAS, PUES SU EMPLAZAMIENTO DEBERA ESTUDIARSE CUIDADOSAMENTE POR LA OFICINA NACIONAL DE PLANEAMIENTO CON LOS DATOS QUE SUMINISTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. DICHA CARRETERA DE ENLACE DEBE SER DE LA MISMA SECCION QUE LA CENTRAL, PARA PERMITIR UN DESVIO FACIL DEL TRAFICO Y EVITAR QUE ESTE PENETRE EN LAS ZONAS MAS DENSAS DE LA CIUDAD, VINIENDO A INCREMENTAR LA CONGESTION EXISTENTE. ESTA NUEVA VIA DE ENLACE ES LO QUE SE LLAMA COMUNMENTE EN EE.UU. UN "BY PASS". LAS DEMAS VIAS DE ESTE DIAGRAMA BASICO VIENEN DEFINIDAS POR LA LOCALIZACION DE LOS CENTROS URBANOS PRINCIPALES. SIGUEN UNA DIRECCION PARALELA A LAS VIAS EXISTENTES, PERO SERAN VIAS DE TRAFICO RAPIDO, CON ACCESOS LIMITADOS, COSA MUY DIFICIL DE OBTENER SI TRATAMOS DE MODIFICAR LAS VIAS YA DESARROLLADAS, DONDE HAY EDIFICACIONES COSTOSAS Y FRECUENTES INTERSECCIONES DE CALLES SECUNDARIAS. TODAS LAS VIAS QUE SE MUESTRAN EN ESTE DIAGRAMA DE TRAFICO REGIONAL, SON VIAS DE ACCESO LIMITADO, DISEÑADAS, PARA TRAFICO RAPIDO. EN LAS ZONAS POBLADAS TENDRAN PISTAS CENTRALES PARA DICHO TRAFICO, Y VIAS SECUNDARIAS DE SERVICIO, PARALELAS A DICHAS PISTAS. EL DIAGRAMA VIAL VIENE TAMBIEN DETERMINADO POR LAS FORMAS Y TRAZADO DE VIAS YA EXISTENTES DENTRO DEL AREA URBANA Y POR EL EMPLAZAMIENTO Y FORMA DE LA BAHIA DE LA HABANA Y DE LA ZONA INDUSTRIAL DEL PUERTO.

# REGION DE LA HABANA

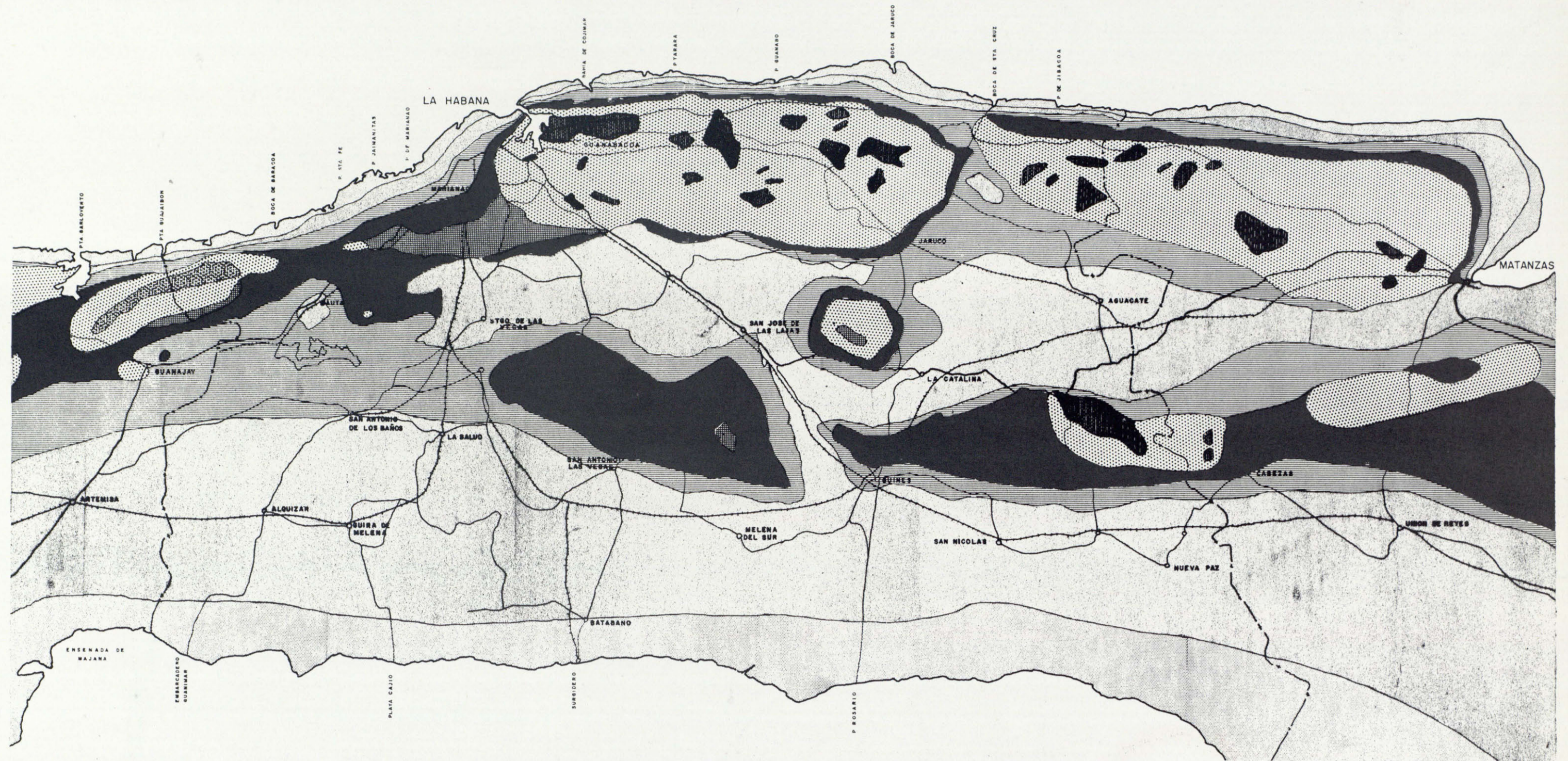
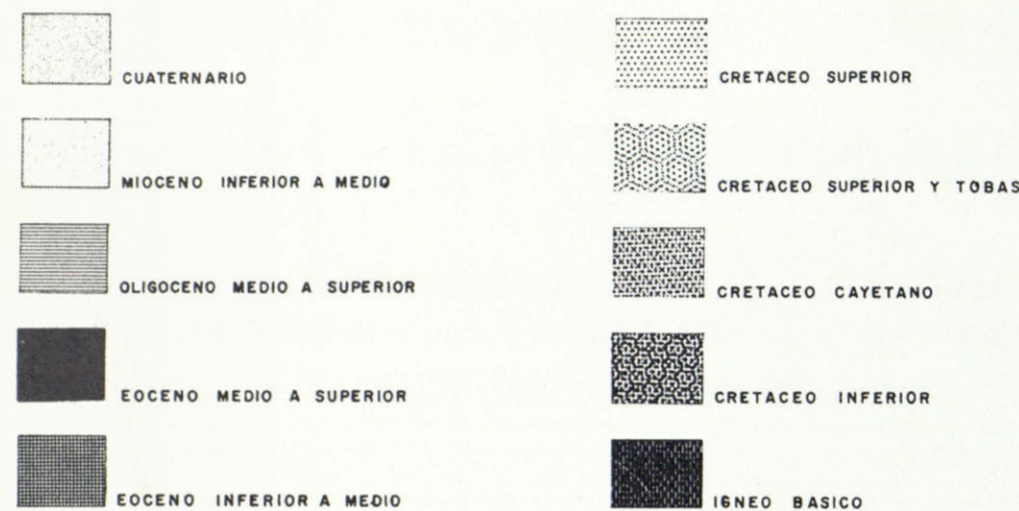
- 1-1 CARRETERA CENTRAL
- 2-2 NUEVA AUTOPISTA DE ENLACE DE LA CARRETERA CENTRAL
- 3-3 AUTOPISTA AL SUR
- 4-4 Y 5-5 AUTOPISTA CIRCUITO NORTE



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

# REGION DE LA HABANA - USOS DE LA TIERRA (PROPUESTOS)

GEOLOGIA DE LA REGION DE LA HABANA



MUESTRASE EN ESTE DIAGRAMA LA RELACION ENTRE LAS AREAS URBANAS Y NUCLEOS DE PEQUEÑAS POBLACIONES DENTRO DE LA REGION Y LA ESTRUCTURA VIAL PRINCIPAL. EL AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD VENDRA DEFINIDA POR LA CONSOLIDACION DE LAS AREAS EDIFICADAS EXISTENTES HASTA SU SATURACION Y POR LA LIMITACION DE LA CIUDAD A UNA POBLACION DE UNOS 3.000.000 DE HABITANTES, QUE NOS PARECE SUFICIENTE PARA EL TERMINO DE TIEMPO QUE PODEMOS PLANEAR ACTUALMENTE. SUPONEMOS QUE EN DICHA AREA METROPOLITANA EXISTIRAN SERVICIOS URBANOS DE TODO GENERO EN FORMA CENTRALIZADA Y CONTINUA. ESTO ES APLICABLE A LAS REDES DE ACUEDUCTO, ALCANTARILLADO, ALUMBRADO ELECTRICO TELEFONOS, DISPOSICION DE AGUAS PLUVIALES, SERVICIOS DE PARQUES, SERVICIOS SOCIALES, (ESCUELAS HOSPITALES, ETC.), SERVICIOS DE POLICIA, BOMBEROS Y OTROS. ES INDUDABLEMENTE CONVENIENTE, DADO EL ELEVADO COSTE DE ESTOS SERVICIOS, QUE EL AREA METROPOLITANA QUE LOS UTILIZA Y COSTEA SE DESARROLLE HASTA SU LIMITE DE SATURACION, PARA HACER MAS LLEVADERA LA CARGA ECONOMICA QUE EL COSTE DE DICHS SERVICIOS REPRESENTA. EL CRECIMIENTO URBANO SIN PLAN NI CONTROL, HA PERMITIDO LA DISPERSION DE SERVICIOS Y EL DESARROLLO DE REPARTOS A LO LARGO DE LAS PRINCIPALES VIAS




DE COMUNICACION. ESTO ULTIMO TRAE CONSIGO EL QUE DICHAS VIAS SE CONGESTIONEN Y SE INUTILICEN PARA TRAFICO RAPIDO AL POCO TIEMPO DE SER CONSTRUIDAS, OBLIGANDO AL ESTADO Y MUNICIPIO A CONSTRUIR NUEVAS VIAS, PARA REEMPLAZAMIENTO DE LAS QUE POR ESTAS CAUSAS RESULTAN INUTILES.

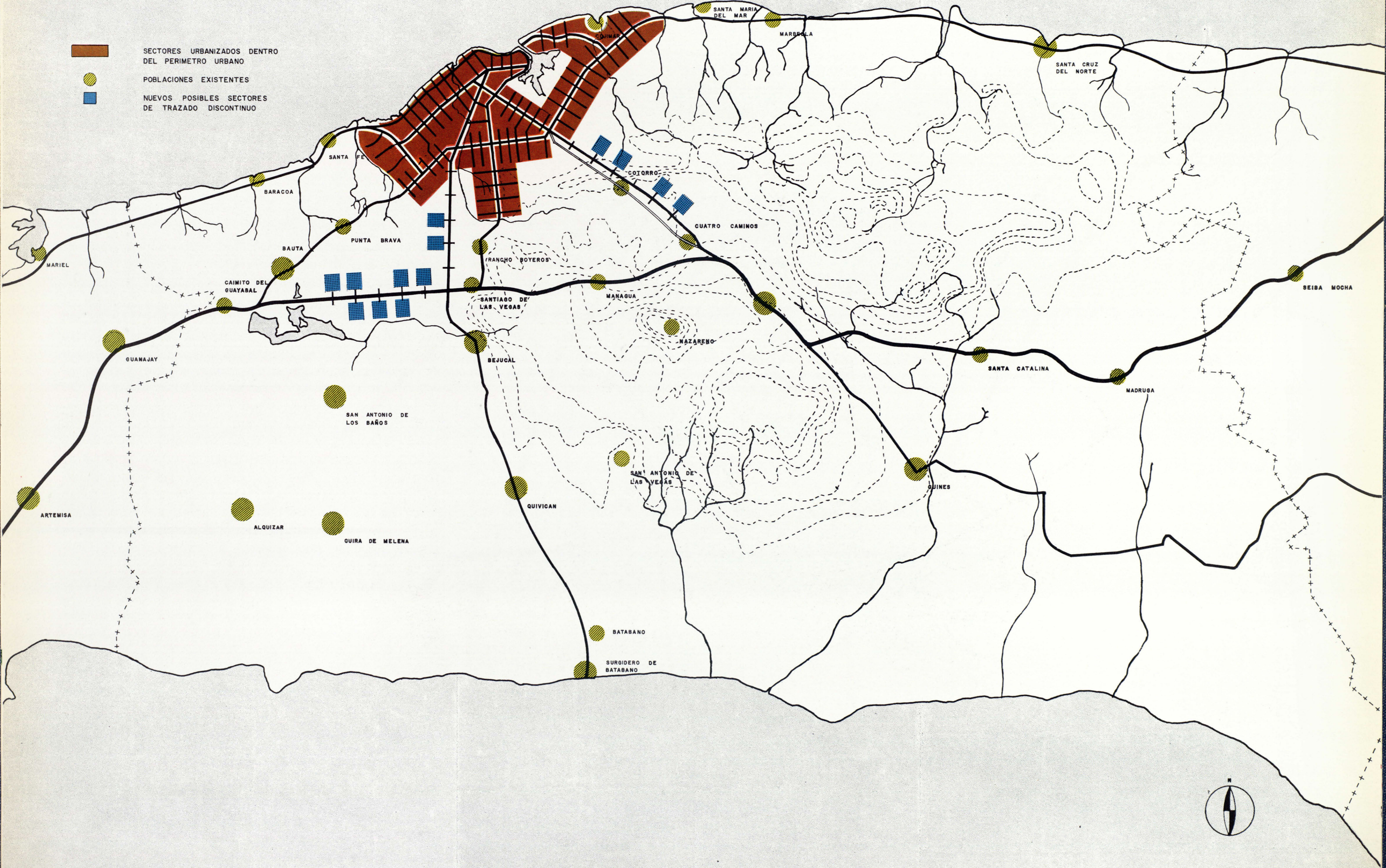
FUERA DE LA ZONA METROPOLITANA DE DESARROLLO CONTINUO DE LA CIUDAD, PODRIAN CREARSE NUEVOS NUCLEOS O UNIDADES DE SECTOR, SIEMPRE QUE ESTOS CUMPLIERAN CON LOS REQUISITOS DE LA NUEVA LEY DE URBANIZACIONES, QUE EN ESTE CASO OBLIGARIA A DOTAR ESTOS REPARTOS CON TODOS LOS SERVICIOS NECESARIOS, QUE NO PODRA COSTEAR LA ORGANIZACION METROPOLITANA CENTRAL DE LA CIUDAD. CONVIENE ASIMISMO MODIFICAR LOS TRAZADOS DE MUCHAS DE LAS POBLACIONES EXISTENTES, QUE HOY TIENDEN A CONGESTIONAR EL MOVIMIENTO DE TRAFICO. AL PLANEAR DICHS POBLACIONES SE PROCURARA DESARROLLARLAS A UN SOLO LADO DE LA AUTOPISTA Y ESTABLECER COMUNICACIONES CON ESTA EN PUNTOS DETERMINADOS, NO PERMITIENDO QUE EL SISTEMA DE CALLES CORTE LA CARRETERA PRINCIPAL EN MULTIPLES PUNTOS SITUADOS A CORTAS DISTANCIAS. LA DISTRIBUCION DE POBLACIONES

EN LA REGION, TENDERA A CONSTITUIR UN SISTEMA QUE SE HA LLAMADO CONSTELACION URBANA, ES DECIR QUE DENTRO DEL AREA REGIONAL Y CERCA DE LA ZONA METROPOLITANA QUE CONSTITUIRA LA CIUDAD PROPIAMENTE DICHA, HABRA UNA SERIE DE PEQUEÑAS POBLACIONES QUE PODRAN DESARROLLARSE LIBREMENTE, SIEMPRE QUE CUMPLAN LOS REQUISITOS DE LA LEY NACIONAL DE URBANIZACIONES, QUE OBLIGARA A DICHAS POBLACIONES A ESTABLECER SERVICIOS INDEPENDIENTES SIN INCREMENTAR EL COSTE DE LOS SERVICIOS URBANOS DE LA CIUDAD PROPIAMENTE DICHA. DEBIDAMENTE ENLAZADAS CON LAS NUEVAS AUTOPISTAS NO DEBEN CREAR DICHS POBLACIONES NUEVOS PROBLEMAS DE CIRCULACION.

SI TENEMOS EN CUENTA ESTOS PRINCIPIOS GENERALES, NO HAY NECESIDAD DE IMPONER LIMITES AL ESTABLECIMIENTO DE POBLACIONES DENTRO DE LA REGION DE LA HABANA, PUES PODRA EL SISTEMA FUNCIONAR PERFECTAMENTE AUNQUE EL NUMERO DE DICHS POBLACIONES AUMENTE. EL RESTO DE LA TIERRA INCLUIDO DENTRO DEL AREA REGIONAL PODRA DEDICARSE DURANTE MUCHOS AÑOS A LA AGRICULTURA Y ESTE SISTEMA DE TRAZADO DISCONTINUO PERMITIRA LA CONSERVACION DE LAS MEJORES ZONAS AGRICOLAS.

# REGION DE LA HABANA

-  SECTORES URBANIZADOS DENTRO DEL PERIMETRO URBANO
-  POBLACIONES EXISTENTES
-  NUEVOS POSIBLES SECTORES DE TRAZADO DISCONTINUO

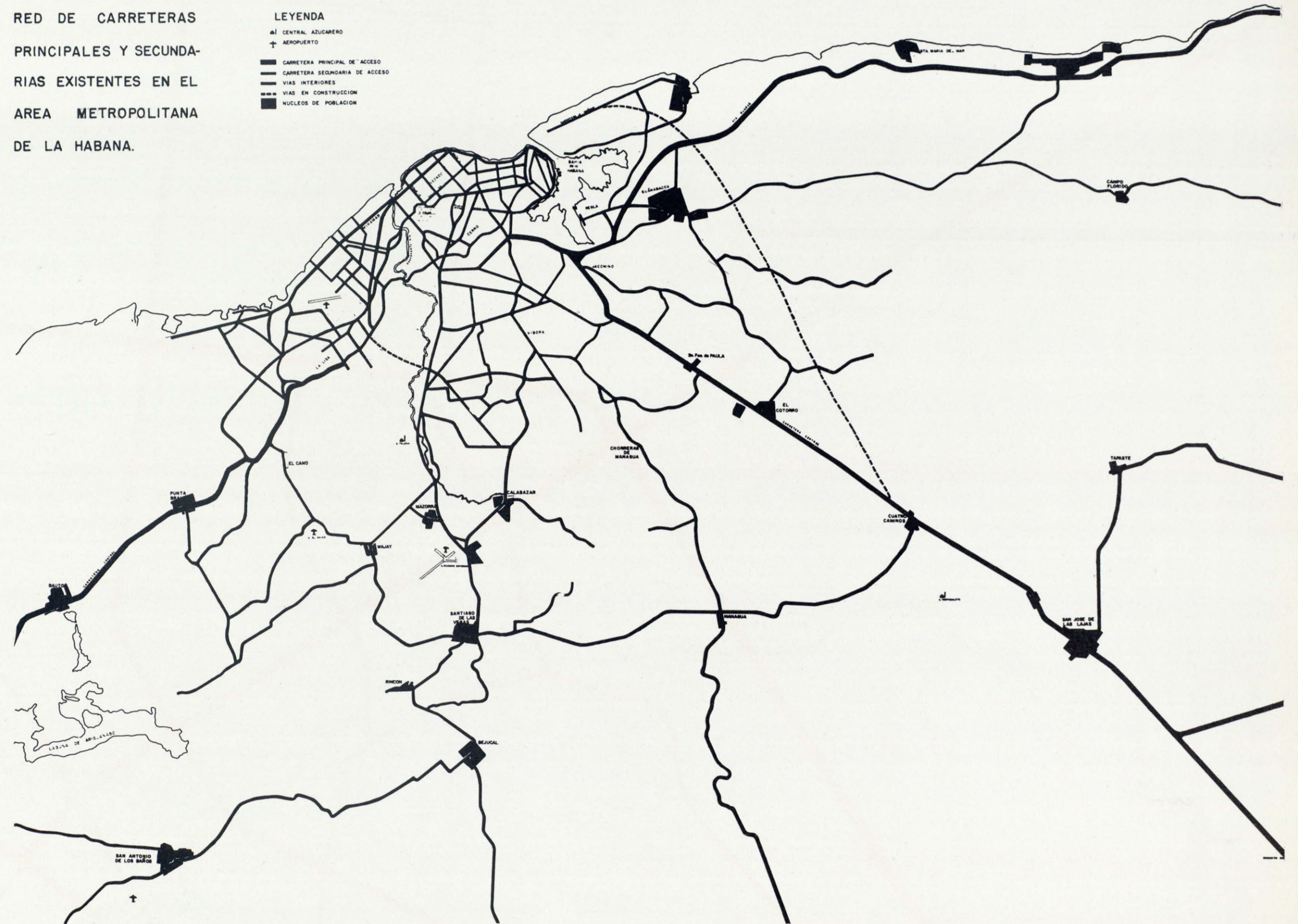


TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

## AREA METROPOLITANA DE LA HABANA - NUEVO SISTEMA VIAL

EN EL AREA METROPOLITANA PROPIAMENTE DICHA, CUYOS LIMITES SE INDICAN EN EL DIAGRAMA ADJUNTO, SE VE CLARAMENTE EL SISTEMA DE VIAS PRINCIPALES PROPUESTAS. COINCIDE ESTE SISTEMA SOLO EN PARTE, CON EL SISTEMA VIAL EXISTENTE. EN LAS AREAS SUBURBANAS SE HAN DESARROLLADO VIAS COMERCIALES DE GRAN IMPORTANCIA SIGUIENDO LOS TRAZADOS DE LOS ANTIGUOS CAMINOS, QUE A SU VEZ VENIAN DETERMINADOS POR LOS LINDEROS DE PROPIEDAD DE LAS HACIENDAS E INGENIOS. NO SE PRESTAN DICHS TRAZADOS A LOS DE CARRETERAS MODERNAS Y HAN LLEGADO YA A TAL GRADO DE EDIFICACIONES LAS ZONAS MARGINALES, QUE SERIA MUY COSTOSO ABRIR NUEVAS VIAS EN LO QUE SON HOY CALLES CONGESTIONADAS CON MULTIPLES CRUCES. PARECE MAS ACONSEJABLE ADOPTAR UN NUEVO TRAZADO PARA LAS VIAS PRINCIPALES DE CIRCULACION RAPIDA, QUE CONSTITUYA UNA RED VIAL INDEPENDIENTE ESPECIALMENTE CONCEBIDA PARA EL MOVIMIENTO DE TRAFICO RAPIDO. EL DIAGRAMA VIAL PROPUESTO CONSTITUYE UNA RED VIAL CLASIFICADA, DICHA CLASIFICACION CONSISTE EN LA SEPARACION DE PISTAS DE TRAFICO RAPIDO Y TRAFICO LENTO, LIMITANDO LOS ENLACES DE LAS VIAS PRINCIPALES A PUNTOS SITUADOS A DISTANCIAS CONSIDERABLES PARA PERMITIR DE ESTA FORMA EL MOVIMIENTO MAS RAPIDO DEL TRAFICO QUE ATRAVIESA, EN MUCHOS CASOS, LA CIUDAD DE EXTREMO A EXTREMO. SIGUIENDO ESTA CLASIFICACION SE HAN LLAMADO  $V_1$  LAS VIAS PRINCIPALES QUE ENLAZAN LA CIUDAD CON LA REGION Y EL PAIS. SON DICHAS  $V_1$  PROLONGACION DEL CIRCUITO NORTE QUE AL LLEGAR A LA ZONA URBANA SE DESVIA HACIA EL INTERIOR PARA NO ATRAVESAR LA ZONA INDUSTRIAL INMEDIATA AL PUERTO Y EVITAR LAS ZONAS MAS DENSAMENTE POBLADAS DE LA CIUDAD. CONSTITUYEN ESTAS  $V_1$ -C, UNA VIA DE CIRCULACION DE TRAFICO RAPIDO QUE PERMITIRA EL MOVIMIENTO DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PARTICULAR O COMUN EN DIRECCION ESTE-OESTE, ENLAZANDO CON LA  $V_1$  DEL CIRCUITO NORTE (DE LA COSTA) Y  $V_1$ -O QUE ENLAZA LA CARRETERA CENTRAL HACIA EL OESTE,  $V_1$ -E, QUE ENLAZA CON DICHA CARRETERA CENTRAL HACIA ORIENTE Y  $V_1$ -S QUE SE DIRIGE HACIA LA COSTA SUR DEL PAIS. A LAS VIAS  $V_1$  Y CON SECCION SEMEJANTE, SIGUEN LAS VIAS  $V_2$ , QUE ENLAZAN CON LAS ANTERIORES Y SE DIRIGEN A LOS CENTROS MAS DENSAMENTE POBLADOS DE LA CIUDAD, TALES COMO EL PASEO DE CARLOS III, Y LA HABANA VIEJA Y EL PUERTO. UNA NUEVA VIA  $V_2$  SERA ARTERIA PRINCIPAL DE LOS NUEVOS REPARTOS DE LA HABANA DEL ESTE. EL DIAGRAMA VIAL DEL AREA METROPOLITANA MUESTRA ASIMISMO PARTE DE LA COSTA DE LA BAHIA DE LA HABANA Y LAS CUENCAS DE LOS RIOS ALMENDARES, QUIBU, JAIMANITAS, Y COJIMAR. TODOS ESTOS FAC-




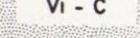

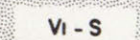
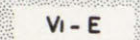


RED DE CARRETERAS  
PRINCIPALES Y SECUNDA-  
RIAS EXISTENTES EN EL  
AREA METROPOLITANA  
DE LA HABANA.

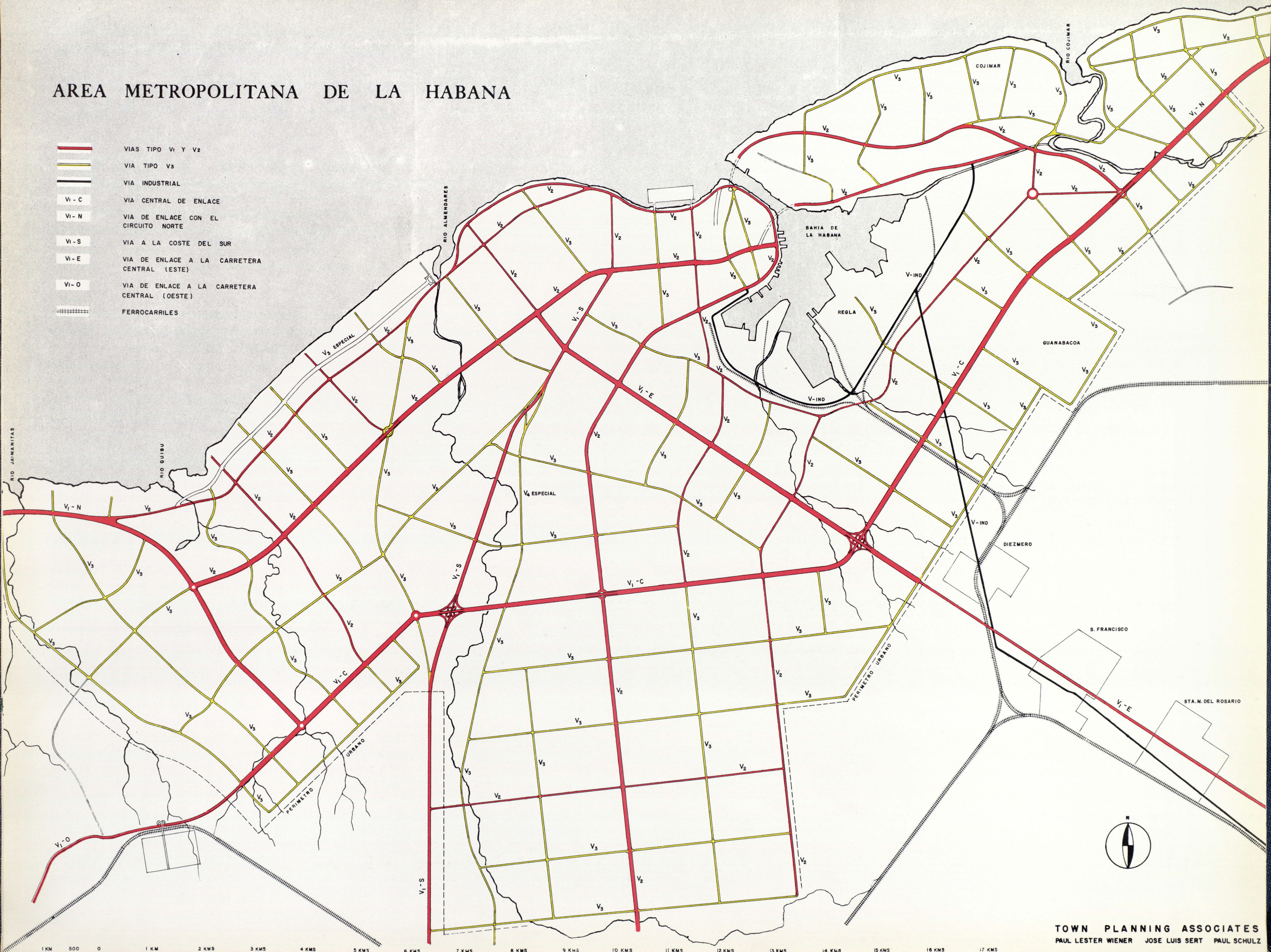


TORES GEOGRAFICOS Y NATURALES ASI COMO LAS ALTURAS AL LLEGAR AL RIO ARMENDARES Y CERCANAS AL PUERTO Y LA COSTA, DETERMINAN CON LAS CONDICIONES QUE QUEDAN ANTERIORMENTE DICHAS, LA FORMA GENERAL DE ESTE TRAZADO. ESTO A SU VEZ, AYUDA AL ESTABLECIMIENTO DE LA FORMA GENERAL DEL AREA METROPOLITANA O DE DESARROLLO URBANO CONTINUO. VIENE ESTA AREA SUBDIVIDIDA EN SECTORES, Y ESTOS SECTORES ESTAN A SU VEZ DETERMINADOS POR LA SUBDIVISION DE LA RED VIAL FORMADA POR LAS VIAS DE ENLACE DE LAS  $V_1$  Y  $V_2$ , QUE SON LAS LLAMADAS  $V_3$ , QUE PRESENTAN UNA DIVISION DEL TRAFICO RAPIDO

Y EL DE SERVICIO, LO MISMO QUE LAS ANTERIORES, PERO QUE TIENEN MENOR SECCION E INTERSECCIONES MAS FRECUENTES. LA DIVISION DEL AREA METROPOLITANA EN SECTORES FACILITA LA CLASIFICACION DE USOS DE LA TIERRA Y PERMITE GRAN LIBERTAD DE TRAZADOS DENTRO DEL AREA DE CADA SECTOR: LAS VIAS INTERIORES DEL SECTOR, SIN SEPARACION DE TRAFICO, SON TODAS VIAS DE TRAFICO LENTO Y NO SE MUESTRAN EN ESTE DIAGRAMA GENERAL DE LA RED VIAL PROPUESTA PERO APARECEN EN LOS PLANOS MAS DETALLADOS DEL AREA CENTRAL DE LA HABANA VIEJA Y EN LOS DE ALGUNOS SECTORES ESPECIALES.

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA

-  VIAS TIPO V1 Y V2
-  VIA TIPO V3
-  VIA INDUSTRIAL
-  V1 - C VIA CENTRAL DE ENLACE
-  V1 - N VIA DE ENLACE CON EL CIRCUITO NORTE
-  V1 - S VIA A LA COSTE DEL SUR
-  V1 - E VIA DE ENLACE A LA CARRETERA CENTRAL (ESTE)
-  V1 - O VIA DE ENLACE A LA CARRETERA CENTRAL (OESTE)
-  FERROCARRILES

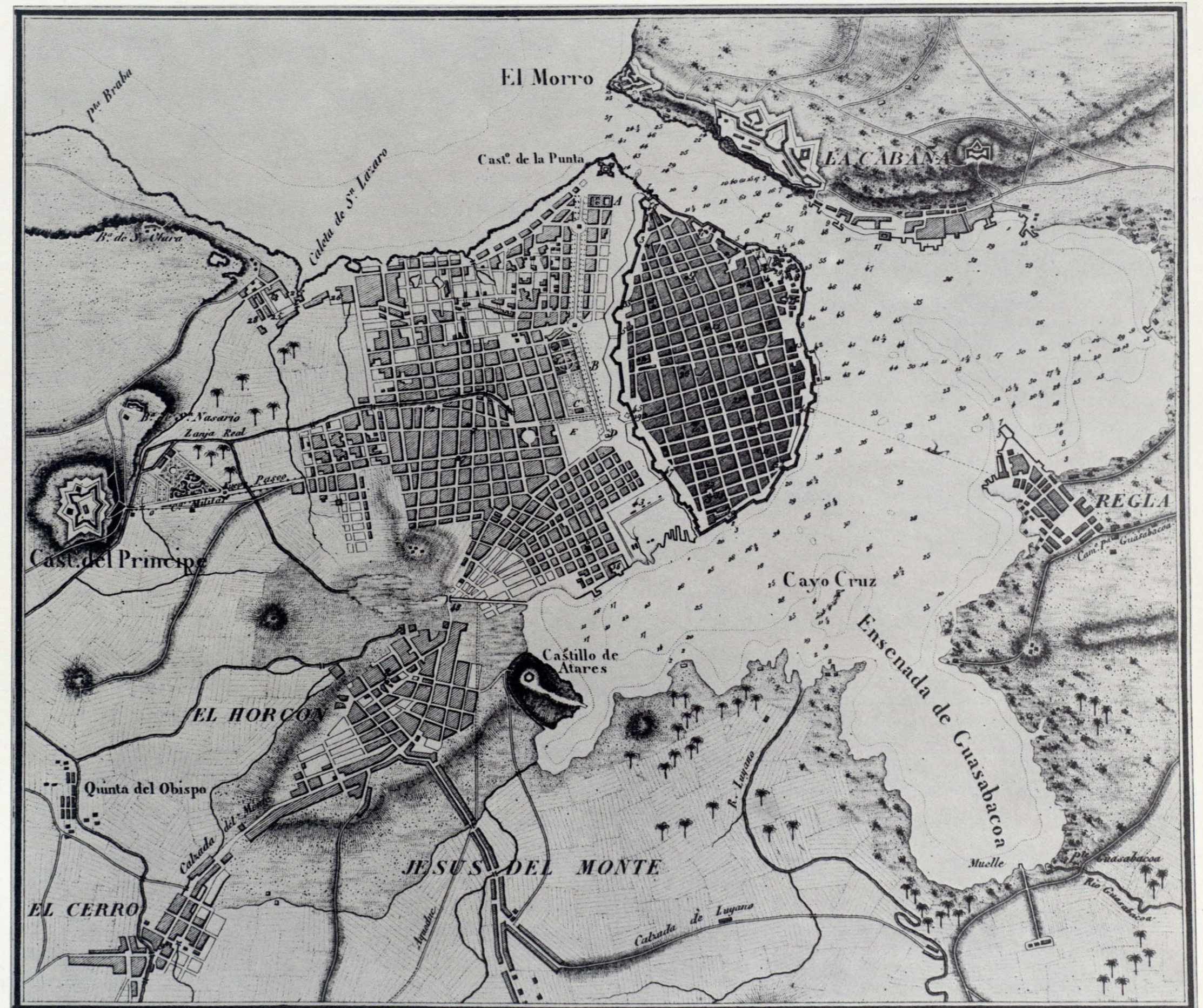


TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA - AREAS EDIFICADAS (ACTUAL) Y SISTEMA VIAL PROPUESTO

PLAN DE LA HABANA VIEJA EN 1828. SE DISTINGUE CLARAMENTE LA CIUDAD INICIAL DENTRO DEL RECINTO AMURALLADO Y LA EXTENSION DE LOS PRIMEROS SUBURBIOS.

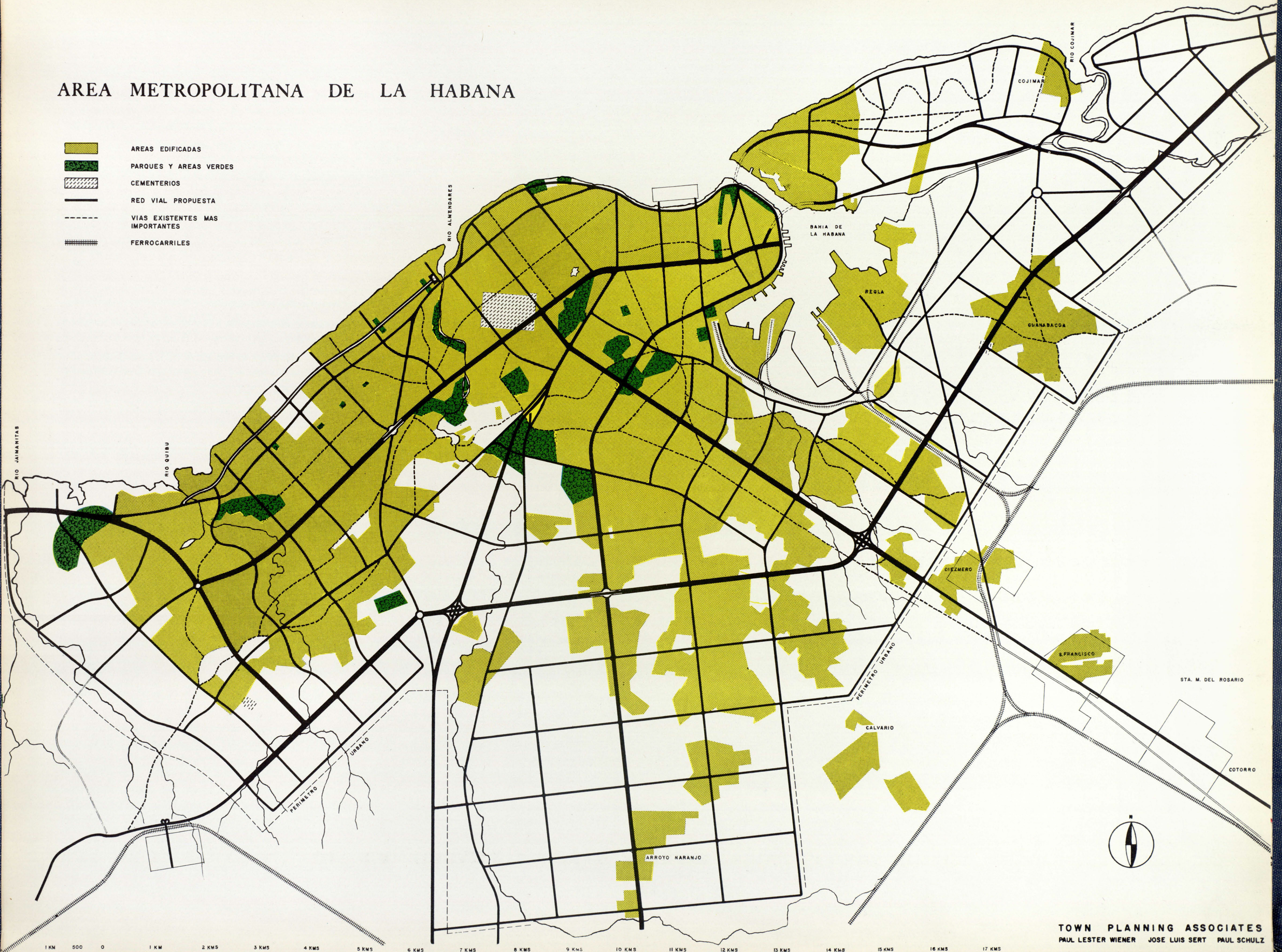
PUEDE VERSE EN ESTE DIAGRAMA LA CANTIDAD CONSIDERABLE DE TERRENOS POR URBANIZAR QUE QUEDAN DENTRO DE LOS LIMITES PROPUESTOS PARA LA HABANA METROPOLITANA. SI A ESTO SE AÑADE LA POSIBILIDAD DE MEJOR UTILIZACION DEL TERRENO DENTRO DE LA ZONA URBANIZADA, LLEGAMOS A LA POBLACION PROPUESTA DE UNOS 3,000,000 DE HABITANTES SIN NECESIDAD DE RECURRER A DENSIDADES DEMASIADO ALTAS EN EL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD Y CONSERVANDO DENSIDADES BAJAS EN LAS AREAS LIMITROFES. SI SE CONSIDERA QUE DEBERA DOTARSE LA CIUDAD DE TODOS LOS SERVICIOS APROPIADOS, NO CREEMOS ACONSEJABLE SE EXTIENDA MAS EL LIMITE DE LA ZONA METROPOLITANA PUES EL COSTE DE INSTALACION Y CONSERVACION DE SERVICIOS SERIA EXCESIVO. SI LA CIUDAD REQUIERE MAYOR CRECIMIENTO, PUEDE ESTE OBTENERSE POR EL SISTEMA DE TRAZADO DISCONTINUO (CONSTELACION URBANA) INDICADO EN EL DIAGRAMA DE USOS DE LA TIERRA DE LA REGION. EN ESTE DIAGRAMA DEL NUEVO SISTEMA VIAL SE MUESTRAN ASIMISMO, LAS PRINCIPALES VIAS EXISTENTES QUE CONSERVIARIAN SU CARACTER COMERCIAL Y SON MAS O MENOS INDEPENDIENTES DEL TRAZADO DE LAS NUEVAS VIAS DE TRAFICO RAPIDO.



Lab. Lammereux, Binard et 1755, p. de Sines.

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA

-  AREAS EDIFICADAS
-  PARQUES Y AREAS VERDES
-  CEMENTERIOS
-  RED VIAL PROPUESTA
-  VIAS EXISTENTES MAS IMPORTANTES
-  FERROCARRILES



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

## AREA METROPOLITANA DE LA HABANA - NUEVO SISTEMA VIAL Y USOS DE LA TIERRA (EXISTENTES)

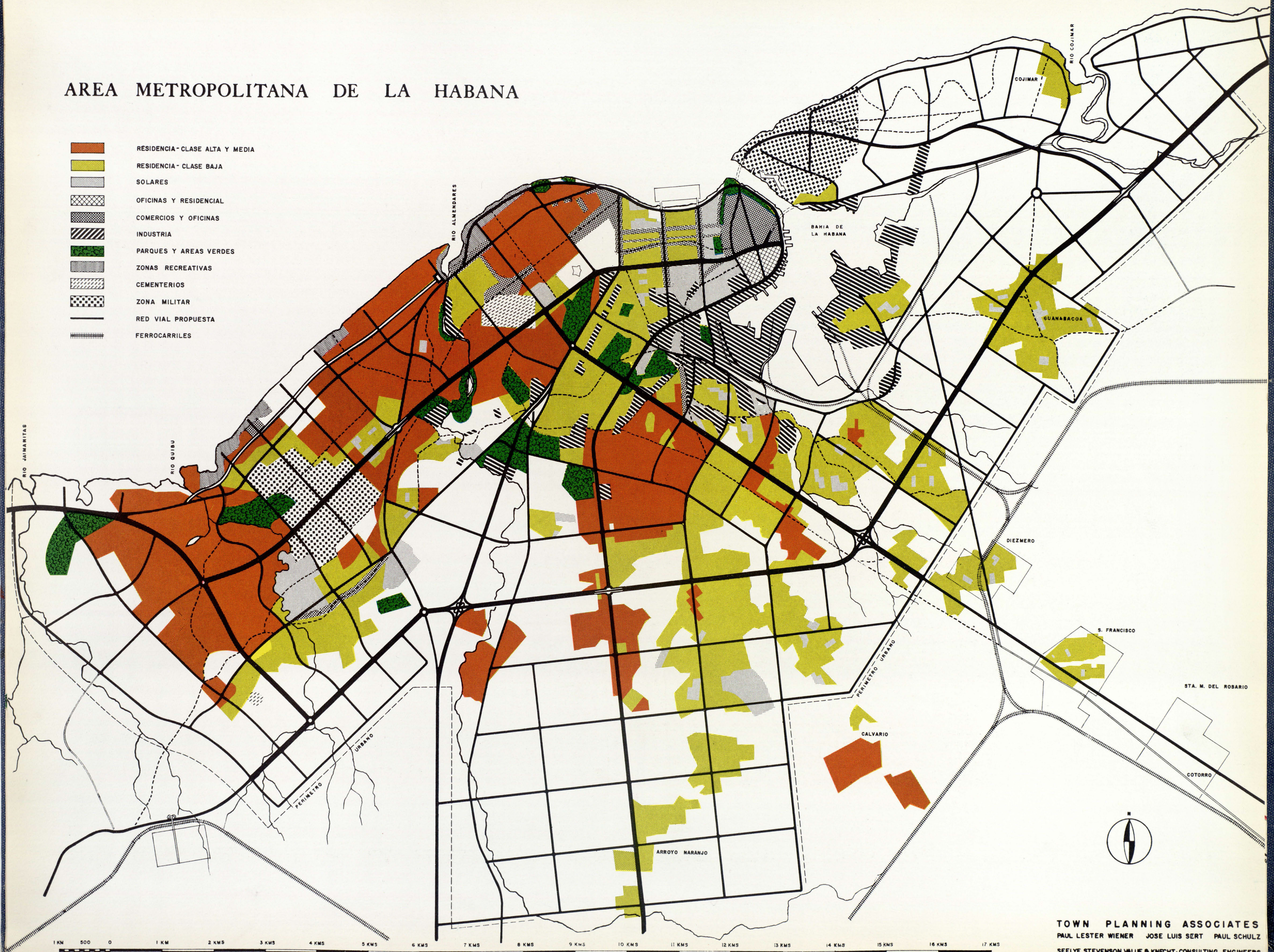
VISTA AEREA DE LA HABANA  
VIEJA Y EL CANAL DEL PUERTO



OBSERVESE EN ESTE DIAGRAMA LA RELACION ENTRE EL SISTEMA VIAL PROPUESTO Y LOS PRINCIPALES USOS DE LA TIERRA EXISTENTES DENTRO DEL AREA URBANA. POR EL PUEDE VERSE QUE INDUSTRIAS DEBERAN CONSOLIDARSE A SER POSIBLE DENTRO DE SECTORES ESPECIALES, PRINCIPALMENTE INMEDIATOS AL PUERTO DE LA HABANA, PUES AHORA LAS INDUSTRIAS SE EXTIENDEN EN DESORDEN A LO LARGO DE VIAS CONGESTIONADAS QUE CORTARIAN LAS NUEVAS VIAS DE TRAFICO RAPIDO PROPUESTO. ESTO ES INEVITABLE EN TODA REORGANIZACION URBANA Y LA NUEVA LOCALIZACION DE INDUSTRIAS PUEDE LLEVARSE A CABO DURANTE UN LARGO PERIODO DE TIEMPO Y POR ETAPAS, DESPLAZANDOSE PRIMERO LAS INDUSTRIAS MAS ANTICUADAS QUE NECESITEN NUEVA MAQUINARIA Y A SU VEZ, EXIJAN NUEVAS CONSTRUCCIONES Y TAMBIEN MAYOR FACILIDAD DE ENLACE CON LAS NUEVAS VIAS DE FERROCARRIL, ACCESO POR CARRETERA Y ENLACES CON EL INTERIOR DEL PAIS. LA NUEVA DISTRIBUCION VIAL TENDERA A CONSOLIDAR Y CLASIFICAR LOS DISTINTOS USOS DE LA TIERRA, Y LAS GRANDES VIAS DE TRAFICO RAPIDO ACTUARAN COMO SEPARADORAS DE TAN DISTINTOS USOS Y DE LAS ZONAS DE DISTINTA DENSIDAD DE POBLACION.

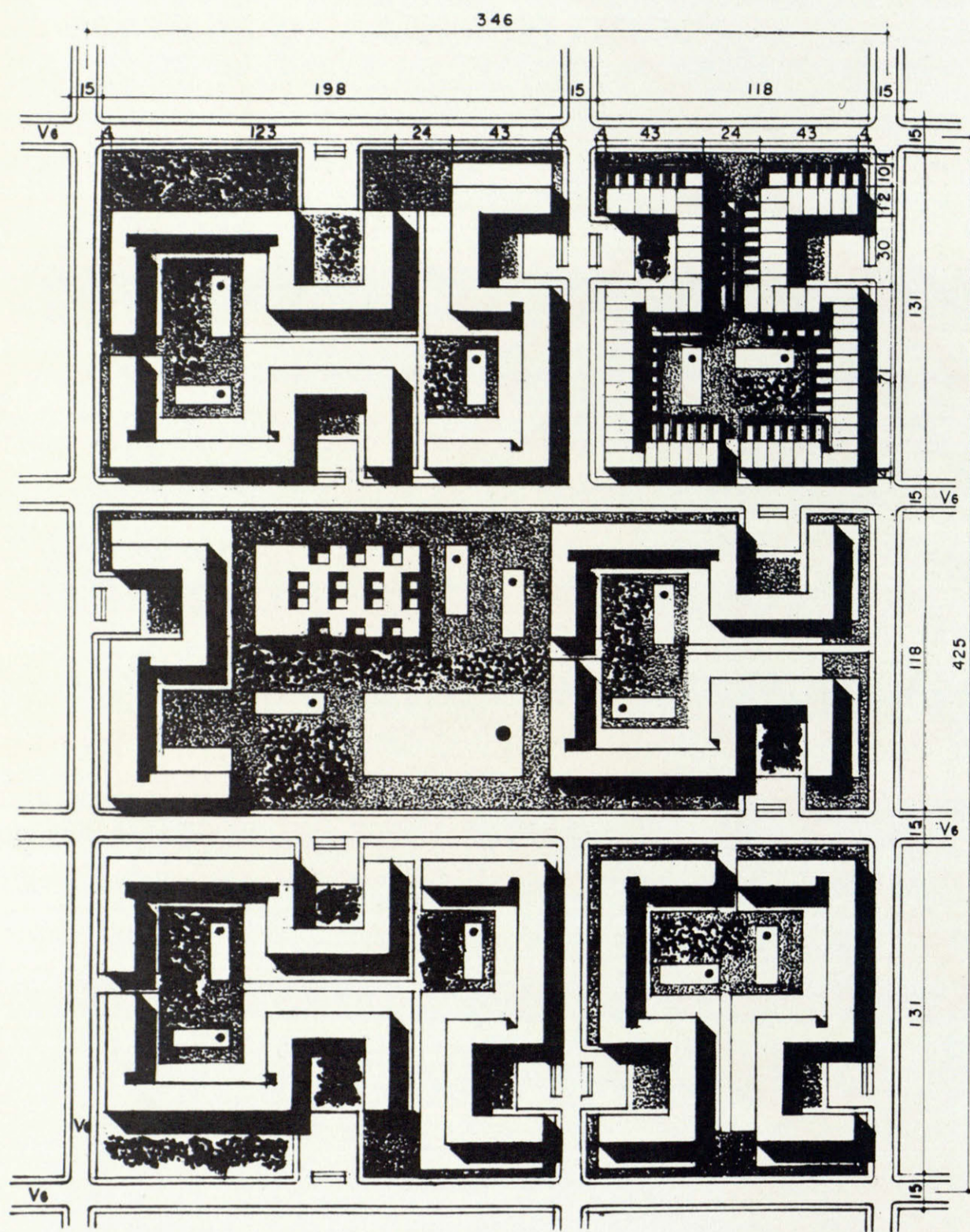
# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA

-  RESIDENCIA-CLASE ALTA Y MEDIA
-  RESIDENCIA-CLASE BAJA
-  SOLARES
-  OFICINAS Y RESIDENCIAL
-  COMERCIOS Y OFICINAS
-  INDUSTRIA
-  PARQUES Y AREAS VERDES
-  ZONAS RECREATIVAS
-  CEMENTERIOS
-  ZONA MILITAR
-  RED VIAL PROPUESTA
-  FERROCARRILES



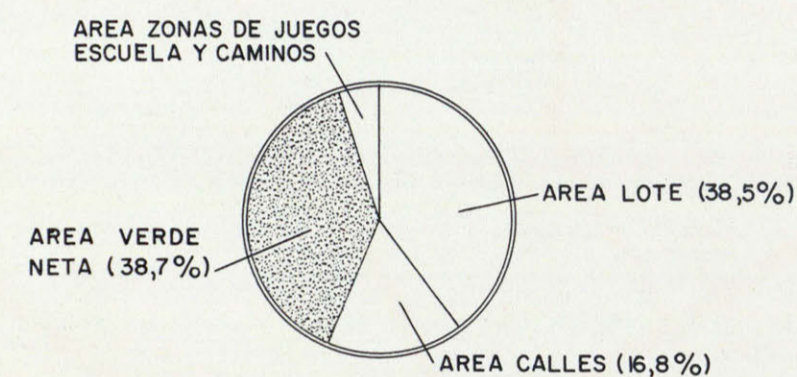
TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT-CONSULTING ENGINEERS

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA - NUEVO SISTEMA VIAL Y USOS DE LA TIERRA (PROPUESTOS)



AREA TOTAL	147.050 M.
NO. DE APTOS (3 PISOS)	732
POBLACION	4400
DENSIDAD	300 PERSONAS/HA.
DENSIDAD (4 PISOS)	500 PERSONAS/HA
AREA LOTE	56.630 M.
PORCENTAJE AREA LOTE	38,5%
AREA CALLES	24.750 M.
PORCENTAJE AREA CALLES	16,8%
AREA VERDE NETA	56.870 M.
PORCENTAJE AREAS VERDES	38,7%
AREA ZONAS DE JUEGOS, ESCUELA Y CAMINOS	8800 M
PORCENTAJE AREA ZONAS DE JUEGOS, ESCUELA Y CAMINOS	6%

DIAGRAMA DE UN SECTOR RESIDENCIAL TEORICO, MOSTRANDO LOS POSIBLES USOS DE LA TIERRA EN ZONAS DE ALTA DENSIDAD.










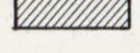
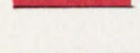
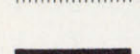
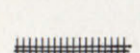

0 10 20 40 60 80 100 120 M

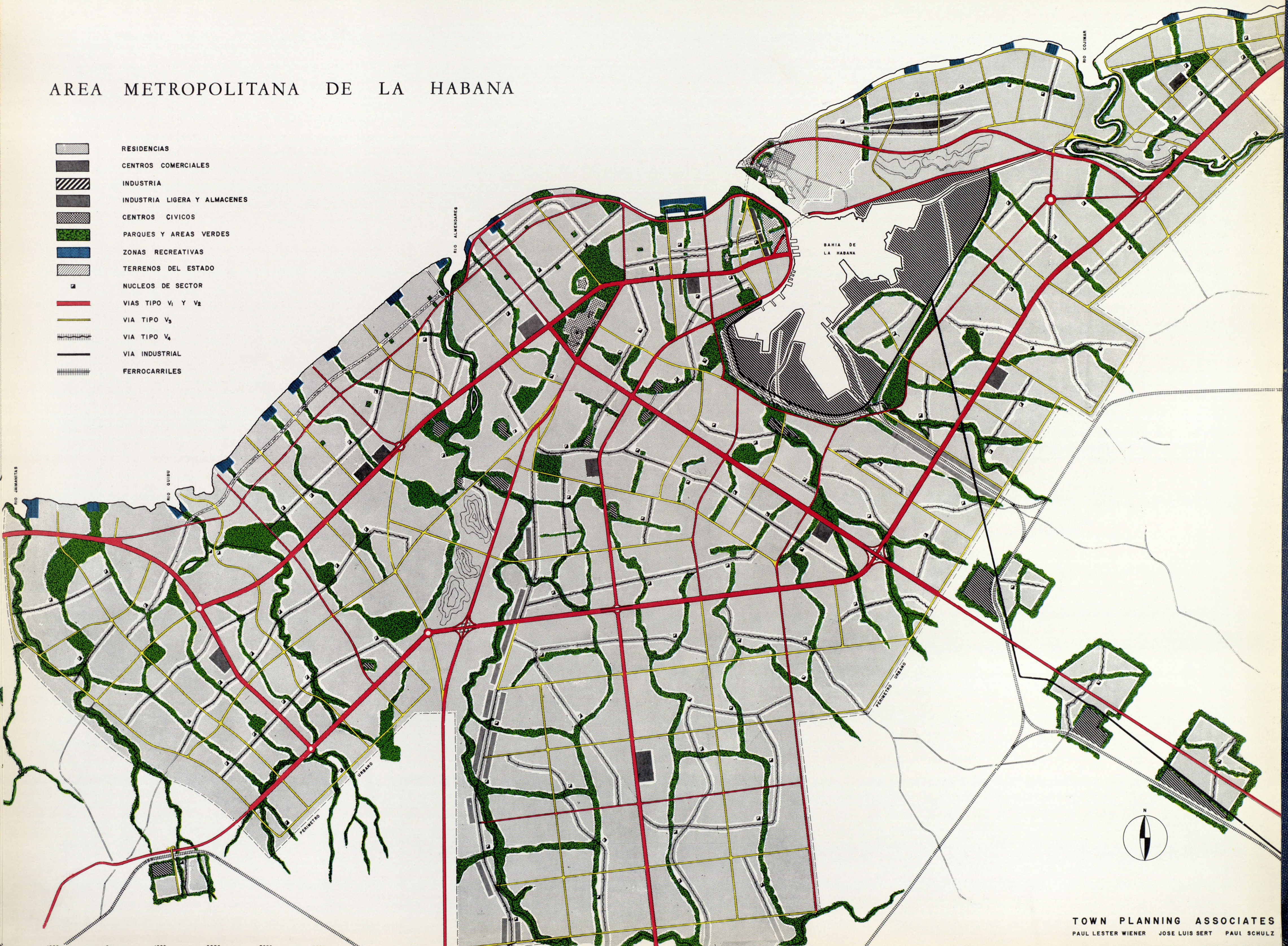
SE INDICAN EN EL ADJUNTO DIAGRAMA LOS USOS DE LA TIERRA PROPUESTOS EN SU FORMA MAS GENERAL. PREDOMINAN COMO EN TODA CIUDAD LOS SECTORES DE TIPO RESIDENCIAL, QUE SERAN DE DISTINTAS DENSIDADES QUE CONSTAN EN OTRO DIAGRAMA QUE APARECE EN LA PAGINA 29. MUESTRANSE ASIMISMO LAS AREAS DE INDUSTRIA, SIENDO LA PRINCIPAL LA PROYECTADA A LO LARGO DE LA BAHIA DE LA HABANA, QUE ES EXTENSION DE LA ACTUALMENTE EXISTENTE. SE HAN DEJADO EN SU EMPLAZAMIENTO LAS INDUSTRIAS EXISTENTES DE MAYOR IMPORTANCIA QUE SERIA MUY COSTOSO DESPLAZAR. SE PROPONE ESTABLECER ZONAS VERDES AISLANDO DICHAS INDUSTRIAS DE LAS ZONAS RESIDENCIALES CONTIGUAS. SE CONSOLIDARAN Y DESARROLLARAN LAS ZONAS INDUSTRIALES DE LAS POBLACIONES PROXIMAS A LA ACTUAL CARRETERA CENTRAL Y OTROS CENTROS DE POBLACION EXISTENTES Y PODRAN ESTABLECERSE INDUSTRIAS LIGERAS DE DISTINTOS TIPOS EN LAS NUEVAS POBLACIONES DE AREA LIMITADA INMEDIATAS A LAS VIAS DE TRAFICO

RAPIDO Y DEBIDAMENTE ENLAZADAS CON ESTAS Y CON LA NUEVA RED DE FERROCARRILES. SE HAN DESPLAZADO LAS LINEAS DE FERROCARRIL (MUY ANTICUADAS ALGUNAS DE ELLAS Y CASI EN DESUSO), QUE HOY ATRAVIESAN EL AREA URBANA EN DISTINTAS DIRECCIONES. SE LLEVAN LAS NUEVAS LINEAS DE FERROCARRIL FUERA DEL PERIMETRO URBANO PARA EVITAR PASOS A NIVEL O CRUCES CON PUENTES COSTOSOS. PODRAN ESTABLECERSE PEQUEÑAS ESTACIONES O APEADEROS EN DISTINTOS PUNTOS DE LA LINEA, Y CERCA DEL AREA DE INDUSTRIA DEL PUERTO. LA ESTACION TERMINAL CENTRAL HOY EXISTENTE, ES ALGO QUE NO TIENE RAZON DE SER, PUES DICHAS ESTACIONES TERMINALES SON NUCLEOS DE CONGESTION Y ESTAN CAYENDO EN DESUSO INCLUSO EN LAS CIUDADES QUE TIENEN MUCHO MAS MOVIMIENTO DE FERROCARRILES QUE LA HABANA. LA ESTACION CENTRAL ES HOY REEMPLAZADA POR EL AEROPUERTO Y LAS ESTACIONES SECUNDARIAS LAS REEMPLAZAN LOS TERMINALES DE AUTOBUSES. SE INDICAN ASIMISMO

EN ESTE PLANO DE USOS DE LA TIERRA, LAS AREAS CIVICAS PRINCIPALES Y LAS VIAS COMERCIALES (V<sub>4</sub>) Y NUCLEOS DE SECTOR. SE SUGIEREN EMPLAZAMIENTOS PARA NUEVOS CENTROS COMERCIALES DISTRIBUIDOS EN ZONAS ESTRATEGICAS DE MANERA QUE PUEDAN SERVIR A GRANDES AREAS DE LA CIUDAD Y ESTAR ENLAZADOS DIRECTAMENTE CON EL SISTEMA VIAL DE CIRCULACION RAPIDA. SE HAN EMPLAZADO INDUSTRIAS LIGERAS A LO LARGO DE LAS VIAS PRINCIPALES DE ACCESO, ASI COMO ALMACENES PROXIMOS A LA ZONA INDUSTRIAL DEL PUERTO Y LA AVENIDA RANCHO BOYEROS QUE CONSERVARA SU CARACTER ACTUAL PUES ES DE RECIENTE CONSTRUCCION. MUESTRA ESTE PLANO DE USOS DE LA TIERRA EL SISTEMA DE AREAS VERDES SEGUN UN TRAZADO GENERAL QUE SE DESCRIBE EN MAS DETALLE EN LA PAGINA 22. A LO LARGO DE LA COSTA SE INDICAN LAS AREAS PUBLICAS DE PLAYA DONDE DEBERIAN TENER FACIL ACCESO AL MAR TODOS LOS HABITANTES DE LOS SECTORES INMEDIATOS.

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA

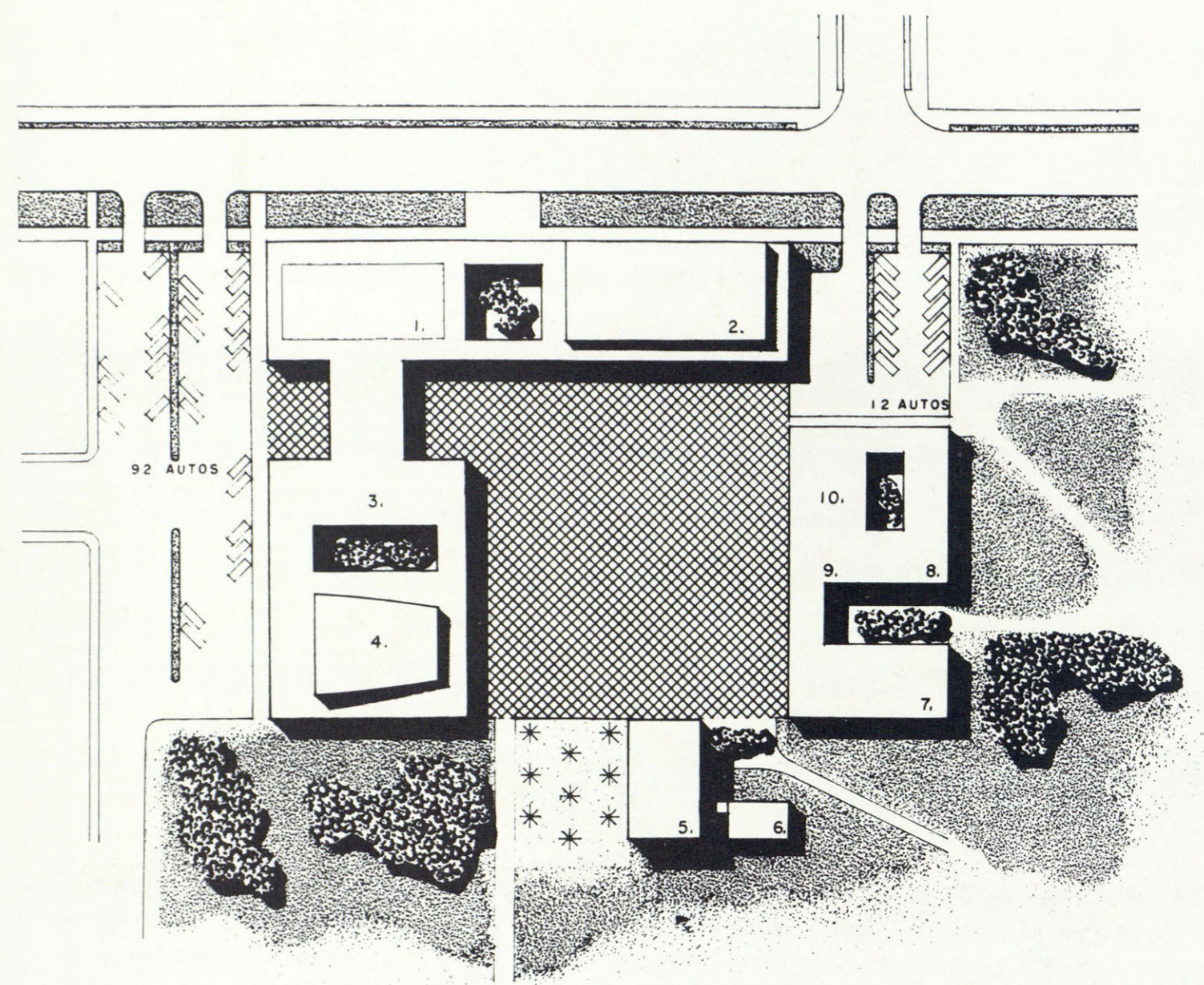
-  RESIDENCIAS
-  CENTROS COMERCIALES
-  INDUSTRIA
-  INDUSTRIA LIGERA Y ALMACENES
-  CENTROS CIVICOS
-  PARQUES Y AREAS VERDES
-  ZONAS RECREATIVAS
-  TERRENOS DEL ESTADO
-  NUCLEOS DE SECTOR
-  VIAS TIPO V<sub>1</sub> Y V<sub>2</sub>
-  VIA TIPO V<sub>3</sub>
-  VIA TIPO V<sub>4</sub>
-  VIA INDUSTRIAL
-  FERROCARRILES



1000 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000 9000 10000 11000 12000 13000 14000 15000 16000 MTS

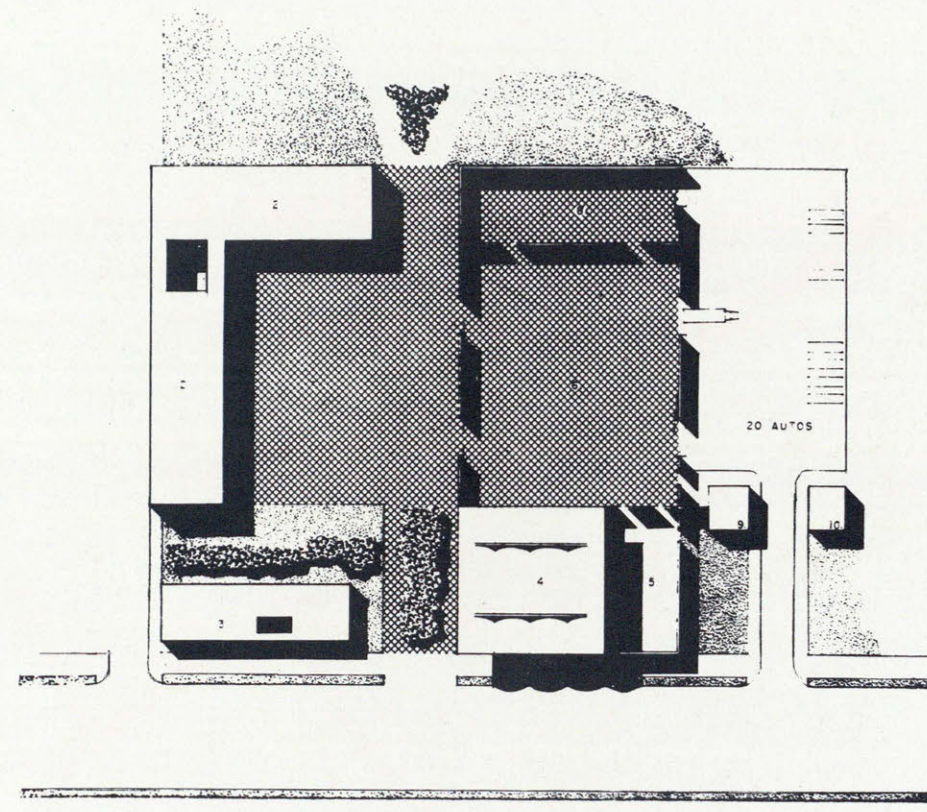
TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA - PARQUES Y AREAS VERDES Y NUCLEOS DE SECTORES



## MERCADO VECINAL

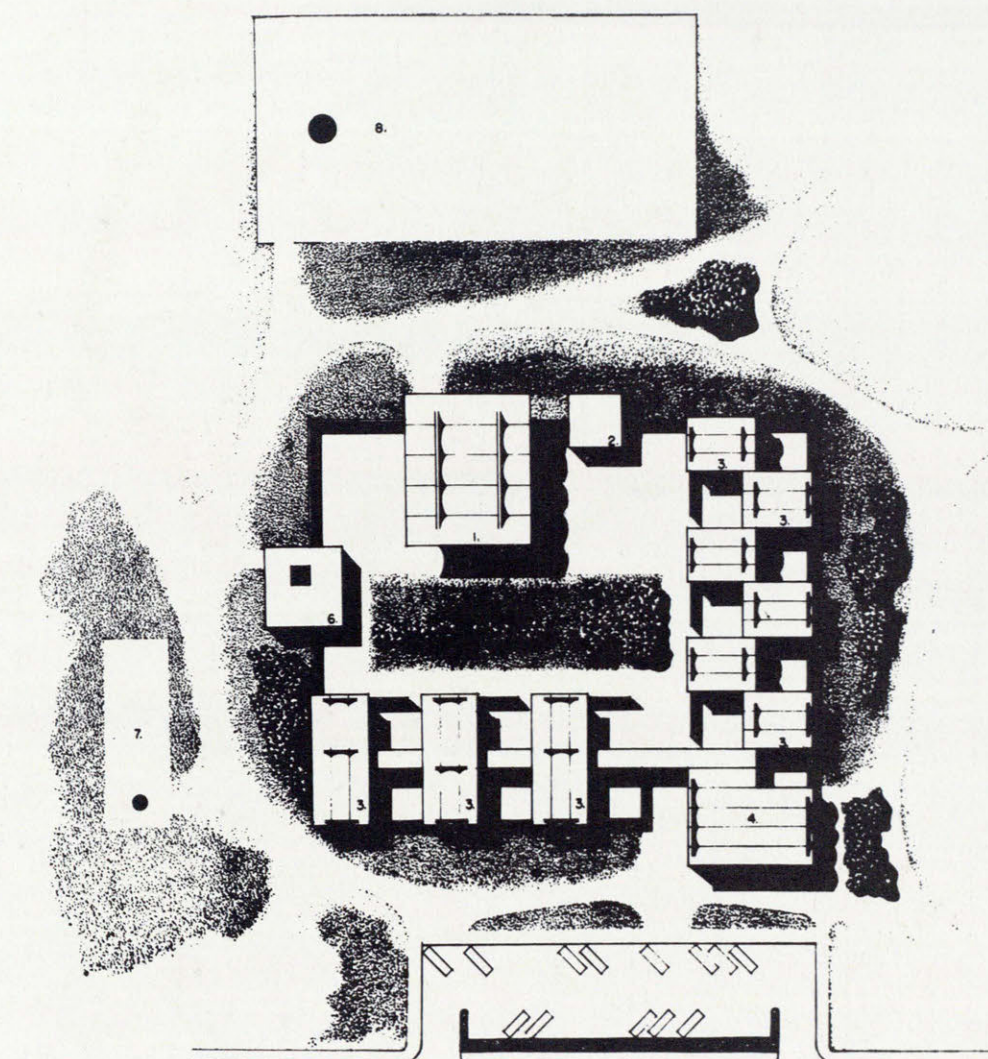
- |  |                       |
|--|-----------------------|
| 1 SANITARIOS                             | 8 BASURAS             |
| 2 TIENDAS                                | 9 SANITARIOS          |
| 3 SALA-CUNA                              | 10 CONTROL Y ARCHIVOS |
| 4 MERCADO CUBIERTO                       |                       |
| 5 COCINAS                                |                       |
| 6 MERCADO AL AIRE LIBRE                  |                       |
| 7 DESCARGA Y ESTACIONAMIENTO DE CAMIONES |                       |



DIAGRAMAS DE NUCLEOS DE SECTOR Y SERVICIOS SOCIALES, MOSTRANDO LA POSIBLE COMPOSICION Y RELACION DE EDIFICIOS, ESPACIOS LIBRES Y ACCESOS VIALES.

## ESCUELA

- |                                   |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|
| 1 AREA CUBIERTA, VARIOS USOS      | 5 CULTIVOS EXPERIMENTALES |
| 2 CONSULTORIO Y CASA PORTERO      | 6 GUARDERIA INFANTIL      |
| 3 AULAS                           | 7 AREA DE RECREO          |
| 4 ADMINISTRACION, BIBLIOTECA, ETC | 8 CAMPO DE JUEGO          |





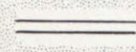

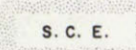
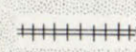
MUESTRA ESTE DIAGRAMA EL NUEVO SISTEMA DE PARQUES QUE UTILIZAN COMO PUNTO DE PARTIDA LAS AREAS VERDES EXISTENTES, Y EL TRAZADO DE NUEVOS PARQUES A LO LARGO DE LOS RIOS Y ARROYOS QUE CONSTITUYEN LOS DESAGUES DE AGUAS PLUVIALES Y QUE PODRAN CONSOLIDARSE PLANTANDO SUS MARGENES. SE ESTABLECEN ASIMISMO PARQUES LINEALES EN CADA SECTOR, DE MANERA QUE LA POBLACION TENGA UNA VIA VERDE PARA PEATONES, SEPARANDO ESTOS DEL TRAFICO MOTORIZADO. ESTE SISTEMA DE PARQUES PRESENTA VENTAJAS SOBRE LOS TIPOS MAS CONOCIDOS DE PARQUES DE MAYOR AREA Y FORMA RECTANGULAR, PUES POR SU FORMA LINEAL TIENEN ACCESO A ELLOS MAYOR NUMERO DE VIVIENDAS Y SON, ASIMISMO, BUENAS VIAS DE CIRCULACION DE PEATONES, PERMITIENDO A ESTOS MOVERSE DE SECTOR A SECTOR.

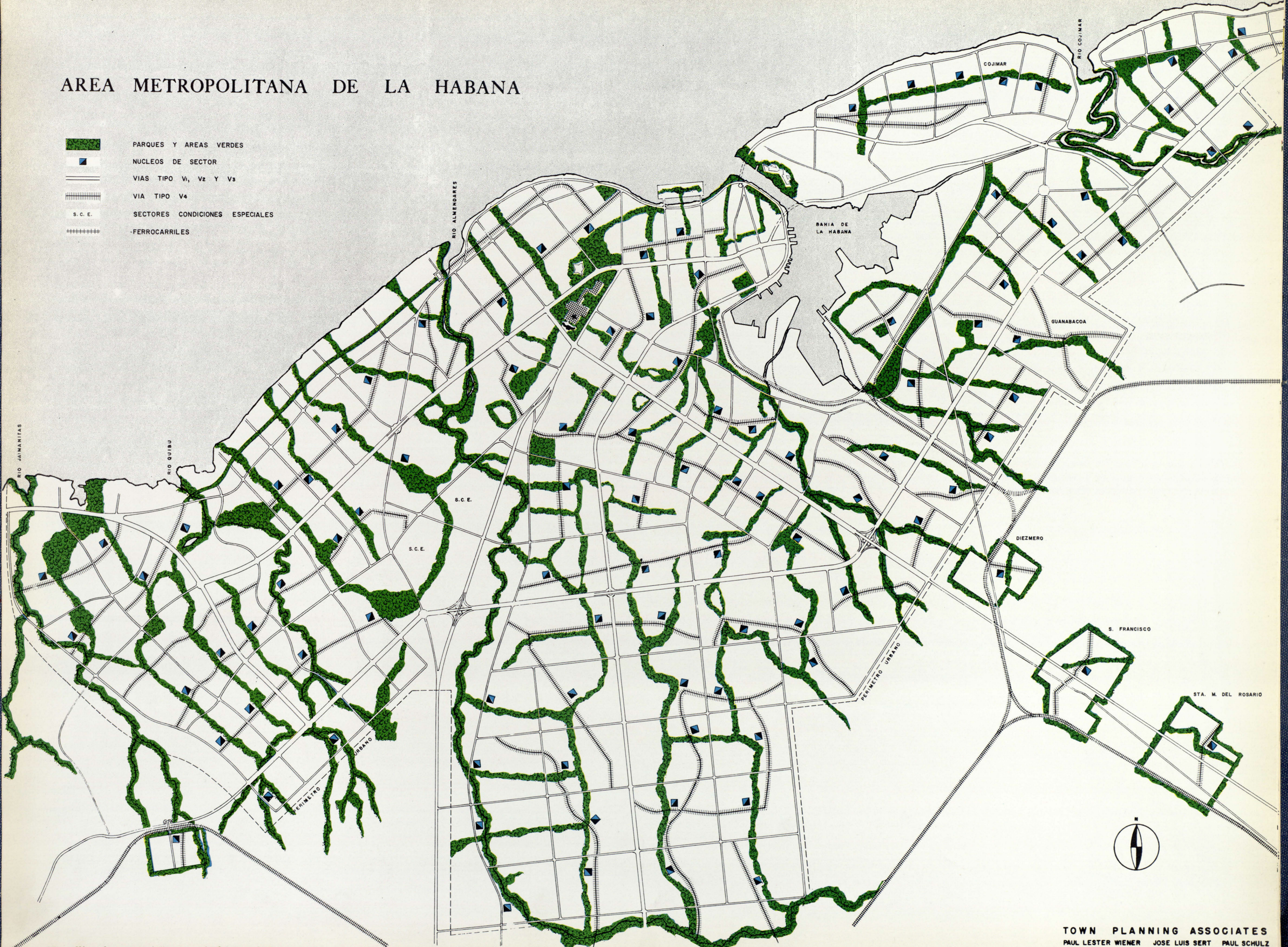
PROTEJEN ESTAS VIAS VERDES NO SOLO DE LOS PELIGROS DEL TRAFICO SINO TAMBIEN CONTRA EL SOL EN EPOCAS DE CALOR. UNO DE LOS FACTORES QUE MAS PODRIAN EMBELLEZER LA CIUDAD, SERIA EL DESARROLLO DE UN SISTEMA DE PARQUES DE ESTE TIPO, COSA QUE RESULTA FACIL EN LA HABANA DADAS LAS CONDICIONES DEL CLIMA Y EL TERRENO. DEBERIAN ESTUDIARSE ESTOS PARQUES POR ARQUITECTOS PAISAJISTAS CONOCEDORES DE LA FLORA DEL PAIS. LA INCOMPARABLE BELLEZA DE LOS ARBOLES Y PLANTAS QUE SE DAN EN EL CLIMA DE CUBA, PODRIA HACER DE ELLOS OTRO ELEMENTO DE ATRACCION TURISTICA.

LOS NUCLEOS DE SECTOR EN LOS QUE SE CONCENTRARIAN EL CO-

MERCIO Y LAS ACTIVIDADES CIVICO-CULTURALES DE LOS DISTINTOS SECTORES URBANOS SE EMPLAZAN EN LOS MARGENES DE LOS PARQUES Y JUNTO A LAS INTERSECCIONES DE ESTOS PARQUES LINEALES CON LAS VIAS COMERCIALES PRINCIPALES (V<sub>4</sub>). SON LOS NUCLEOS DE SECTOR LOS PUNTOS DE REUNION DE LA POBLACION LOCAL Y POR LO TANTO LOS DE VIDA MAS ACTIVA Y DE MAYOR ANIMACION. TIENE EL CENTRO DE CADA SECTOR POR OBJETO FACILITAR EL DESARROLLO DEL AREA INMEDIATA A DICHO CENTRO, ATRAYENDO POBLACION A SU ALREDEDOR. ESTOS NUCLEOS PROVOCARAN UNA RECENTRALIZACION CONTRARIA A LA DISPERSION QUE PREDOMINA HOY EN LOS SUBURBIOS. SU EMPLAZAMIENTO CERCA DE LAS VIAS DE TRAFICO RAPIDO PERMITIRA UN FACIL ACCESO A LAS POBLACIONES QUE VENGAN DE OTROS SECTORES.

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA

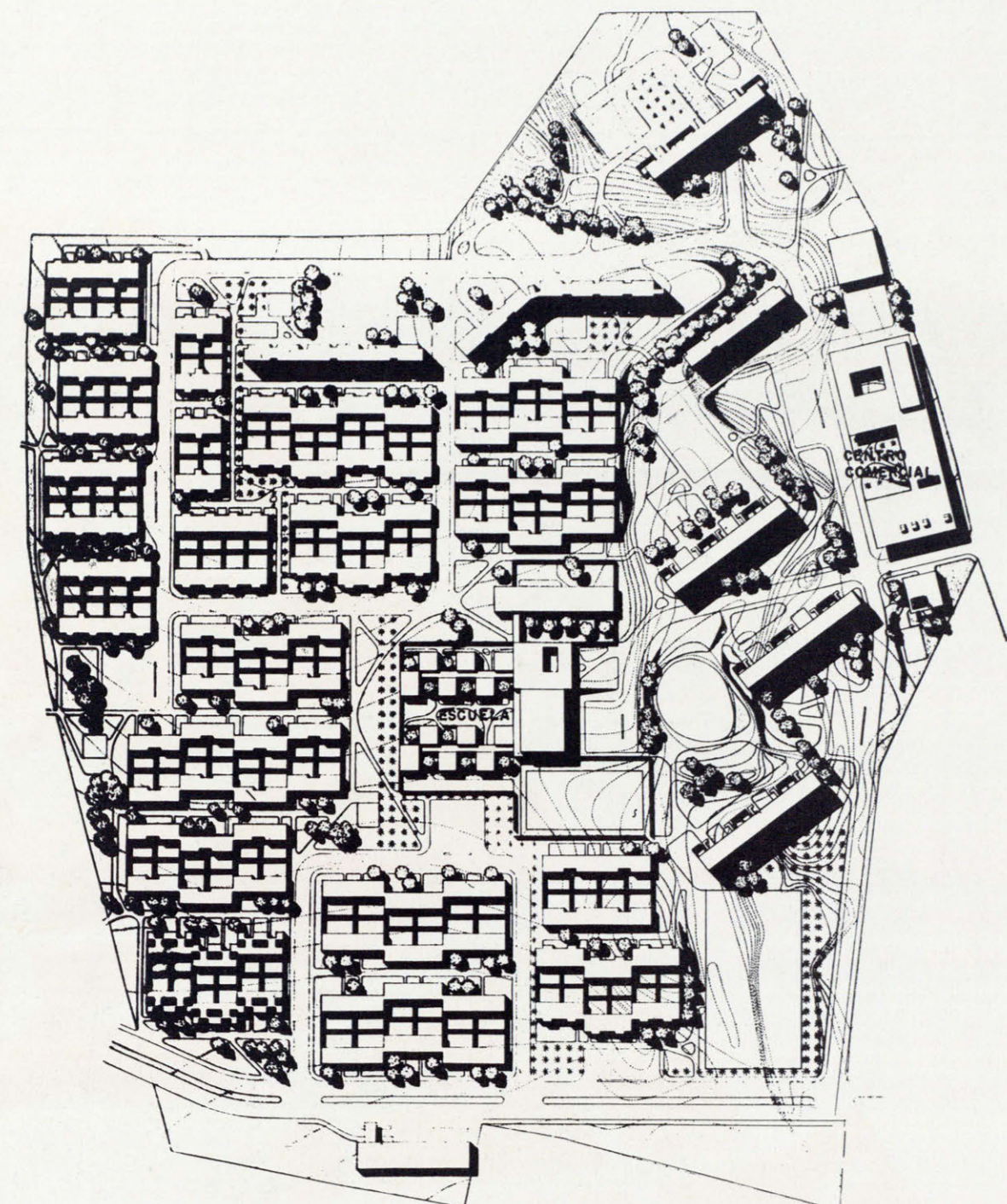
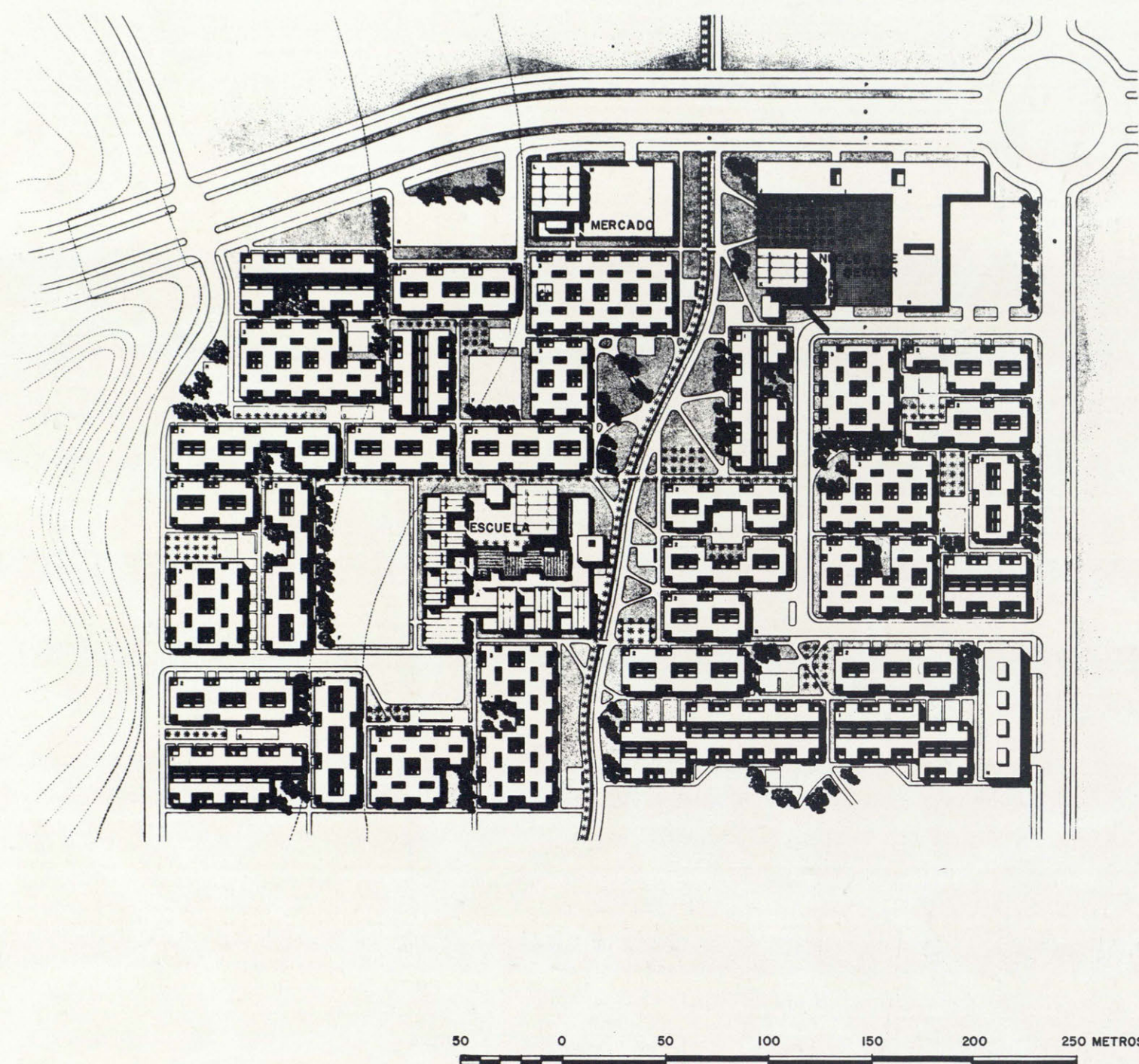
-  PARQUES Y AREAS VERDES
-  NUCLEOS DE SECTOR
-  VIAS TIPO V1, V2 Y V3
-  VIA TIPO V4
-  S. C. E.
-  FERROCARRILES



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA NUEVO SISTEMA VIAL Y DENSIDADES DE POBLACION PROPUESTAS

GRUPOS DE VIVIENDAS Y SU RELACION CON  
LOS ESPACIOS LIBRES Y SERVICIOS SOCIALES



SE CONCENTRAN LAS DENSIDADES MAS ALTAS EN LAS ZONAS DE LA HABANA VIEJA, UNA PORCION DEL VEDADO Y EL AREA DEFINIDA POR LA VIA CENTRAL DE CIRCUNVALACION, LA INDUSTRIA DEL PUERTO Y LA AVENIDA DE RANCHO BOYEROS, Y SU PROLONGACION A LA AUTOPISTA DEL SUR. LAS DENSIDADES DE POBLACION DE ESTA ZONA SERIAN DE UN PROMEDIO DE 295 HABITANTES POR HECTAREA.

VIENE LUEGO UNA ZONA DE DENSIDADES MEDIAS. ESTA ZONA SE DISTRIBUYE ALREDEDOR DE LA ZONA ANTERIOR Y OCUPA UNA PARTE DEL VEDADO, MIRAMAR, Y REPARTOS DEL SUR DEL COUNTRY CLUB, ASI COMO LOS SECTORES AL SUR DE LA VIA DE CIRCUNVALACION Y AL SURESTE DE LA ZONA INDUSTRIAL DEL PUERTO, INCLUYENDO REGLA Y GUANABACOA, Y EXTENDIENDOSE A LO LARGO DEL LADO SUR DE LA VIA BLANCA PROXIMA AL NUEVO REPARTO DEL OLIMPO. ESTAS ZONAS DE DENSIDADES MEDIAS TIENEN UN PROMEDIO DE 160 HABITANTES POR HECTAREA.

LAS ZONAS DE MAS BAJAS DENSIDADES DE POBLACION SE CONCENTRAN ALREDEDOR DEL COUNTRY CLUB Y AL OESTE DE LA CARRETERA DE ENLACE ENTRE LA VIA DE CIRCUNVALACION Y LA DEL CIRCUITO NORTE. SE PROPONE OTRA ZONA DE DENSIDADES BAJAS HACIA EL SUR A LA DISTANCIA DE DOS SECTORES DE LA VIA DE CIRCUNVALACION, QUE TIENE SU LIMITE EXTREMO DETERMINADO POR EL RIO ALMENDARES. SE CONSIDERAN ASIMISMO COMO ZONAS DE BAJAS DENSIDADES LOS NUEVOS REPARTOS DE LA HABANA DEL ESTE Y REPARTO DEL OLIMPO. LAS DENSIDADES MEDIAS DE ESTAS ZONAS SERAN DE CUARENTA Y CUATRO PERSONAS A LA HECTAREA. SERIAN IGUALMENTE DENSIDADES MEDIAS Y BAJAS LOS REPARTOS DE LAS POBLACIONES SITUADAS A LO LARGO DEL SISTEMA VIAL PRINCIPAL DE LA REGION.

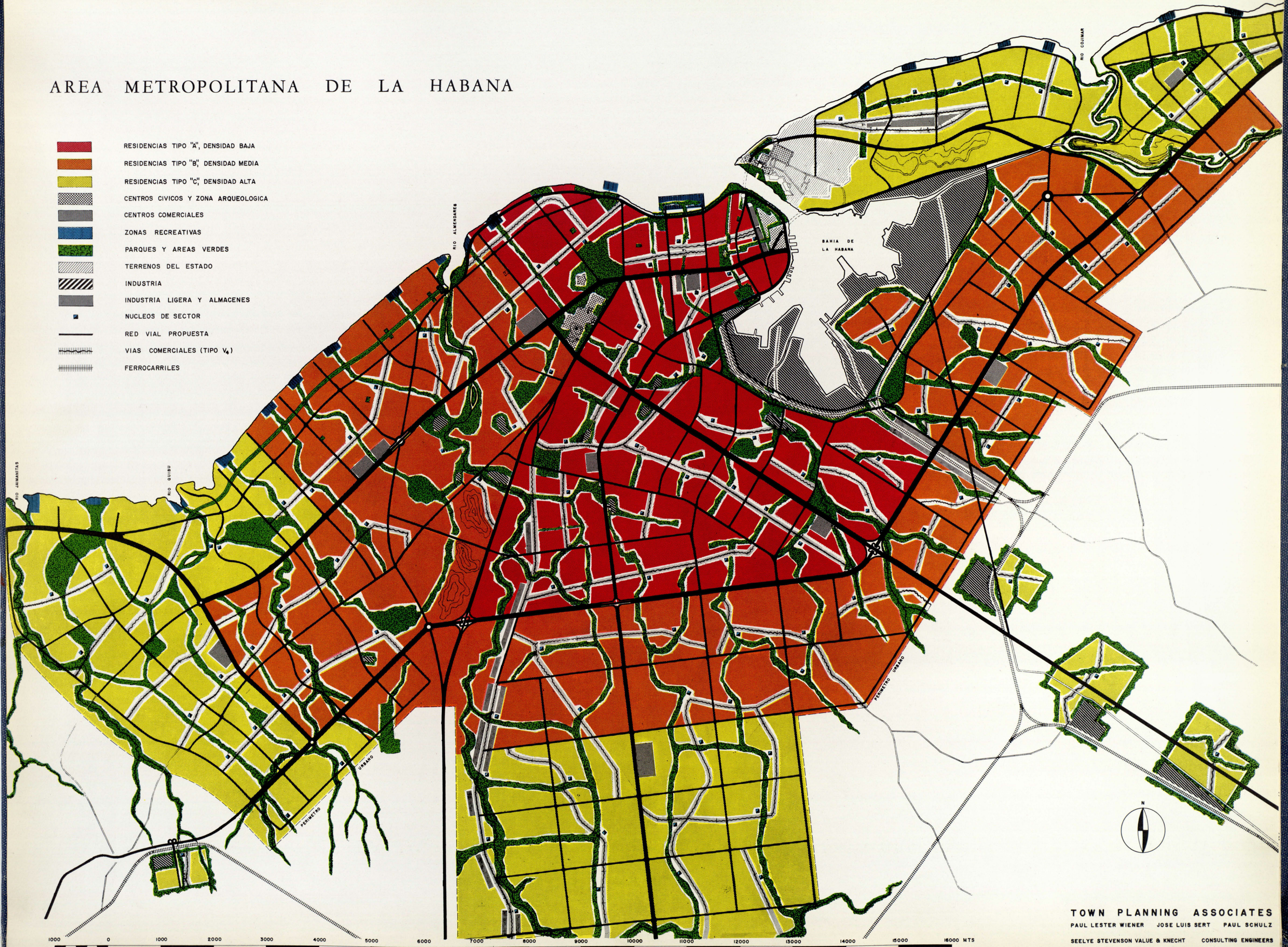
CONSIDERASE QUE EL NUEVO PLANO AYUDARA A ESTABILIZAR LAS DENSIDADES DE POBLACION CONVENIENTES, REDUCIENDO LA CONGESTION EXISTENTE EN ALGUNOS PUNTOS, E INCREMENTANDO LA

POBLACION EN MUCHAS ZONAS QUE ESTAN AUN POR DESARROLLAR. MUESTRASE EN ESTE DIAGRAMA LA RELACION DE ESTAS AREAS DE DISTINTAS DENSIDADES DE POBLACION CON LAS ZONAS VERDES Y EL SISTEMA VIAL PRINCIPAL Y SE HAN INDICADO TAMBIEN EN EL MISMO LOS NUCLEOS DE SECTOR, NUCLEOS CIVICOS E INDUSTRIA.

CONSIDERASE ASIMISMO QUE DICHAS DENSIDADES DE POBLACION NO SON SOLO DENSIDADES DE CARACTER RESIDENCIAL, SINO TAMBIEN LAS CORRESPONDIENTES A LOS EDIFICIOS DE NEGOCIOS Y COMERCIO, QUE OCUPAN GRAN PARTE DE DICHA ZONA, ESPECIALMENTE EN LA ZONA CENTRAL. NO DEBE OLVIDARSE QUE LAS DENSIDADES DE ESTAS ZONAS DE NEGOCIOS Y COMERCIOS TIENEN QUE TENERSE EN CUENTA Y ESTUDIARSE CON ESPECIAL CUIDADO, PUES SON PUNTOS DE CONCENTRACION DE POBLACION Y DE CONGESTION DE TRAFICO DURANTE CIERTAS HORAS DEL DIA. POR LO TANTO, DEBERIAN CONTROLARSE ESTAS DENSIDADES DEL MISMO MODO QUE SE HACE CON LAS DENSIDADES REFERENTES A LAS AREAS PROPIAMENTE RESIDENCIALES.

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA

-  RESIDENCIAS TIPO "A", DENSIDAD BAJA
-  RESIDENCIAS TIPO "B", DENSIDAD MEDIA
-  RESIDENCIAS TIPO "C", DENSIDAD ALTA
-  CENTROS CIVICOS Y ZONA ARQUEOLOGICA
-  CENTROS COMERCIALES
-  ZONAS RECREATIVAS
-  PARQUES Y AREAS VERDES
-  TERRENOS DEL ESTADO
-  INDUSTRIA
-  INDUSTRIA LIGERA Y ALMACENES
-  NUCLEOS DE SECTOR
-  RED VIAL PROPUESTA
-  VIAS COMERCIALES (TIPO V<sub>4</sub>)
-  FERROCARRILES



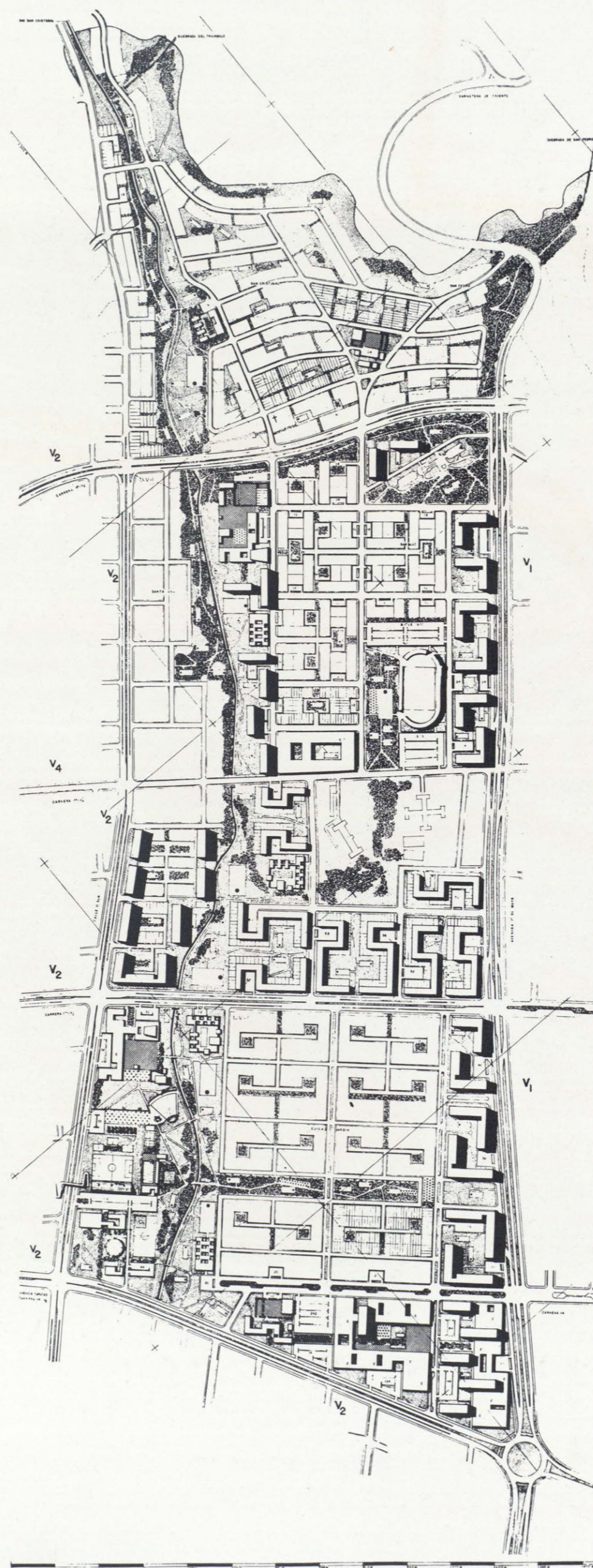
TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER    JOSE LUIS SERT    PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT    CONSULTING ENGINEERS

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA CLASIFICACION Y NUMERACION DE SECTORES





PLAN REGULADOR DE BOGOTÁ  
SECTOR RESIDENCIAL MOSTRANDO  
EL SISTEMA VIAL CLASIFICADO  
Y LA APLICACION DE DIAGRAMAS  
TEORICOS (VEASE P. 49) A LAS  
CONDICIONES PARTICULARES E-  
XISTENTES.

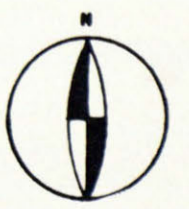
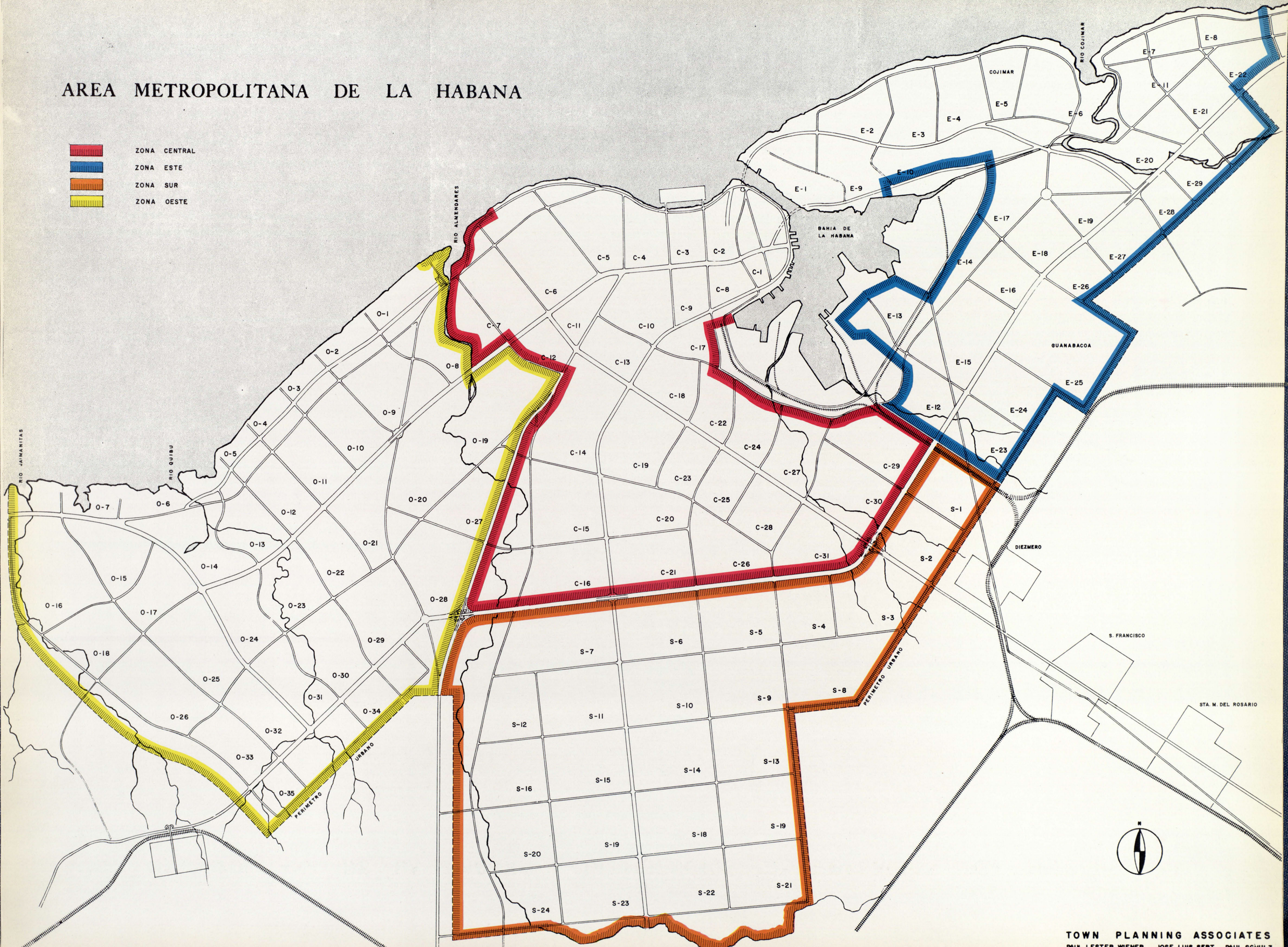
SE PROPONE LA DIVISION DEL AREA METROPOLITANA DE LA HABANA EN CUATRO ZONAS PRINCIPALES. LA ZONA CENTRAL, QUE CORRESPONDE APROXIMADAMENTE A LAS ZONAS DE MAS ALTA DENSIDAD, LA ZONA OESTE QUE SE EXTIENDE DESDE EL RIO ALMENDARES, Y LA AUTOPISTA AL SUR HASTA EL PERIMETRO URBANO DEL LADO OCCIDENTAL Y QUE COINCIDE APROXIMADAMENTE CON EL CAUCE DEL RIO JAIMANITAS. LA ZONA SUR, QUE SE EXTIENDE AL SUR DE LA VIA CENTRAL DE CIRCUNVALACION Y ESTA LIMITADA EN EL OESTE POR LA AUTOPISTA AL SUR Y AL ESTE POR LA LINEA DE FERROCARRIL DE ENTRADA A LA ZONA DEL PUERTO Y SE EXTIENDE AL SUR HASTA EL PERIMETRO URBANO, Y LA ZONA ESTE QUE COMPRENDE LOS REPARTOS DE LA HABANA DEL ESTE, EL REPARTO DEL OLIMPO, LAS AREAS DE NUEVOS REPARTOS A LO LARGO DE LA VIA BLANCA Y LAS POBLACIONES DE REGLA Y GUANABACOA.

LA NOMENCLATURA DE SECTORES SE HA DETERMINADO DE ACUERDO CON DICHAS ZONAS Y CADA SECTOR LLEVA UNA LETRA Y UN NUMERO. LOS SECTORES PROXIMOS A LA COSTA EN CADA ZONA SON LOS DE NUMERACION MAS BAJA. DICHA NOMENCLATURA DE SECTORES FACILITARA EL TRABAJO DEL PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD, ASI COMO LA LOCALIZACION DE CADA SECTOR, PUES EL NUMERO Y NOMBRE DE LA CALLE PODRA IR ACOMPAÑADO DE ESTA NOMENCLATURA DE SECTORES.



# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA

-  ZONA CENTRAL
-  ZONA ESTE
-  ZONA SUR
-  ZONA OESTE



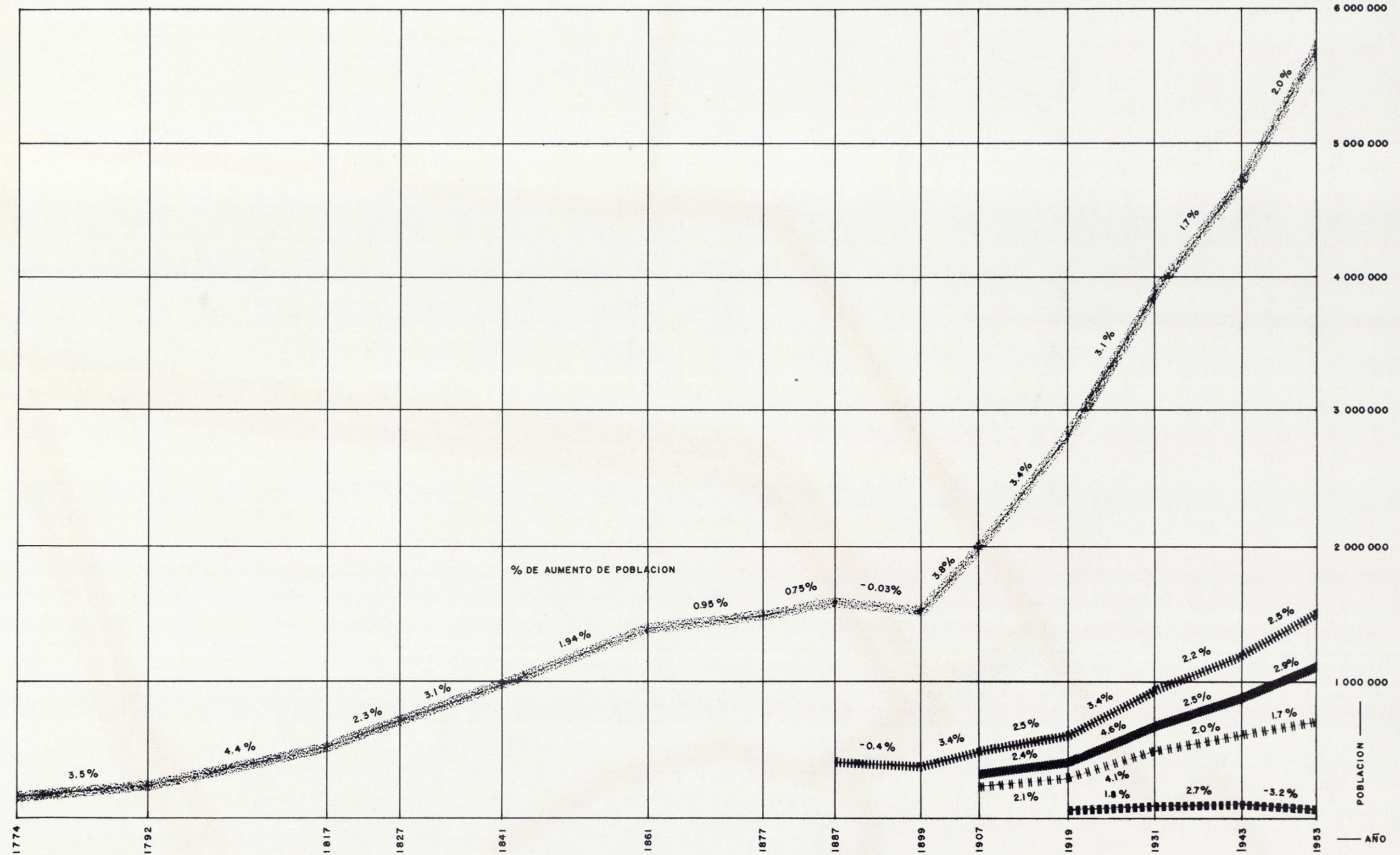
TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA DISTRIBUCION DE POBLACION POR SECTORES

VARIACION DE LA POBLACION DE CUBA

CENSOS DE 1774 A 1953

■■■■■■ REPUBLICA DE CUBA  
 ■■■■■■ PROVINCIA DE LA HABANA  
 ■■■■■■ HABANA METROPOLITANA  
 ■■■■■■ CIUDAD DE LA HABANA  
 ■■■■■■ HABANA VIEJA



SE INDICA EN EL ADJUNTO DIAGRAMA LA POBLACION ASIGNADA A CADA SECTOR, ADAPTANDO LOS LIMITES DE DENSIDADES PROPUESTAS. SE HAN SUBDIVIDIDO LAS DISTINTAS AREAS PARA DAR MAYOR VARIACION A ESTAS DENSIDADES. LAS AREAS DE DENSIDADES ALTAS VARIAN ENTRE 400 Y 250 HABITANTES POR HECTAREA. EN LA PRIMERA ZONA PODRA HABER UNA POBLACION DE 492.000 HABITANTES EN UN AREA DE 1.310 HECTAREAS. EN LA SEGUNDA ZONA HABRA UNA POBLACION DE 710.000 EN UN AREA DE 2.840 HECTAREAS. EL TOTAL DE POBLACION EN LAS ZONAS DE ALTA DENSIDAD ES DE 1.202.000 HABITANTES EN UN AREA DE 4.150 HECTAREAS.

EN LAS ZONAS DE DENSIDAD MEDIA SERAN ESTAS DENSIDADES DE 200, 150, Y 100 HABITANTES A LA HECTAREA. LA ZONA DE 200 HABITANTES A LA HECTAREA TENDRA UNA POBLACION DE 419.000 HABITANTES EN 2.095 HECTAREAS. LA ZONA DE 150 HABITANTES A LA HECTAREA TENDRA UNA POBLACION DE 891.000 HABITANTES Y UN AREA DE 5.940 HECTAREAS. LA ZONA DE 100 HABITANTES TENDRA UNA POBLACION DE 40.800 HABITANTES Y UN AREA DE 408 HECTAREAS.

LAS ZONAS DE BAJAS DENSIDADES SON DE 50 Y 30 HABITANTES POR HECTAREA. TENDRAN LAS DE 50 HABITANTES A LA HECTAREA UNA POBLACION TOTAL DE 250.550 HABITANTES Y 5.011 HECTAREAS. LAS DE 30 HABITANTES A LA HECTAREA TIENEN UNA POBLACION TOTAL DE 61.140 HABITANTES Y 2.038 HECTAREAS.

PUEDEN COMPARARSE LA POBLACION PROPUESTA CON LA EXISTENTE Y SE VERA QUE EN ALGUNOS SECTORES DISMINUIRIA LA POBLACION ACTUAL, LO QUE TIENDE A CORREGIR LAS DIFERENCIAS DE DENSIDADES EXISTENTES Y A REDUCIR EL EXCESO DE DENSIDADES EN


ALGUNOS SECTORES DEL AREA CENTRAL. INDICASE ASIMISMO EN CADA SECTOR EL AREA CORRESPONDIENTE.

ESTAS CIFRAS SON CIFRAS LIMITES O DE SATURACION DE POBLACION Y DE LLEGARSE A ELLAS, EL AREA METROPOLITANA DE LA HABANA TENDRIA UNA POBLACION TOTAL DE 2.864.490 QUE, SI SE COMPARA CON LA POBLACION TOTAL ACTUAL DE APROXIMADAMENTE 1.200.000 HABITANTES, REPRESENTA UN INCREMENTO MUY CONSIDERABLE. EL AREA TOTAL PROPUESTA ES DE 19.642 HECTAREAS Y LAS DENSIDADES MEDIAS DE 146 HABITANTES POR HECTAREA. NO NOS PARECE ESTA CIFRA EXCESIVA SI SE TIENEN EN CUENTA LAS DENSIDADES ACTUALES Y LOS REPARTOS DE PEQUENAS PARCELAS IMPUESTOS POR LOS ALTOS PRECIOS DEL TERRENO Y EL DE LOS SERVICIOS PUBLICOS FUTUROS QUE TENDRAN A INCREMENTAR EN LOS PROXIMOS CINCUENTA ANOS. EL CONTROL DE DENSIDADES PODRA EJERCERSE CON LA APROBACION DE LOS PLANOS DE LOS NUEVOS REPARTOS Y

LAS MODIFICACIONES DE LOS PLANOS ACTUALES, PUESTO QUE CADA SECTOR TIENE UN AREA CLARAMENTE DEFINIDA, SIENDO POSIBLE LLEGAR A UNA CIFRA, SI NO EXACTA, MUY PROXIMA A LAS PROPUESTAS.

DEBERA CONSIDERARSE SIN EMBARGO, QUE SOLO EL TIEMPO Y UN ESTUDIO DETALLADO Y CUIDADOSO PUEDE ACONSEJAR CUALES DEBEN SER EXACTAMENTE ESTAS DENSIDADES Y ADEMAS EL PLAN REGULADOR TENDRA QUE MODIFICAR ESTAS A MEDIDA QUE OCURRAN EN LA CIUDAD CAMBIOS QUE IMPLIQUEN MODIFICACIONES A DICHO PLANO. EL UNICO OBJETO DE TRATAR DE CONTROLAR LAS DENSIDADES ES EL DE IMPEDIR CONCENTRACIONES EXCESIVAS DE POBLACIONES EN CIERTOS PUNTOS DE LA CIUDAD, Y EL PODER PREVER LAS NECESIDADES DE SERVICIOS SOCIALES Y RED VIAL, COSA, QUE ES IMPOSIBLE DETERMINAR, SI NO SE CONOCEN, LAS CIFRAS APROXIMADAS DE POBLACION EN LOS DISTINTOS SECTORES.

# AREA METROPOLITANA DE LA HABANA

- PROPUESTA EXISTENTE
-  30 HABITANTES-HECTAREA
  -  50 HABITANTES-HECTAREA
  - DENSIDAD MEDIA**
  -  100 HABITANTES-HECTAREA
  -  150 HABITANTES-HECTAREA
  -  200 HABITANTES-HECTAREA
  - DENSIDAD ALTA**
  -  250 HABITANTES-HECTAREA
  -  400 HABITANTES-HECTAREA

POBLACION DEL SECTOR

DENSIDAD BAJA

30 HABITANTES-HECTAREA

50 HABITANTES-HECTAREA

DENSIDAD MEDIA

100 HABITANTES-HECTAREA

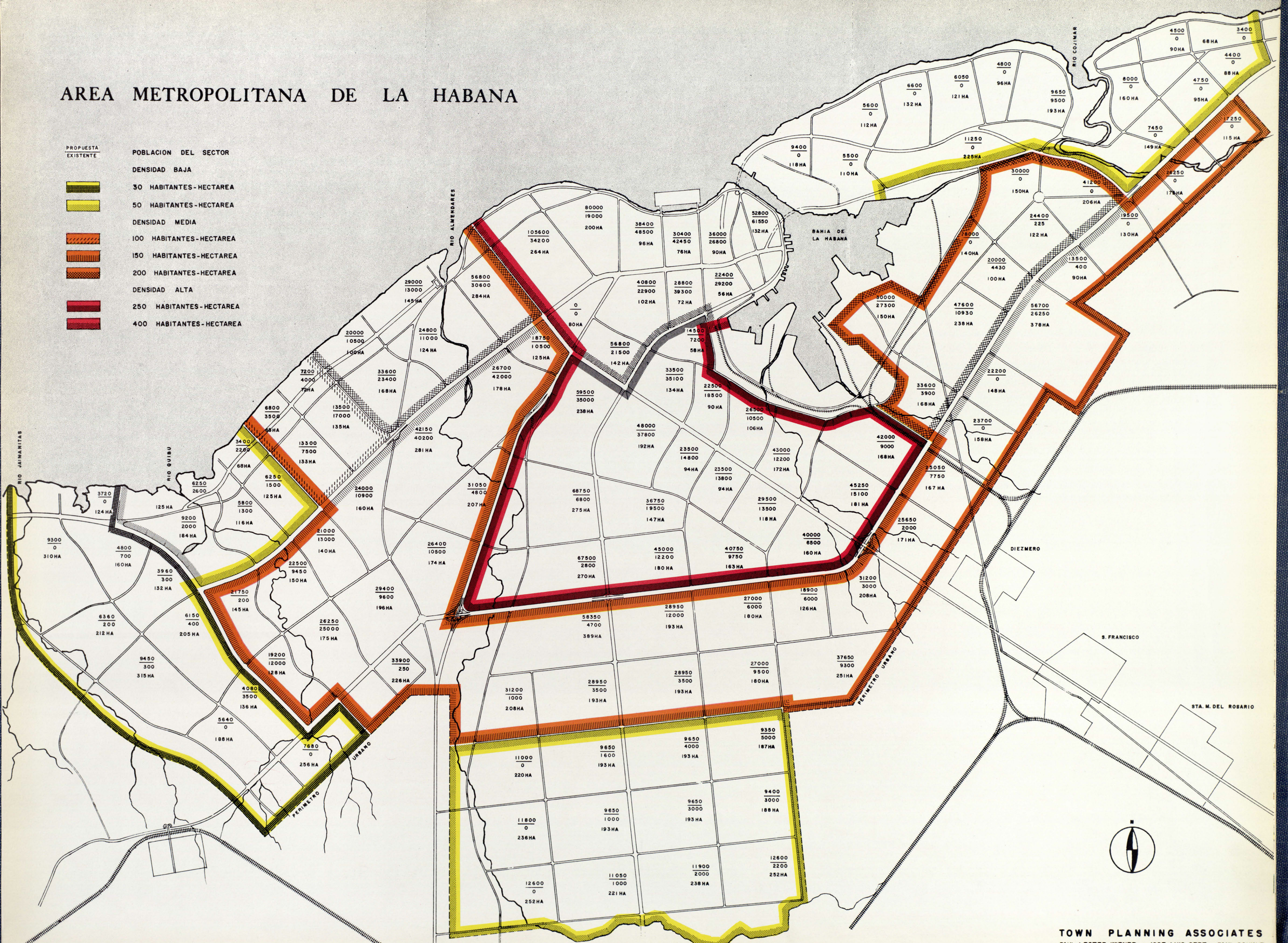
150 HABITANTES-HECTAREA

200 HABITANTES-HECTAREA

DENSIDAD ALTA

250 HABITANTES-HECTAREA

400 HABITANTES-HECTAREA



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

## AREA CENTRAL DE LA HABANA NUEVO SISTEMA VIAL Y EDIFICIOS IMPORTANTES

EL AREA CENTRAL DE LA CIUDAD TENDRA QUE SER OBJETO DE UN ESTUDIO ESPECIAL, PUES LAS MAYORES DENSIDADES Y LA CONGESTION DE TRAFICO EXISTENTES REQUIEREN UN CUIDADOSO ESTUDIO DE ESTA ZONA. DADA LA SITUACION DE LA HABANA VIEJA Y LOS CENTROS DE NEGOCIOS Y COMERCIO DEL VEDADO, ASI COMO SU PROXIMIDAD AL AREA DEL PUERTO Y LOS SERVICIOS QUE DICHAS AREAS PORTUARIAS REQUIEREN, TENDRAN QUE TRATARSE TAMBIEN EN MAS DETALLE CIERTOS SECTORES DE ESTA AREA CENTRAL Y ESTABLECER UN PLAN DE ENLACE VIAL Y DE ZONAS VERDES QUE LIGUE LAS DISTINTAS PARTES DE LA HABANA CENTRAL ENTRE SI. LAS VIAS PRINCIPALES DE TRAFICO RAPIDO QUE COMUNIQUEN ESTE SECTOR CENTRAL CON OTRAS AREAS DE LA ZONA METROPOLITANA Y CON EL RESTO DEL PAIS, SON LAS DE MAS DIFICIL TRAZADO. ESTA ZONA CENTRAL DE LA HABANA TIENE LIMITES NATURALES CLARAMENTE DEFINIDOS. LINDA AL PONIENTE CON EL RIO ALMENDARES, AL NORTE CON EL MALECON, AL ESTE CON LA ZONA DEL PUERTO Y LA INDUSTRIA, PRESENTANDO LIMITES MENOS DEFINIDOS HACIA EL SUR. LO LOGICO ES QUE SE DESARROLLEN EN ESTA ZONA CENTRAL ELEMENTOS YA INDICIADOS, TALES COMO EL CENTRO DE EDIFICIOS PUBLICOS Y DE GOBIERNO DE LA PLAZA DE LA REPUBLICA, LA UNIVERSIDAD, LAS AREAS DE EDIFICIOS PUBLICOS CERCA DEL CAPITOLIO, DEL PASEO DEL PRADO Y LA ZONA ARQUEOLOGICA DE LA HABANA VIEJA. LOS NUEVOS EDIFICIOS DEL GOBIERNO PROYECTADOS EN LOS TERRENOS DEL ESTADO, DE LA HABANA DEL ESTE, SE ENLAZARAN CON LA ZONA CENTRAL POR EL NUEVO TUNEL.

DEBEN ESTUDIARSE IGUALMENTE CON TODO CUIDADO LAS PRINCIPALES ZONAS COMERCIALES DE LA CIUDAD, NO SOLO LAS NUEVAS COMO LA RAMPA, SI NO TAMBIEN LAS MAS ANTIGUAS Y TRADICIONALES, COMO SON LAS DE LAS CALLES DEL OBISPO SAN RAFAEL, GALIANO, ETC. LA EXPERIENCIA DE LOS ULTIMOS ANOS PRUEBA QUE LAS AREAS COMERCIALES DE LAS ZONAS CENTRALES TENDERAN A DECAER A MEDIDA QUE SE CONSTRUYAN NUEVOS CENTROS COMERCIALES MAS MODERNOS EN AREAS MAS LEJANAS DEL CENTRO Y EN LAS ZONAS SUBURBANAS, DONDE SE ENCUENTRA MAS FACILIDAD DE ESTACIONAMIENTO Y EDIFICIOS COMERCIALES MAS MODERNOS. SI ESTAS AREAS COMERCIALES Y DE NEGOCIOS DEL CENTRO DE LA CIUDAD NO SE RENUEVAN, INDUDABLEMENTE DECAERAN Y NO PODRAN COMPETIR CON LOS COMERCIOS DE EXTRARADIO. NO HAY MAS REMEDIO QUE REPLANEAR EL AREA CENTRAL DE LA HABANA CUIDADOSAMENTE PARA EVITAR QUE ESTOSUCEDA, PUES ES IMPOSIBLE QUE PROSPERE UNA GRAN CIUDAD CON UN AREA CENTRAL DESORGANIZADA, DONDE LOS VALORES DEL TERRENO Y LA IMPORTANCIA Y NUMERO DE LOS EDIFICIOS DE NEGOCIOS Y COMERCIO VAYAN DECA-



VISTA DE LA PLAZA DE SAN FRANCISCO.

LA VIEJA CIUDAD TENIA SU FACHADA PRINCIPAL MIRANDO AL PUERTO

YENDO. MERECE ESPECIAL ESTUDIO LOS MARGENES DEL RIO ALMENDARES.

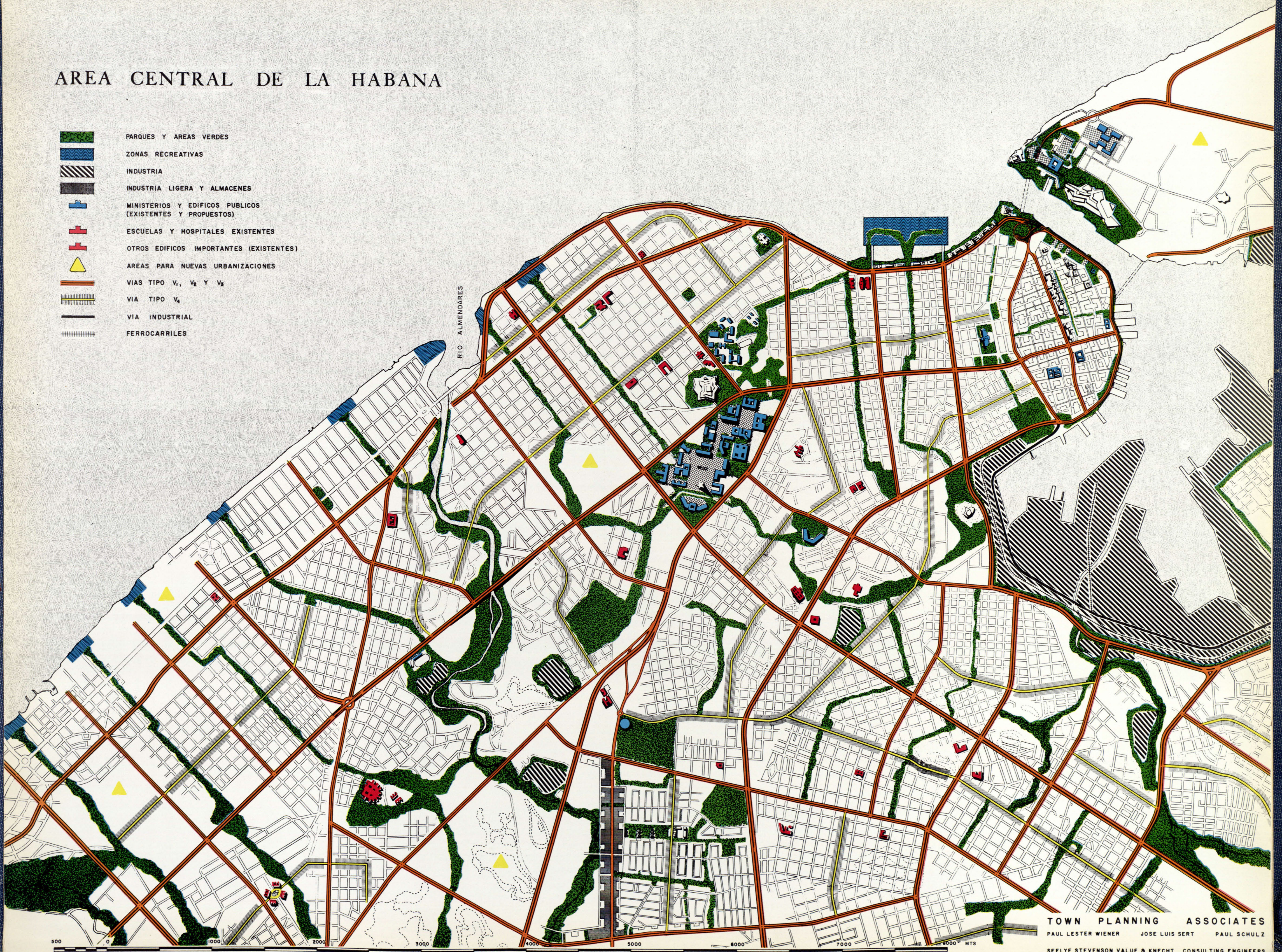
EN LOS EE.UU. SE ESTA ACOMETIENDO ESTE PROBLEMA DE REORGANIZACION DE LAS AREAS CENTRALES A GRAN ESCALA Y EL PAIS HA ESTABLECIDO LEYES QUE FOMENTAN Y FACILITAN LA REHABILITACION DE ESTAS ZONAS CENTRALES, CONCEDIENDO A LOS MUNICIPIOS DERECHO DE EXPROPIACION Y AYUDA ECONOMICA. EL MISMO CRITERIO DEBE APLICARSE EN LAS ZONAS DE HABITACIONES INSALUBRES DE LA HABANA VIEJA Y OTROS SECTORES DEL AREA CENTRAL DONDE LOS VALORES ACTUALES DEL TERRENO NO CORRESPONDEN A LA REALIDAD Y DONDE YA SE HA INICIADO UN DESCENSO DE POBLACION, PUES LOS HABITANTES DE ESTOS SECTORES SE MUEVEN

A OTRAS PARTES DE LA CIUDAD DONDE ENCUENTRAN MEJORES CONDICIONES DE HABITACION, DE SERVICIOS, Y DE TRANSPORTES.

EN EL PRESENTE DIAGRAMA DEL AREA CENTRAL SE MUESTRA EL SISTEMA VIAL PROPUESTO, Y POR EL PUEDE VERSE COMO LAS VIAS DE TRAFICO RAPIDO PODRIAN ALIMENTAR LOS DISTINTOS SECTORES DE ESTA ZONA. PONESE TAMBIEN EN RELIEVE EN DICHO DIAGRAMA EL SISTEMA DE PARQUES Y ZONAS RECREATIVAS DE LA COSTA, EL EMPLAZAMIENTO DE EDIFICIOS PUBLICOS PRINCIPALES, ASI COMO LAS VIAS COMERCIALES MAS IMPORTANTES. LOS DIAGRAMAS DE LAS PAGINAS SIGUIENTES MUESTRAN EN MAYOR DETALLE LOS SECTORES MAS IMPORTANTES DE ESTA ZONA CENTRAL.

# AREA CENTRAL DE LA HABANA

-  PARQUES Y AREAS VERDES
-  ZONAS RECREATIVAS
-  INDUSTRIA
-  INDUSTRIA LIGERA Y ALMACENES
-  MINISTERIOS Y EDIFICIOS PUBLICOS (EXISTENTES Y PROPUESTOS)
-  ESCUELAS Y HOSPITALES EXISTENTES
-  OTROS EDIFICIOS IMPORTANTES (EXISTENTES)
-  AREAS PARA NUEVAS URBANIZACIONES
-  VIAS TIPO V<sub>1</sub>, V<sub>2</sub> Y V<sub>3</sub>
-  VIA TIPO V<sub>4</sub>
-  VIA INDUSTRIAL
-  FERROCARRILES



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER    JOSE LUIS SERT    PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT    CONSULTING ENGINEERS

## LA HABANA NUCLEOS CIVICOS PLAN DE ENLACES

POR SER LA HABANA LA CAPITAL DE LA REPUBLICA Y UN GRAN CENTRO DE TURISMO, ES DE URGENTE NECESIDAD QUE EL PLAN PILOTO HAGA UN CUIDADOSOS ESTUDIO DEL DESARROLLO FUTURO DE LAS ZONAS DE EDIFICIOS DE GOBIERNO Y DE LAS ZONAS UNIVERSITARIA, BANCARIAS, Y HOTELERAS DE LA PARTE CENTRAL DE LA CIUDAD. SON CINCO LOS NUCLEOS PRINCIPALES QUE DEBEN ESTUDIARSE, NO AISLADAMENTE, SINO BAJO UN PLAN DE CONJUNTO QUE TENGA EN CUENTA SU INTERRELACION Y ENLACES. ESTOS NUCLEOS CIVICOS PRINCIPALES SON LOS SIGUIENTES: A) LA PLAZA DE LA REPUBLICA Y EL CASTILLO DEL PRINCIPE, B) LA CIUDAD UNIVERSITARIA, Y EL ANTIGUO BOTANICO, C) LA ZONA DEL MALECON, D) LA NUEVA ZONA BANCARIA DENTRO DE LA HABANA VIEJA, Y E) LOS EDIFICIOS DE LOS NUEVOS MINISTERIOS Y PALACIO PRESIDENCIAL A LA SALIDA DEL TUNEL EN LA HABANA DEL ESTE.

SI LA CIUDAD DESARROLLA UN PLANO DE CONJUNTO Y ENLACES DE DICHS NUCLEOS ADQUIRIRA MAYOR CARACTER DE CIUDAD CAPITAL Y CENTRO TURISTICO LO QUE PUEDE REPRESENTAR PARA EL FUTURO, NO SOLO UN ORGULLO PARA EL PAIS, SINO TAMBIEN UNA FUENTE DE INGRESOS COMPARABLE A LA DE OTRAS CUIDADES.

UNO DE LOS GRANDES ACIERTOS DE LA CIUDAD DE PARIS, HA SIDO EL QUE A TRAVES DEL TIEMPO HA LOGRADO DESARROLLAR Y ENLAZAR UNA SERIE DE NUCLEOS URBANOS. ESTOS SON: EL NUCLEO PRIMITIVO DE LA CIUDAD EN LA ISLA DE SAN LUIS, EL QUE SE EXTIENDE DESDE EL PALACIO DEL LOUVRE A LAS TULLERIAS Y SE PROLONGA EN LA PLAZA DE LA CONCORDIA Y LA AVENIDA DE LOS

CAMPOS ELISEOS HASTA EL ARCO DE LA ESTRELLA, EL EJE DE LOS INVALIDOS CON EL PUENTE DE ALEJANDRO Y EL DEL CAMPO DE MARTE CON LA TORRE EIFFEL, EL DE LA MAGDALENA CON LA RUE ROYALE A LA CAMARA DE DIPUTADOS, LA PLAZA VENDOME Y LA RUE DE RIVOLI, Y FINALMENTE EL SISTEMA DE BOULEVARES CONSTRUIDOS EN EPOCA RELATIVAMENTE MODERNA. LAS CIUDADES CAPITALES MAS NOTABLES DEL MUNDO TIENEN CONJUNTOS SEMEJANTES QUE SON LOS QUE LAS CARACTERIZAN Y DAN UNA PERSONALIDAD. TIENEN ESTAS CIUDADES FAMA INTERNACIONAL Y ATRAEN GRAN CANTIDAD DE TURISTAS QUE CONTINUAN PRODUCIENDO INGRESOS AL PAIS MUCHOS SIGLOS DESPUES DE HABERSE INICIADO SUS PLANOS DE REFORMA. PARIS ESTA AUN CAPITALIZANDO LAS OBRAS DE LUIS XIV, NAPOLEON Y HAUSSMANN.

TIENE LA HABANA UNA GRAN BASE INICIAL PARA DESARROLLAR NUEVOS NUCLEOS CIVICOS QUE COMPLETEN LOS YA EXISTENTES, Y TIENE ASIMISMO LA CIUDAD GRANDES LAGUNAS DE TERRENOS MAL URBANIZADOS Y DE EDIFICIOS YA VIEJOS E INSALUBRES QUE DEBERAN REEMPLAZARSE SI SE QUIERE DAR A LA CIUDAD CAPITAL EL CARACTER E IMPORTANCIA QUE LE CORRESPONDE. NO SUGIERE ESTE PLANO NINGUN CAMBIO RADICAL NI DESPLAZAMIENTO DE LO YA INICIADO, PERO SI PREVVE SU MAYOR EXTENSION Y SUS ENLACES. SE HA PROPUESTO RELLENAR TERRENOS HOY BAJO EL MAR FRENTE AL MALECON FORMANDO UNA ISLA ARTIFICIAL ELLO PODRIA DAR A ESTA PARTE DE LA CIUDAD NUEVO ATRACTIVO Y MAYOR IMPORTANCIA, PERO PARECE CONVENIENTE LOGRAR ESTO SIN DESTRUIR LA CURVA TRADICIONAL Y CARACTERISTICA DEL MALECON, Y NO

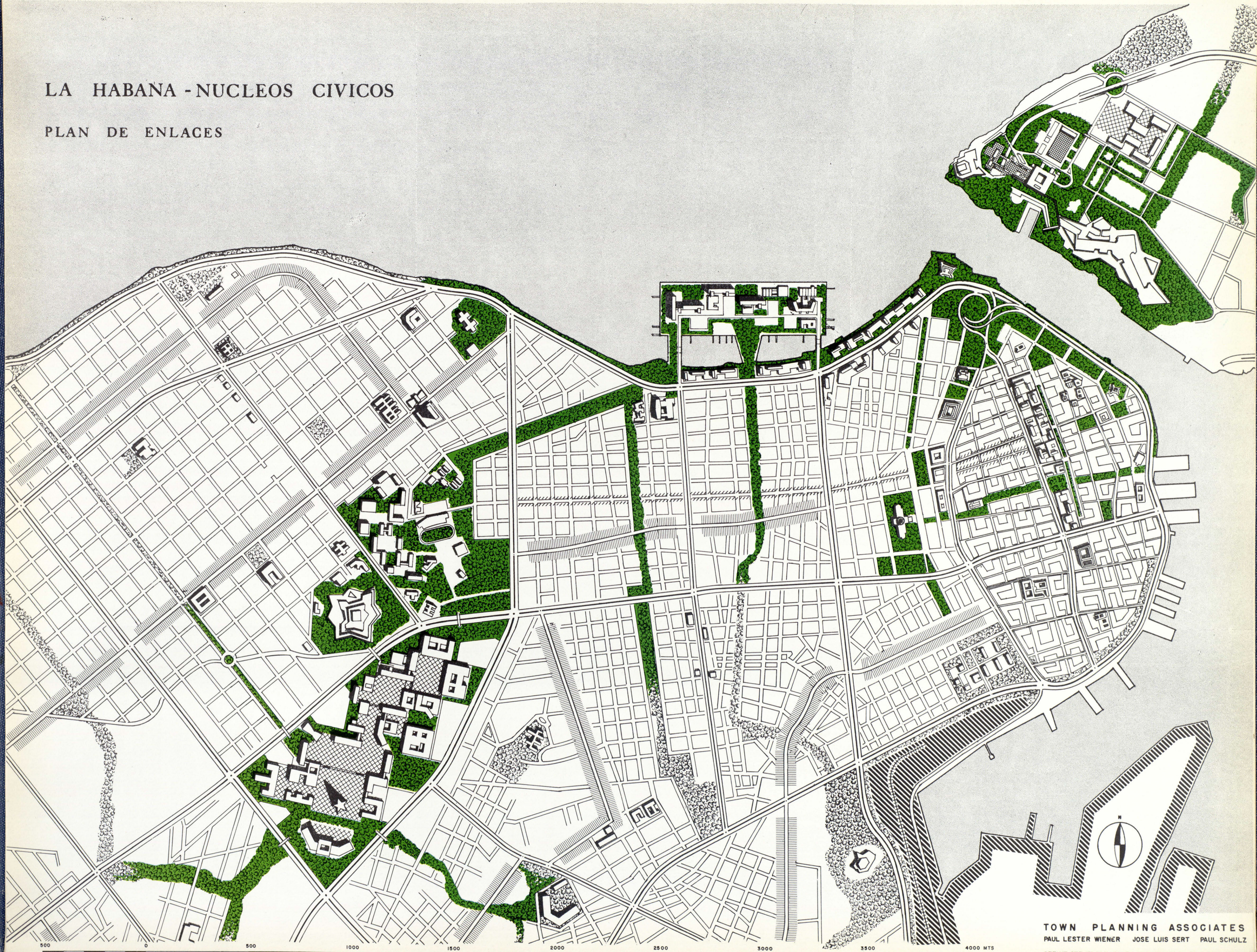
CREEMOS ACONSEJABLE REEMPLAZAR ESTA POR UNA LINEA RECTA AUNQUE PERMITIESE GANAR MUCHO TERRENO AL MAR. POCAS CIUDADES TIENEN UNA FACHADA AL MAR COMO LA HABANA, EN CUANTO A BELLEZA NATURAL, Y NO PUEDE JUSTIFICARSE SU DESTRUCCION POR MOTIVOS ECONOMICOS Y DE LUCRO.

CON LA CONSTRUCCION DEL NUEVO TUNEL Y EL DESARROLLO DE UN IMPORTANTE CENTRO DE GOBIERNO EN LA HABANA DEL ESTE (CON EL NUEVO PALACIO PRESIDENCIAL Y LOS MINISTERIOS) ADQUIRIRA ESTA ZONA DEL MALECON MAYOR IMPORTANCIA, Y ESTO EXIGE QUE SE HAGA UN ESTUDIO CUIDADOSO DE REHABILITACION DE ESTA PARTE DE LA CIUDAD; QUE PERMITA UNA MEJOR UTILIZACION DE LOS TERRENOS FRENTE AL MAR.

EL NUEVO DESARROLLO DE LA HABANA DEL ESTE COLOCARA A LA HABANA VIEJA EN UNA POSICION CENTRAL QUE HABIA PERDIDO DURANTE LOS ULTIMOS CINCUENTA AÑOS DEBIDO AL GRAN CRECIMIENTO DE LA CIUDAD HACIA EL OESTE. ESTE PODRA AHORA COMPENSARSE Y EQUILIBRARSE CON LA EXTENSION ORIENTAL HACIA COJIMAR. TENDRAN ESTOS CAMBIOS COMO CONSECUENCIA INMEDIATA LA REVALORIZACION DE TODA LA ZONA CENTRAL DE LA CIUDAD, SI SE MEJORA ESTA ZONA, LO QUE REQUIERE UN CUIDADOSO ESTUDIO ECONOMICO. COMPRENDERA DICHO ESTUDIO DE RECONSIDERACION DE LOS VALORES DEL TERRENO, LA MODERNIZACION DEL COMERCIO Y DE LAS AREAS DE OFICINAS, Y LA REFORMA DE LA HABANA VIEJA. MERECE ESTA ESPECIAL ATENCION, Y SE OCUPA DE ESA PARTE DE LA CIUDAD EL DIAGRAMA SIGUIENTE.

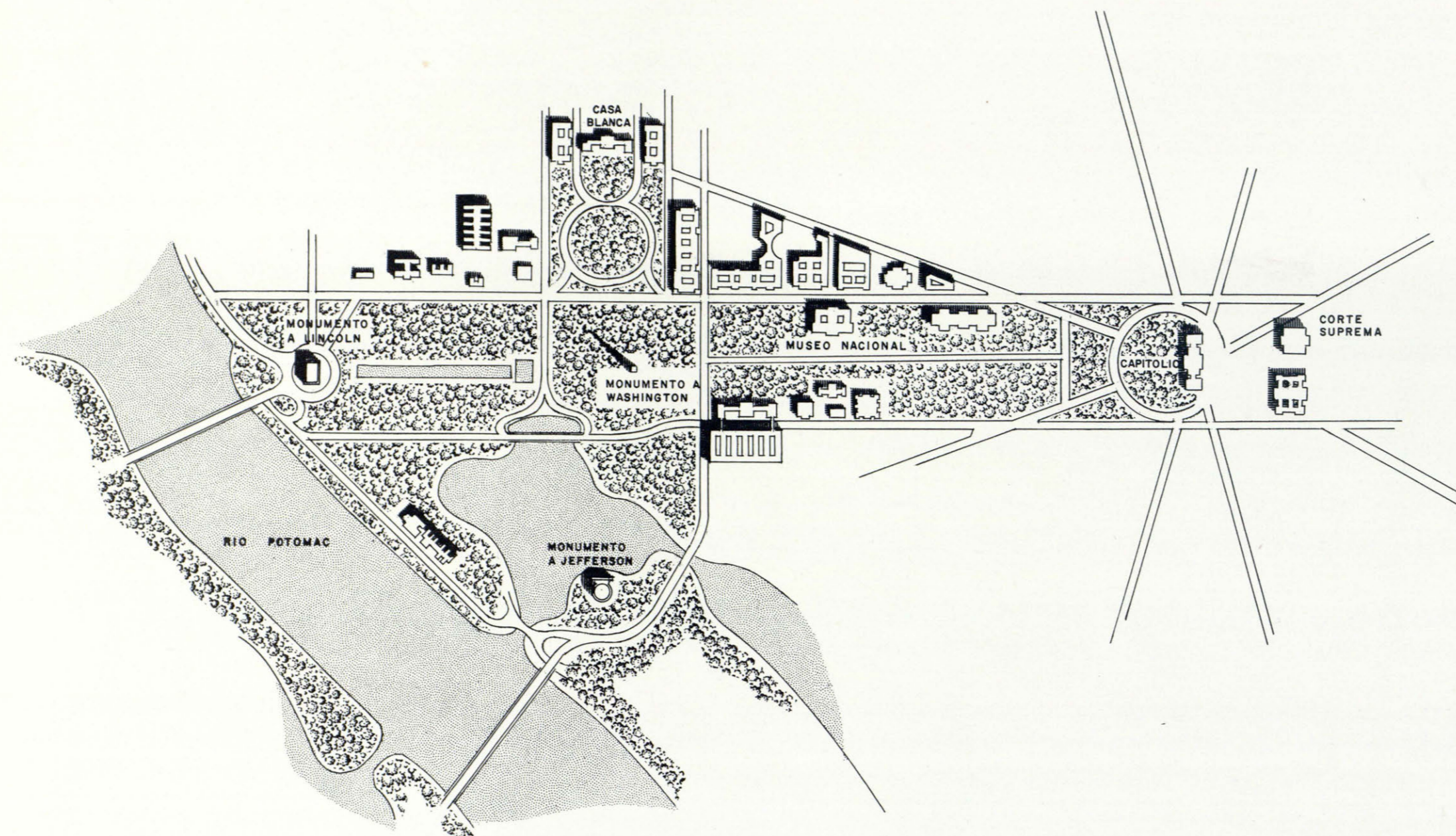
LA HABANA - NUCLEOS CIVICOS

PLAN DE ENLACES



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

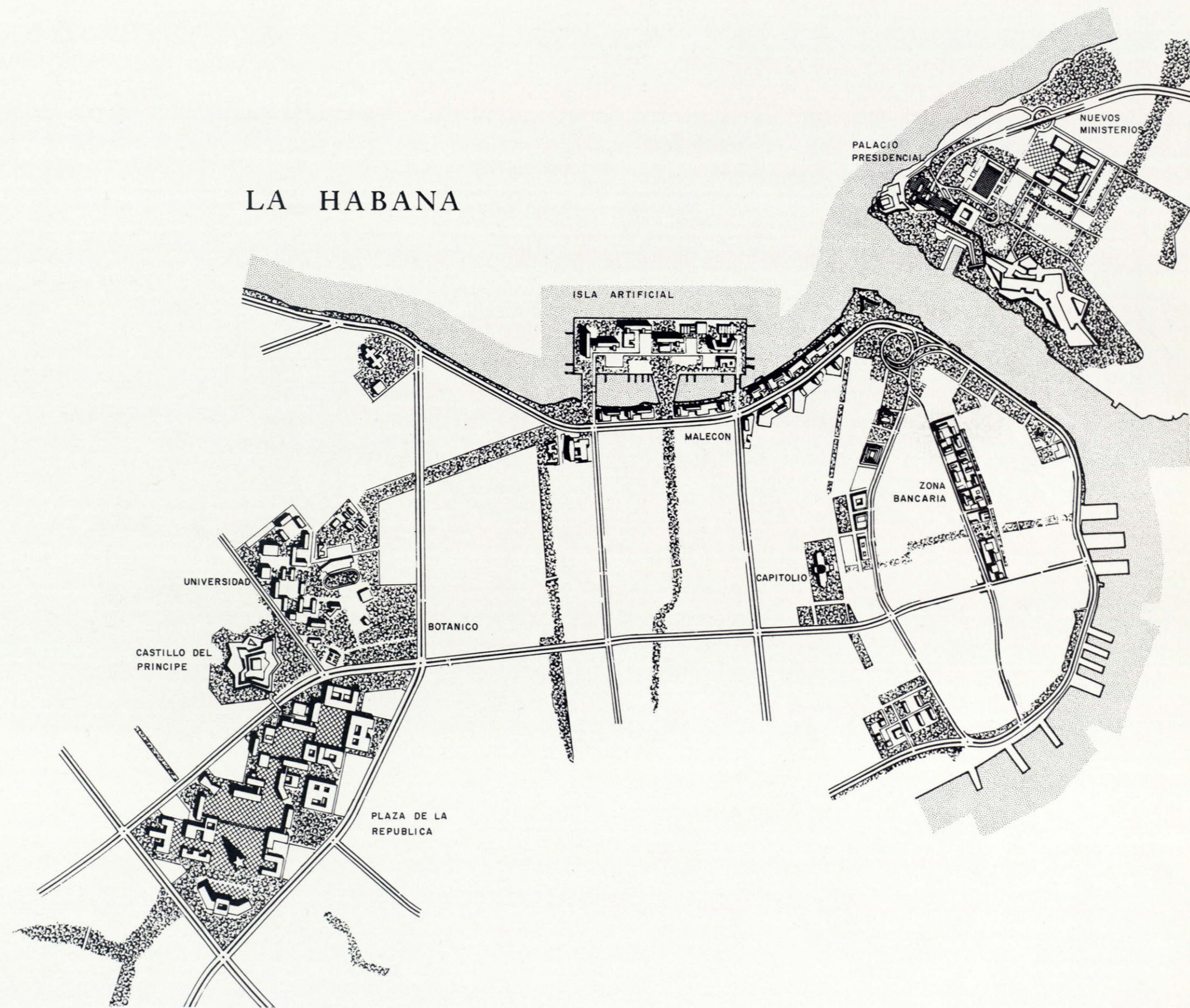
# PLAN DE ENLACES DE NUCLEOS CIVICOS



WASHINGTON



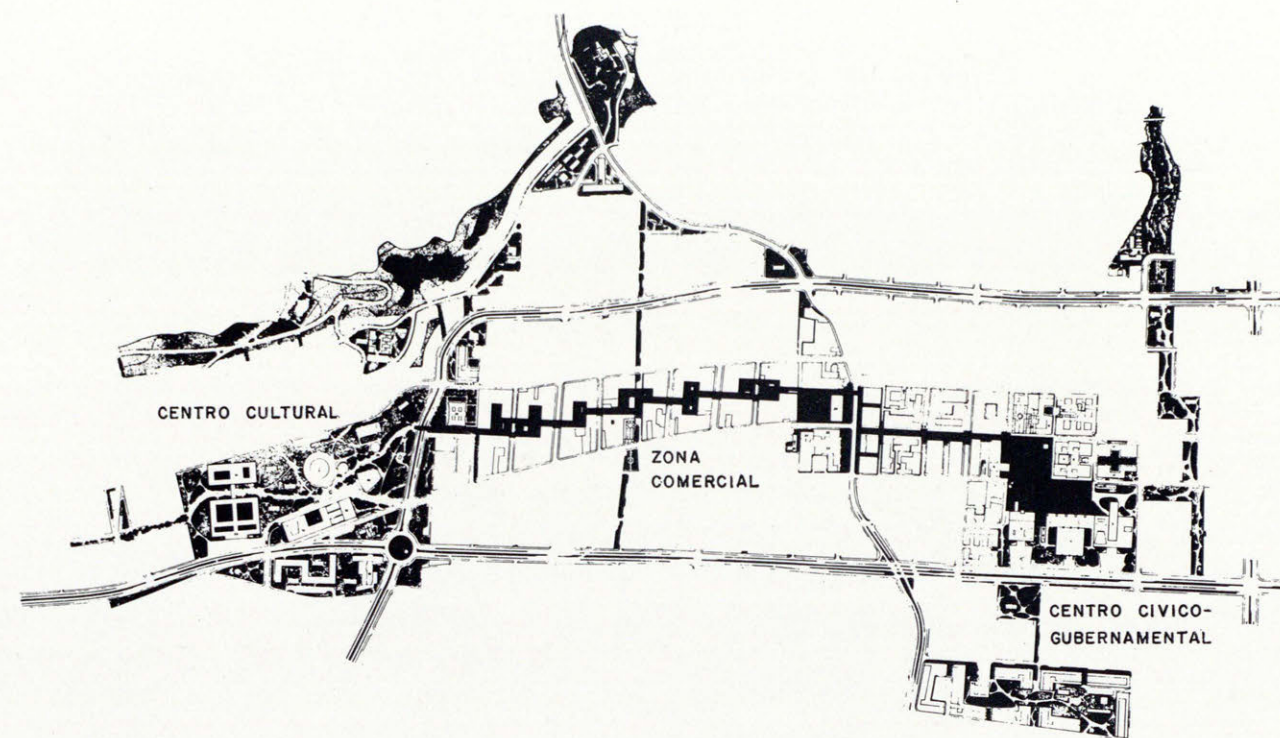
NUCLEOS CIVICOS DE WASHINGTON D.C. COMPARADOS CON LOS PROPUESTOS PARA LA HABANA. EN ESTOS DIAGRAMAS TRAZADOS A LA MISMA ESCALA, PUEDEN VERSE LOS GRUPOS DE EDIFICIOS PRINCIPALES, SU RELACION CON LAS PLAZAS PUBLICAS Y PARQUES ASI COMO LAS VIAS PRINCIPALES QUE LOS ENLAZAN. LOS RECORRIDOS DE PEATONES, MEDIDOS EN MINUTOS, SON SEMEJANTES EN AMBOS PLANOS. LA VARIEDAD DE AGRUPACIONES PODRIA SER MAYOR EN LA HABANA QUE EN WASHINGTON DONDA LA DISTRIBUCION ES LINEAL A LO LARGO DE UN SOLO EJE QUE SE EXTIENTE DEL CAPITOLIO AL MONUMENTO A LINCOLN FRENTE AL POTOMAC.



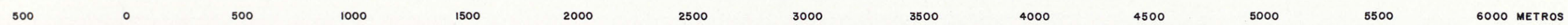
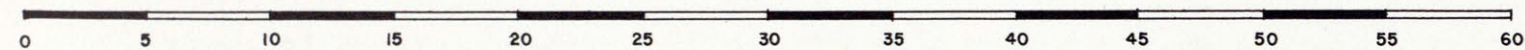
LA HABANA

# PLAN DE ENLACES DE NUCLEOS CIVICOS

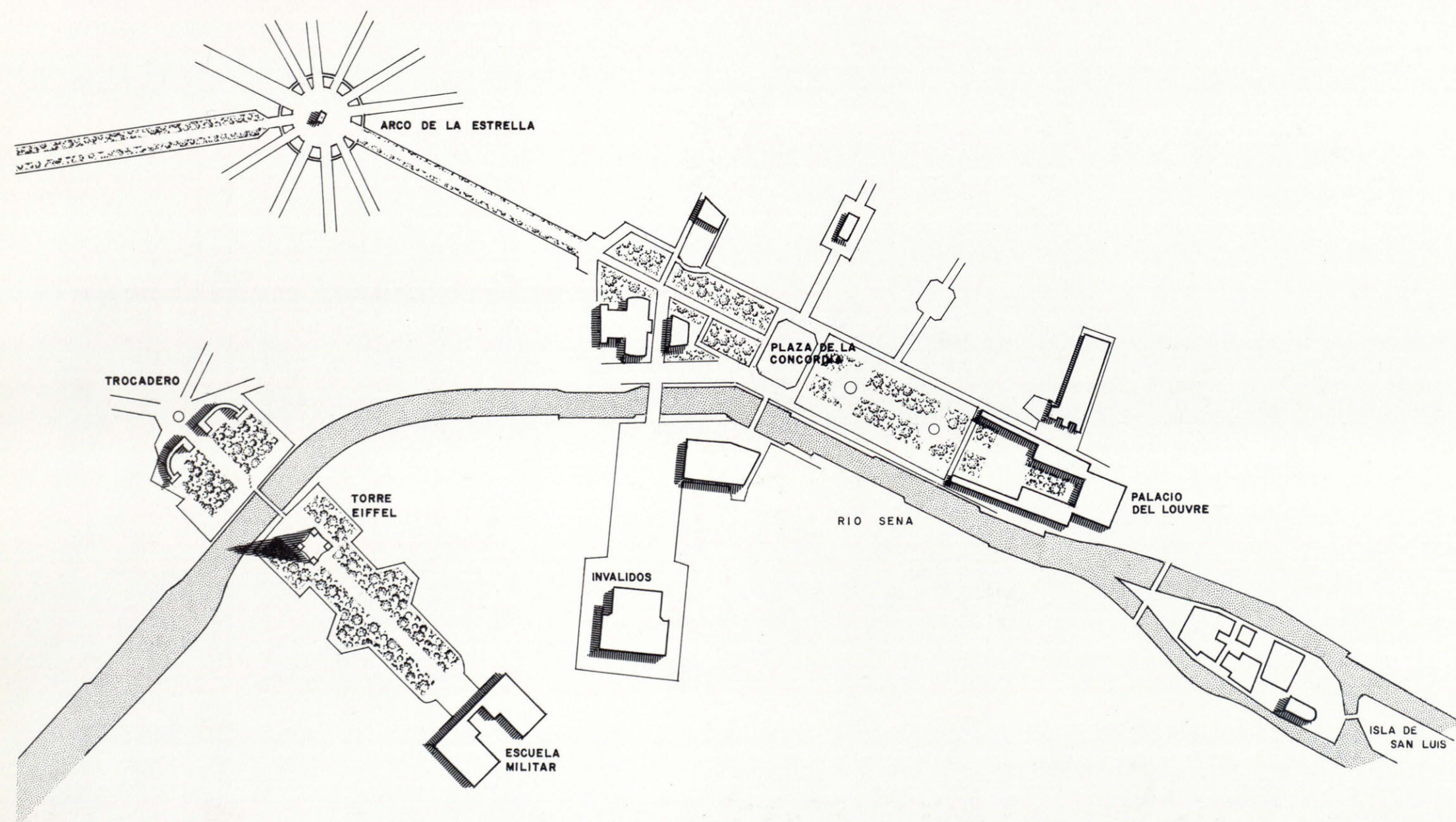
## BOGOTÁ



RECORRIDOS DE PEATONES - ESCALA EN MINUTOS



## PARIS



NUCLEOS CIVICOS DE PARIS Y BOGOTÁ A LA MISMA ESCALA DE LOS DIAGRAMAS DE LA PAGINA ANTERIOR. LA DISTANCIA DE LA ISLA DE SAN LUIS AL ARCO DE LA ESTRELLA ES APROXIMADAMENTE LA MISMA QUE LA DE LA PLAZA DE LA REPUBLICA (MONUMENTO A MARTI) AL NUEVO CENTRO DE MINISTERIOS DE LA HABANA DEL ESTE.

CENTROS CIVICOS PROPUESTOS PARA BOGOTÁ EN EL PLAN REGULADOR DISEÑADO POR LECORBUSIER Y TOWN PLANNING ASSOCIATES. LAS DISTANCIAS SON MENORES COMO CORRESPONDERIA A UNA CIUDAD DE UNA POBLACION DE UN MILLON Y MEDIO, LA MITAD DE LA PROPUESTA PARA LA HABANA.

# PALACIO PRESIDENCIAL DE CUBA

EL NUEVO TUNEL QUE ATRAVIESA EL CANAL DEL PUERTO DARA A LA CIUDAD UNA OCASION DE DESARROLLO DE LA ZONA CENTRAL QUE RARA VEZ SE PRESENTA, PUES POR LO COMUN DICHAS ZONAS CENTRALES ESTAN RODEADAS DE TERRENOS DENSAMENTE EDIFICADOS, LO QUE HACE TAL EXTENSION DIFICIL Y COSTOSA.

ES TAMBIEN POCO USUAL QUE EN UNA ZONA INMEDIATA AL CENTRO EXISTA UNA GRAN EXTENSION DE TERRENOS PROPIEDAD DEL ESTADO QUE NO HAN SIDO EDIFICADOS POR SER ZONA MILITAR. LO CORRIENTE ES QUE TALES ZONAS, QUE FUERON EN OTROS TIEMPOS CINTURAS DE FORTIFICACIONES, SE HAYAN DESARROLLADO A MEDIADOS O FINES DEL PASADO SIGLO CUANDO PERDIERON AQUELLAS SU VALOR ESTRATEGICO. PRESENTA EL LADO ESTE DEL CANAL DEL PUERTO DONDE DESENBoca EL TUNEL BUENAS CONDICIONES TOPOGRAFICAS Y DE SUELO, Y VISTAS DE EXTRAORDINARIA BELLEZA A LA CIUDAD, LA BAHIA, Y EL ESTRECHO DE LA FLORIDA.

EN ESTOS TERRENOS SE PROPONE LA CREACION DE UN NUEVO CENTRO GUBERNAMENTAL FORMADO POR EL PALACIO PRESIDENCIAL DE LAS PALMAS Y SUS JARDINES, UN GRUPO DE MINISTERIOS, DOS GRANDES PLAZAS CIVICAS, Y LOS MUSEOS HISTORICOS DEL CASTILLO DEL MORRO Y LA FORTALEZA DE LA CABAÑA, UN PARQUE MARITIMO, UN ACUARIO Y UN MUSEO DE OCEANOGRAFIA.

ESTE NUEVO CENTRO CIVICO-GUBERNAMENTAL SERVIRIA DE ENLACE ENTRE LA CIUDAD VIEJA Y LOS NUEVOS REPARTOS DE LA HABANA DEL ESTE, Y FOMENTARA EL MOVIMIENTO DE POBLACION HACIA ESTA NUEVA ZONA URBANA.

EL USO O MAL USO QUE SE DE A ESTA ZONA DE TERRENOS DEL ESTADO, INFLUIRA NOTABLEMENTE EN EL PORVENIR Y CARACTER DE LA HABANA DEL ESTE, ASI COMO EN EL ASPECTO DE LA ZONA CENTRAL, PUES LOS TERRENOS SITUADOS ENTRE LAS FORTALEZAS DEL MORRO Y LA CABAÑA DOMINAN LA CIUDAD Y EL PUERTO. ESTA VISTA HACIA EL ESTE DE LA HABANA VIEJA SE HA MANTENIDO HASTA HOY CON EL MISMO CARACTER QUE ADQUIRIO HACE SIGLOS CUANDO SE CONSTRUYERON LOS CASTILLOS. SERIA LASTIMA QUE POR NO PLANEARSE CUIDADOSAMENTE SE PERDIESE UNA GRAN OPORTUNIDAD PARA EMBELLEZER LA CIUDAD Y DARLE MAYOR CARACTER DE CAPITAL Y CENTRO TURISTICO INTERNACIONAL.

EL NUEVO PALACIO PRESIDENCIAL SITUADO ENTRE EL MORRO Y LA CABAÑA SERIA EL ELEMENTO ARQUITECTONICO PRINCIPAL EN ESTE FRENTE DE LA HABANA DEL ESTE QUE MIRA A LA HABANA VIEJA, LOS MUROS DE CONTENCIÓN DEL TERRENO, ESCALONADO HACIA EL CANAL, LIGARIAN LA NUEVA CONSTRUCCION CON LOS DOS CASTILLOS.

TIENE EL PALACIO DE LAS PALMAS CUATRO JARDINES, EL QUE DESCIENDE AL CANAL DEL PUERTO Y AL EMBARCADERO, EL GRAN JARDIN DE RECEPCIONES ENTRE EL PALACIO Y EL MAR, EL JARDIN PRIVADO DE LA RESIDENCIA, ENTRE ESTA Y LA CABAÑA, Y EL DE LA PLAZA CIVICA QUE MIRA AL ESTE, Y A LOS NUEVOS MINISTERIOS Y REPARTOS.

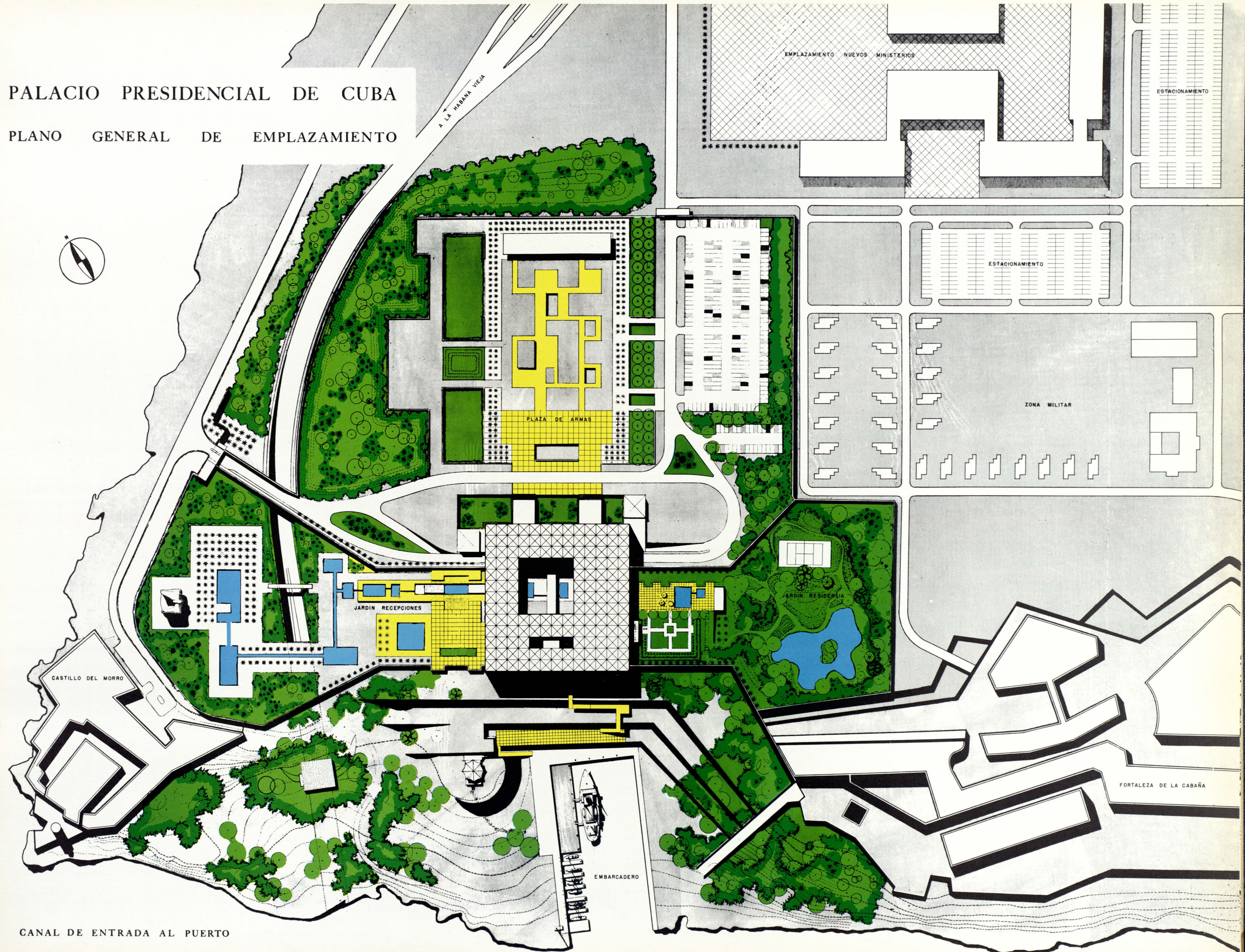
SE HA HECHO UN CUIDADOSO ESTUDIO DE ESTOS JARDINES CON LOS CONSULTORES SASAKI AND WALKER ASS. Y SE HA PROCURADO DAR A ESTAS ZONAS DE PARQUES UN CARACTER, A LA VEZ QUE MONUMENTAL, LOCAL. SE USAN LAS PALMAS REALES COMO ELEMENTOS DE ENLACE Y PROLONGACION DE LAS CONSTRUCCIONES Y DE ELLAS RECIBE SU NOMBRE EL EDIFICIO. ESTE SIMBOLO DE CUBA ENCUENTRA TAMBIEN UN ECO EN LA ARQUITECTURA DEL PARASOL DE CONCRETO ARMADO QUE DARA MAYOR ESCALA Y MONUMENTALIDAD AL PALACIO. SIRVE ESTE PARASOL ASIMISMO PARA DAR MAYOR UNIDAD A LAS DISTINTAS CONSTRUCCIONES QUE COBIJA, QUE SON, EL MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, LA SECCION DE RECEPCIONES, LE RESIDENCIA PRESIDENCIAL Y LOS MULTIPLES SERVICIOS.

EN EL LADO NORTE TIENE EL PALACIO UN GRAN PATIO CENTRAL ABIERTO HACIA EL MAR. LA ARQUITECTURA DEL PALACIO RECUERDA EN SUS PROPORCIONES Y MODULACION LA DE LOS EDIFICIOS COLONIALES DE LA CIUDAD VIEJA. EL NUEVO TUNEL PASA BAJO EL JARDIN DE RECEPCIONES DEL PALACIO Y SU RAMPA DE SALIDA CONDUCE HACIA UN CRUCE EN TURBINA ("ROTARY") QUE DISTRIBUIRA EL TRAFICO HACIA EL PALACIO, LOS NUEVOS MINISTERIOS, Y EL CASTILLO DEL MORRO.

SE EMPLAZAN ESTOS MINISTERIOS AL SURESTE DE LA CABAÑA Y DEL PALACIO Y FORMA SU NUCLEO UNA GRAN PLAZA CIVICA. SE DISTRIBUYEN LOS ESTACIONAMIENTOS Y ACCESOS EN LA PERIFERIA DE ESTA ZONA LO QUE PERMITIRA RESERVAR EL CENTRO Y LOS PARQUES Y PLAZAS, AL MOVIMIENTO DE PEATONES, SEPARANDOLO DEL TRAFICO RODADO.

# PALACIO PRESIDENCIAL DE CUBA

## PLANO GENERAL DE EMPLAZAMIENTO

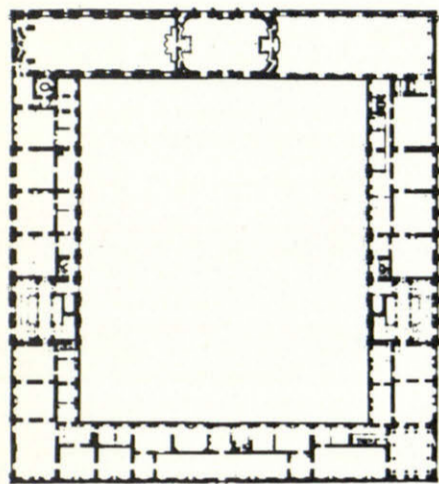


CANAL DE ENTRADA AL PUERTO

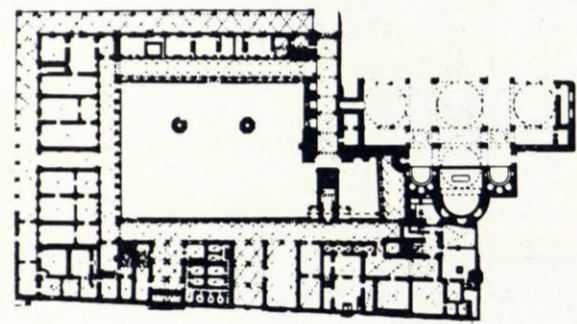
# PALACIO PRESIDENCIAL DE CUBA

## PLANOS COMPARATIVOS

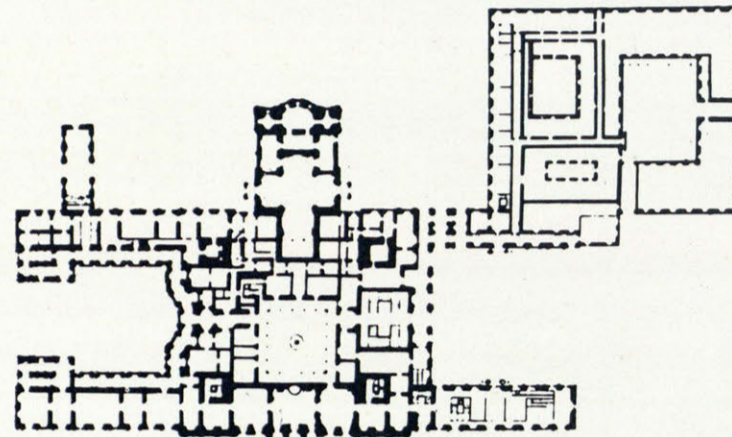
ESCALA 0 20 40 60 80 100 METROS



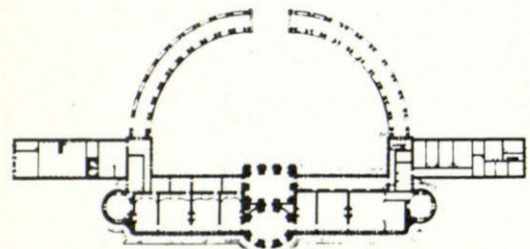
PALACIO REAL STOCKHOLM



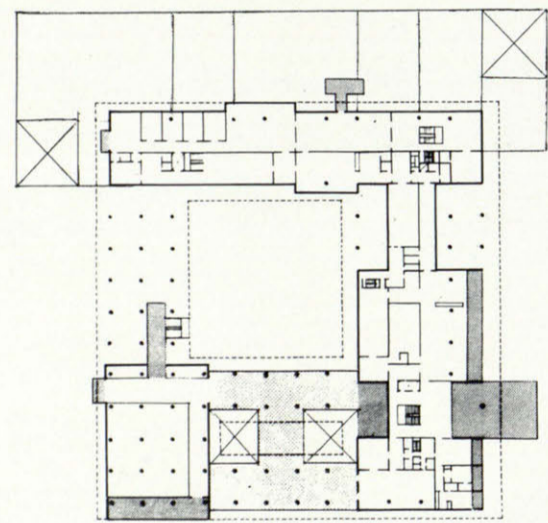
PALACIO DE LOS DUX VENECIA



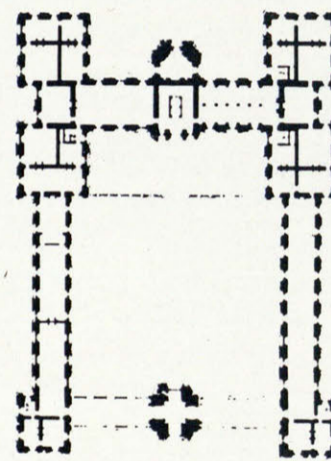
PALACIO DE LA GRANJA



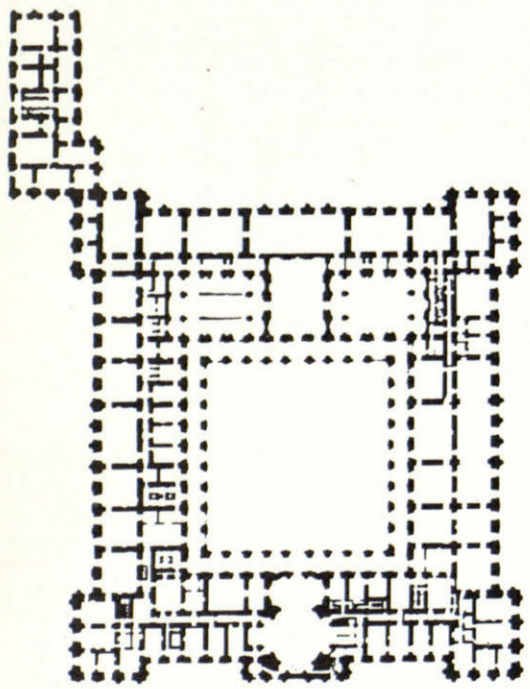
PALACIO SANSOUCI POTSDAM



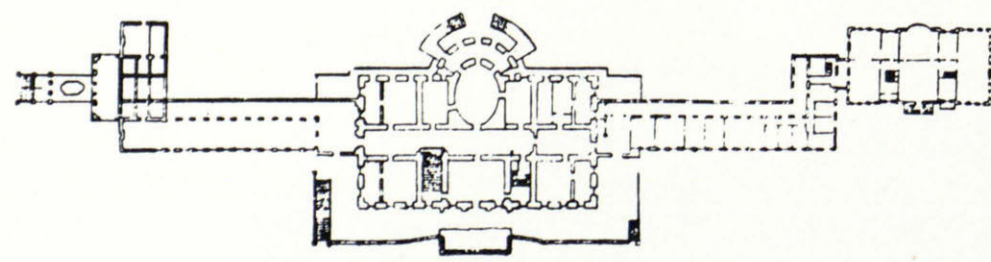
NUEVO PALACIO PRESIDENCIAL DE CUBA



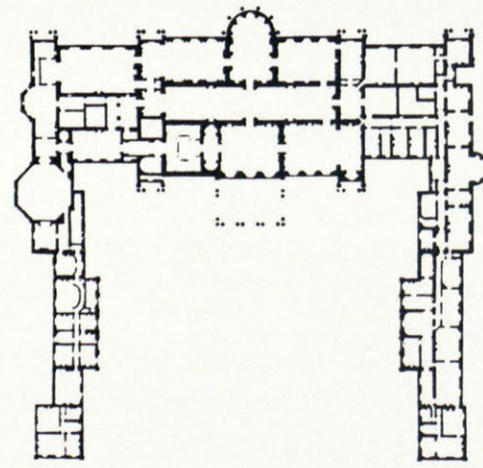
PALACIO DEL LUXEMBURGO PARIS



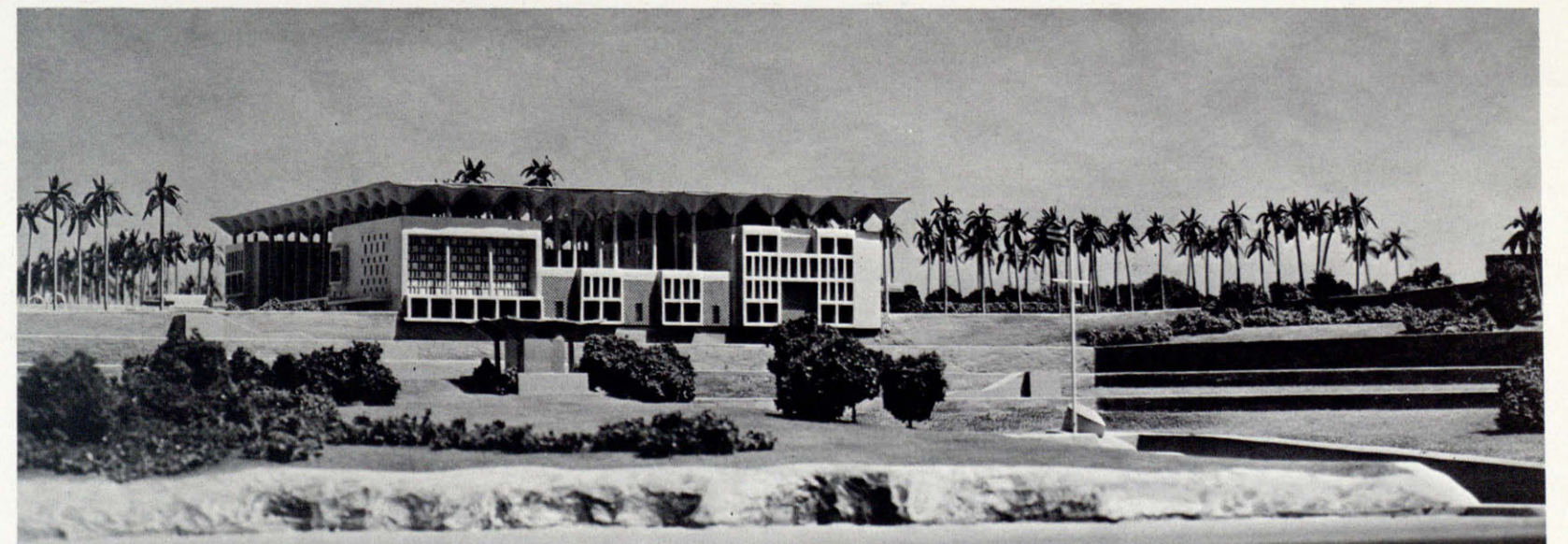
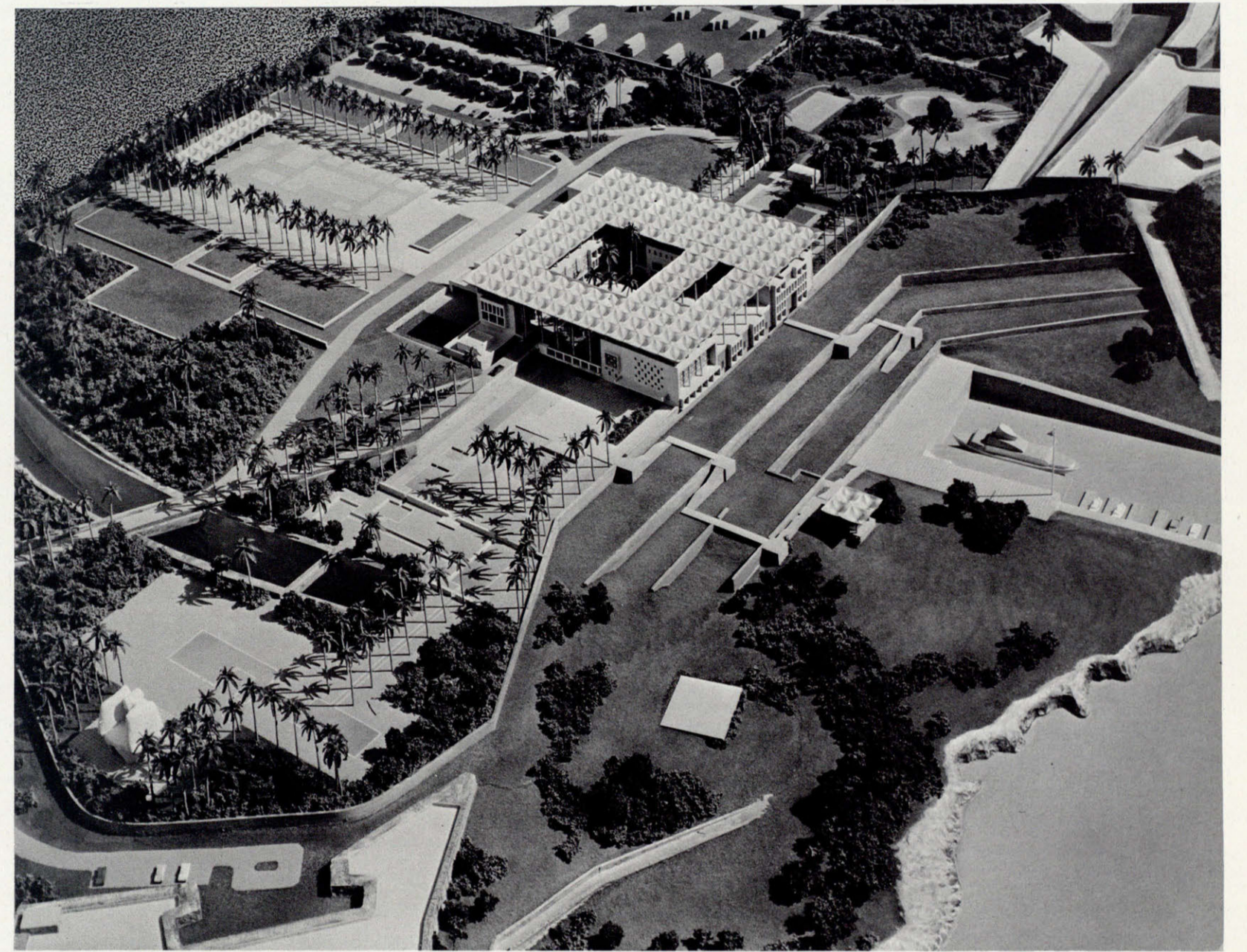
PALACIO REAL MADRID



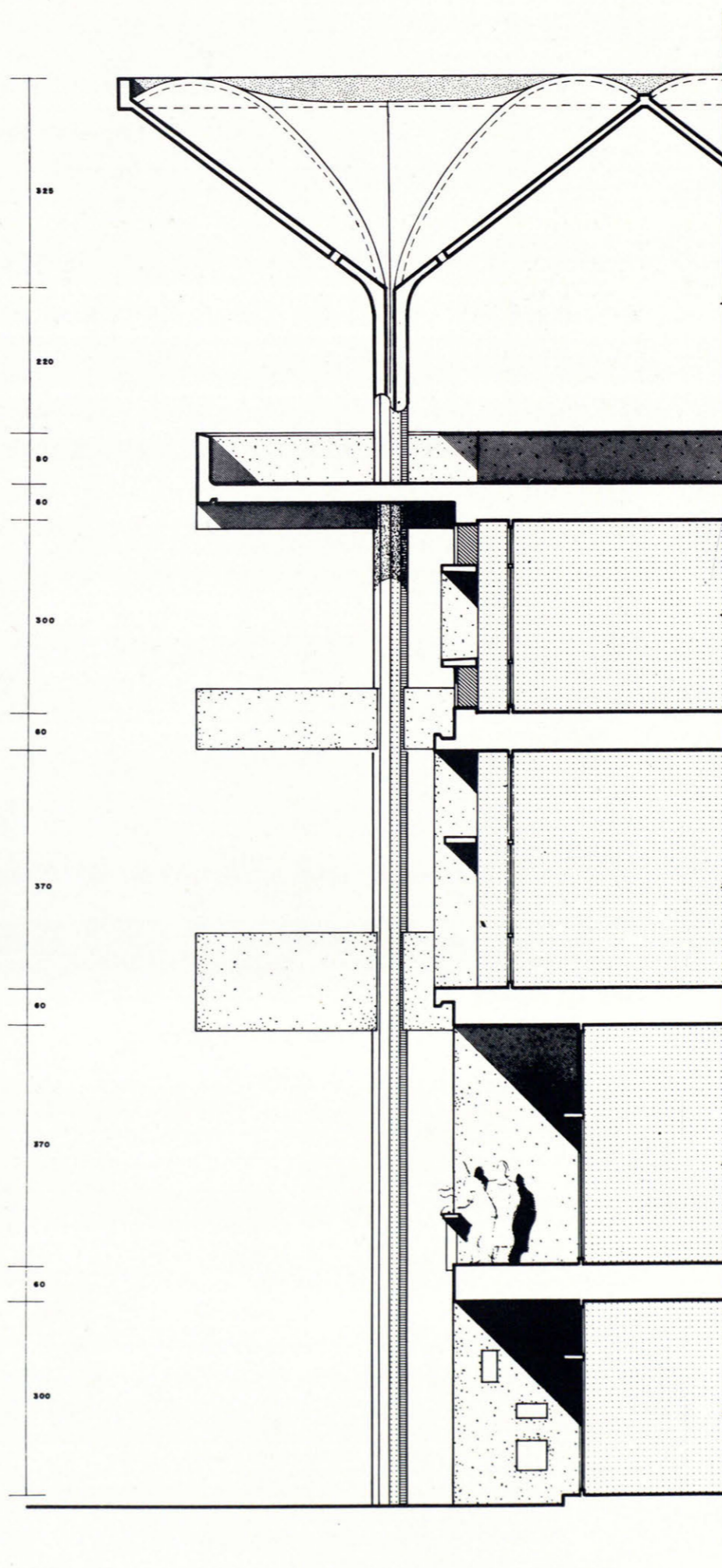
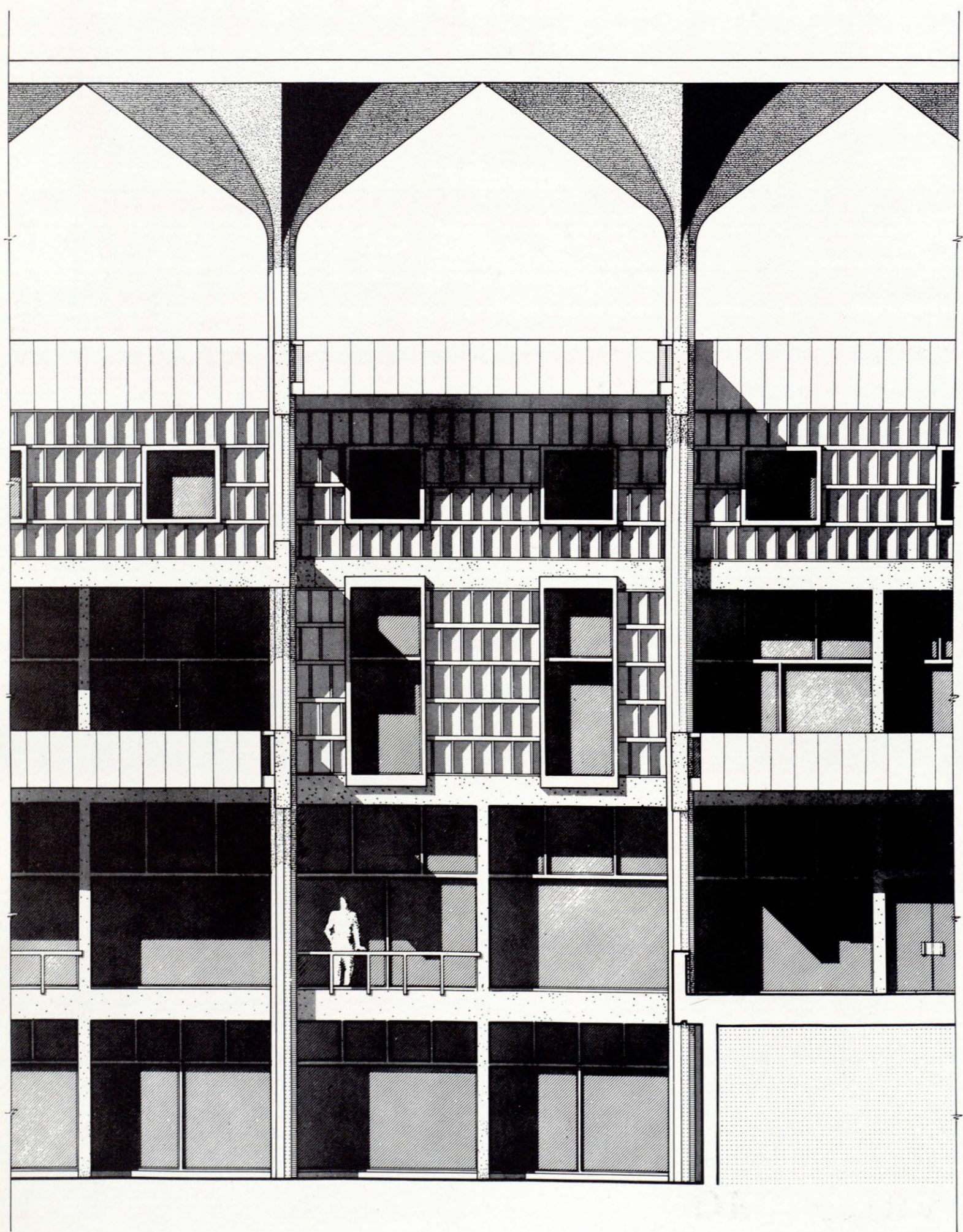
LA CASA BLANCA WASHINGTON



PALACIO DE BUCKINGHAM LONDRES



PALACIO PRESIDENCIAL DE CUBA



EN LA PAGINA ANTERIOR: VISTA AEREA DEL NUEVO PALACIO PRESIDENCIAL Y JARDINES Y VISTA DEL MISMO DESDE EL CANAL DE ENTRADA AL PUERTO.

A LA IZQUIERDA: DETALLE DE LA FACHADA DE LA PLAZA DE ARMAS Y SECCION DE LA MISMA

## LA HABANA VIEJA - RED VIAL

DEBERA HACERSE DE LA HABANA VIEJA UN ESTUDIO ESPECIAL, PUES ESTA ZONA DE LA CIUDAD, POR SU EMPLAZAMIENTO Y PROXIMIDAD AL PUERTO, POR SU INTERES HISTORICO Y ARTISTICO Y POR LA MANERA COMO LOS CAMBIOS PRODUCIDOS POR EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD LA HAN AFECTADO, PRESENTA CONDICIONES MUY ESPECIALES Y DISTINTAS A LAS DE OTROS SECTORES.

EL AREA DE LA VIEJA CIUDAD ESTA CLARAMENTE DEFINIDA POR LA LINEA DEL CANAL DE ENTRADA AL PUERTO, POR EL PUERTO MISMO Y POR EL SISTEMA VIAL QUE OCUPA HOY, LO QUE FUE EMPLAZAMIENTO DE LAS VIEJAS MURALLAS. DENTRO DE ESTA AREA DE LA HABANA, COMO EN LAS DEMAS CIUDADES DE LA AMERICA LATINA, SE ADOPTO UN TRAZADO DE CUADRICULA CON CALLES ESTRECHAS SUFICIENTES EN SU EPOCA PARA EL MOVIMIENTO DE PEATONES Y TRAFICO RODADO, PERO QUE NO SIRVEN PARA EL TRAFICO MOTORIZADO DE HOY.

EL PROBLEMA DE REHABILITACION DE LA HABANA VIEJA Y SUS ENLACES CON EL PLAN VIAL PROPUESTO, NO ES FACIL DE RESOLVER. POR UNA PARTE CONVIENE CONSERVAR EL CARACTER COLONIAL DE UNA GRAN PARTE DE ESTA ZONA, Y SI SE ENSANCHAN TODAS LAS VIAS EXISTENTES PERDERA DICHO CARACTER. CONVIENE POR LO TANTO PROCURAR RESOLVER EL PROBLEMA DEL TRAFICO SALVANDO, SIEMPRE QUE ELLO SEA POSIBLE, LAS ZONAS DE MAYOR INTERES ARQUEOLOGICO. EL PROBLEMA DEL TRAFICO DE LA HABANA VIEJA CREEMOS PUEDE RESOLVERSE MEDIANTE UN NUEVO TRATAMIENTO DE LAS CUADRAS EXISTENTES. ESTE PERMITIRIA APLICAR EL PRINCIPIO DE SEPARACION DE VIAS DE TRAFICO RODADO Y VIAS DE PEATONES. SI TOMAMOS UNA CALLE DE CADA DOS Y ENSANCHAMOS DICHA VIA Y AL MISMO TIEMPO SE VACIAN LOS CEN-

TROS DE CUADRAS PARA TENER DE ESE MODO LOS ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS REQUERIDOS, LOGRAREMOS DAR DOS ACCESOS A CADA SOLAR. UNO A LA VIA DEL TRAFICO, DIRECTAMENTE EN COMUNICACION CON DICHA VIA O CON LAS AREAS DE ESTACIONAMIENTO, Y OTRO COMUNICANDO CON LA VIA DE PEATONES QUE CONTINUARIA EL TRAZADO Y PROPORCION DE LAS CALLES TRADICIONALES DE LA HABANA. ESTA SEPARACION DE PEATONES Y VEHICULOS PERMITIRIA UNA CIRCULACION MAS FACIL Y AGRADABLE Y CONSERVARIA AL MISMO TIEMPO EL CARACTER GENERAL DE LA VIEJA CIUDAD. EN EL DIAGRAMA TITULADO "CONDICIONALES DE LA HABANA VIEJA" SE MUESTRA EN DETALLE ESTA NUEVA DISPOSICION DE CUADRAS.

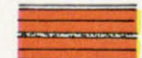



EL NUEVO TRAZADO VIAL PRINCIPAL DE LA HABANA VIEJA, ENLAZARA LA PROLONGACION DE LA AVENIDA DE BOLIVAR A LA NUEVA CALLE MURALLA, CONVIRTIENDO ESTA EN UNA GRAN AVENIDA QUE VA A SALIR A LA AVENIDA DEL PUERTO. ESTA GRAN VIA DIVIDIRA LA HABANA VIEJA EN DOS ZONAS PRINCIPALES, UNA AL NORTE Y OTRA AL SUR DE LA MISMA. PROYECTASE ASIMISMO, EL ENSANCHAMIENTO DE LA CALLE HABANA, QUE IRIA A ENLAZAR AL NORTE CON LAS VIAS DEL MALECON Y EL NUEVO TUNEL DE LA HABANA DEL ESTE Y AL SUR CON LA AVENIDA DEL PUERTO. ESTO ESTABLECE DOS VIAS PRINCIPALES QUE DIVIDEN LA CIUDAD VIEJA EN CUATRO SECTORES. LOS DOS SECTORES DEL NORTE TIENEN DISTINTO CARACTER, PUES EL SECTOR NOROESTE TIENE UNA ZONA COMERCIAL IMPORTANTE Y EN EL SE HA DEJADO UN ESPACIO VERDE QUE DIVIDE ESTE SECTOR EN DOS Y SE EXTIENDE DESDE LA CALLE HABANA, HASTA EL CAPITOLIO NACIONAL. EL SECTOR NORDESTE COMPRENDERA LA NUEVA ZONA BANCARIA Y DE OFICINAS Y COMERCIO QUE SE PROYECTA A LO LARGO DE LA CALLE HABANA, CONVERTIDA COMO QUEDA DICHO EN UNA DE LAS VIAS PRINCIPALES

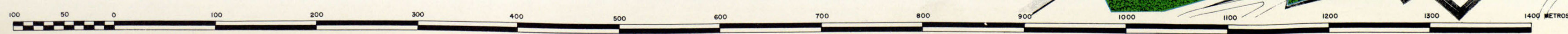
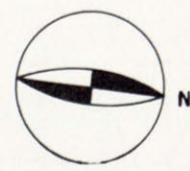
DE ESTA PARTE DE LA CIUDAD. SE HA PROYECTADO AL LADO OPUESTO DE DICHA ZONA BANCARIA UNA AMPLIA VIA PARA FACILITAR MOVIMIENTO INTERIOR Y ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS. EL RESTO DEL SECTOR LO FORMA LA ZONA ARQUEOLOGICA MAS IMPORTANTE DONDE SE ENCUENTRAN LOS GRUPOS DE EDIFICIOS ALREDEDOR DEL MUNICIPIO, Y LA CATEDRAL Y EL CONVENTO DE SAN FRANCISCO, ADEMAS HAY MUCHOS OTROS GRUPOS DE CASAS COLONIALES QUE DEBERAN CONSERVARSE SIEMPRE QUE SEA POSIBLE COMO GRUPOS, PUES ES EL CONJUNTO DE ESTOS EDIFICIOS LO QUE OFRECE MAS INTERES. MUY A MENUDO, SE APLICA A ESTAS ZONAS EL CRITERIO DE CONSERVAR UNICAMENTE LAS CONSTRUCCIONES MAS IMPORTANTES Y DE PROCEDER A LA DEMOLICION DE LAS CONSTRUCCIONES INMEDIATAS A DICHAS CASAS. CREEMOS QUE DICHO CRITERIO ES EQUIVOCADO Y QUE DICHAS CONSTRUCCIONES DEBERAN CONSERVARSE NO SOLO INDIVIDUALMENTE, SINO COMO GRUPO O CONJUNTO, CONSERVANDOSE ASIMISMO EL ANCHO DE LAS CALLES EXISTENTES, CONVIRTIENDO ESTAS CALLES COMO QUEDA DICHO, EN VIAS DE PEATONES Y EVITANDO CIRCULE POR ELLAS EL TRAFICO MOTORIZADO.

LOS OTROS DOS SECTORES S.O. Y S.E. DE LA HABANA VIEJA, TENDRAN DISTINTO CARACTER PERO SU TRAZADO VIAL SERA MUY SEMEJANTE. SE CONSERVARAN EN ESTOS SECTORES LOS PRINCIPALES MONUMENTOS DE CARACTER HISTORICO Y SE PROPONE DESPLAZAR EL ANTIGUO PASEO DEL PUERTO, HOY SEPARADO DE LA HABANA VIEJA, POR UNA AMPLIA VIA DE TRAFICO, PERO QUE EN EL NUEVO EMPLAZAMIENTO APARECE COMUNICADO DIRECTAMENTE CON LOS SECTORES DE HABITACION INMEDIATOS. SE INDICAN EN CADA UNO DE ESTOS SECTORES LOS ESTACIONAMIENTOS DE LOS CENTROS DE CUADRA, Y NUMERO DE VEHICULOS CORRESPONDIENTES A CADA UNO.

# LA HABANA VIEJA



-  VIAS PRINCIPALES
-  VIAS SECUNDARIAS
-  ESTACIONAMIENTOS
-  VIAS PEATONES
-  PARQUES PUBLICOS



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

## LA HABANA VIEJA - USOS DE LA TIERRA

LOS USOS DE LA TIERRA EN LOS CUATRO SECTORES SON MAS O MENOS LOS ACTUALES, PERO SE PROCURA DARLES UNA MAYOR DIFERENCIACION Y A ESTO CONTRIBUIRA LA SEPARACION CONSEGUIDA POR EL NUEVO TRAZADO VIAL. EL SECTOR NO. CONTIENE LA IMPORTANTE ZONA COMERCIAL DE LAS CALLES OBISPO Y OBRAPIA, Y CONSERVARA ESTE SECTOR MUCHOS DE LOS PEQUEÑOS COMERCIOS EXISTENTES DISPERSOS EN DISTINTAS CALLES. EL SECTOR NE. INMEDIATO AL ANTERIOR, COMPRENDERA LA ZONA BANCARIA QUE ABARCA LAS CUADRAS SITUADAS ENTRE LA CALLE HABANA Y LA CALLE CUBA, QUEDANDO LA ACTUAL CALLE AGUIAR COMO VIA DE PEATONES QUE ENLAZARA UNA SERIE DE PLAZAS CERRADAS AL TRAFICO RODADO. SE SEÑALAN LOS BANCOS EXISTENTES EN ESTA ZONA Y SE SUPONE QUE SE CONSTRUIRAN OTROS EDIFICIOS DEL MISMO CARACTER, ASI COMO EDIFICIOS DE OFICINAS, SI SE LLEVA A CABO ESTE PROYECTO DE REHABILITACION Y ENSANCHE. LA APERTURA DE UNA GRAN VIA EN LA QUE SE LLAMA HOY CALLE HABANA FACILITARA EL ACCESO A ESTOS EDIFICIOS QUE TENDRAN UNA COMUNICACION FACIL CON EL MALECON, CON EL PUERTO, Y CON LA HABANA DEL ESTE.

POR MUCHO QUE CAMBIE LA CIUDAD ES INDUDABLE QUE UNA GRAN PARTE DE LOS NEGOCIOS QUE ESTAN MAS O MENOS LIGADOS AL PUERTO, PERMANECERAN EN LA HABANA VIEJA Y PODRIA LIMITARSE ESTA REFORMA DE LA ZONA BANCARIA A UNA AREA REDUCIDA. SE LIMITARA LA CONSTRUCCION EN ALTURA EN EL RESTO DE LA HABANA VIEJA, CONSIDERANDO QUE LA MAYORIA DE NUEVOS EDIFICIOS DE OFICINAS SE CONSTRUIRAN EN OTROS SECTORES DE LA CIUDAD.

LA ZONA ARQUEOLOGICA ESTA COMPRENDIDA ENTRE ESTA ZONA BANCARIA Y LA VIA DEL PUERTO Y DEBERA CONSERVARSE ALLI LO MAS POSIBLE EL CARACTER DE LA HABANA VIEJA. EXISTEN EN

ELLA MUCHOS SERVICIOS COMO EDIFICIOS DE GOBIERNO, POR EJEMPLO, QUE PODRIAN PERMANECER EN ESTA ZONA DONDE PODRIAN INSTALARSE ASIMISMO NUEVOS MUSEOS, CENTROS TURISTICOS, ETC.; QUE ENCONTRARIAN UN AMBIENTE PROPICIO Y QUE DADO EL DESARROLLO DE LOS NUEVOS SECTORES DE LA HABANA DEL ESTE, PONDRAN A ESTA ZONA EN UNA POSICION MUCHO MAS CENTRAL EN LA NUEVA CIUDAD DE LA QUE HA TENIDO DURANTE LOS ULTIMOS AÑOS, EN LOS CUALES, LA HABANA VIEJA HA SIDO EL EXTREMO ORIENTAL DE LA MISMA.

LOS SECTORES QUE QUEDAN AL SE. Y SO.; PODRIAN CONSERVAR SU CARACTER PRINCIPALMENTE RESIDENCIAL CON ALGUNAS PEQUEÑAS CORRECCIONES Y ANEXIONES EN AREAS CERCANAS AL PUERTO. HA DISMINUIDO LA POBLACION DE LA HABANA VIEJA ESPECIALMENTE EN ESTOS SECTORES DEL SUR DURANTE LOS ULTIMOS AÑOS Y DEBE PROCURARSE CONSERVAR EN ELLOS UNA CIERTA POBLACION NO EXCESIVA, DE MANERA QUE SE PUEDAN MEJORAR LAS CONDICIONES HIGIENICAS DE LAS VIVIENDAS, COSA QUE SE FACILITARA VACIANDO LOS CENTROS DE CUADRA Y CREANDO PEQUEÑOS PARQUES DONDE EN ALGUNOS DE ESTOS PARQUES PUEDEN EMPLAZARSE SERVICIOS SOCIALES TALES COMO "KINDERGARTENS" O PEQUEÑAS ESCUELAS. SE HA PROCURADO CONSOLIDAR LOS PARQUES A LO LARGO DE LA AVENIDA DEL PUERTO PARA ESTABLECER UNA ZONA VERDE DE PROTECCION ENTRE LAS AREAS DE HABITACION Y EL PUERTO PROPIAMENTE DICHO. AL LADO SO. DE LA HABANA VIEJA, DONDE ESTA ACTUALMENTE LA ESTACION TERMINAL DEL FERROCARRIL PODRIA UTILIZARSE EL AREA LIBERADA, POR EL TRASLADO DE DICHA ESTACION A OTRO LUGAR MENOS CENTRICO, PARA LA CONSTRUCCION DE UN NUEVO SECTOR DE HABITACION DOTADO DE GRANDES ESPACIOS VERDES Y PARQUES QUE PODRIAN ENLAZARSE CON LOS JARDINES PROXIMOS AL CAPITOLIO, CON EL PARQUE CENTRAL Y EL PASEO

DEL PRADO, LO QUE DARIA UNA SERIE DE ESPACIOS VERDES CONTINUOS DE NORTE A SUR EN ESTA PARTE DE LA CIUDAD.

EL ASPECTO GENERAL DE LA HABANA VIEJA MEJORARIA CONSIDERABLEMENTE CON LA CREACION DE LOS PARQUES Y ESTACIONAMIENTOS DE CENTRO DE CUADRA Y ASI COMO LA ZONA VERDE LINEAL QUE LIGARIA AL CAPITOLIO CON LA ZONA BANCARIA. MEJORARIAN TAMBIEN NOTABLEMENTE LAS CONDICIONES HIGIENICAS ACTUALES AL VACIARSE ESTOS CENTROS DE CUADRA, COSA QUE PERMITIRIA DAR LUCES Y VENTILACION MAS APROPIADA A LOS EDIFICIOS. REPRESENTARIA ASIMISMO UNA IMPORTANTE MEJORA VISUAL PARA LA HABANA VIEJA LA URBANIZACION Y JARDINES DE LAS MARGENES DEL CANAL DEL PUERTO A LO LARGO DEL CASTILLO DEL MORRO, DEL NUEVO PALACIO PRESIDENCIAL Y DE LA FORTALEZA DE LA CABAÑA, RELEGANDO LA INDUSTRIA A LAS ZONAS MAS INTERIORES DE LA BAHIA, COSA QUE SERIA POSIBLE CON LA AMPLIACION Y OBRAS QUE DEBERAN LLEVARSE A CABO EN ESTA.

LAS MEJORAS PORTUARIAS SON DE UNA GRAN IMPORTANCIA PARA EL SANEAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA HABANA VIEJA. DICHAS MEJORAS PORTUARIAS NO SE INDICAN EN ESTA SERIE DE DIAGRAMAS DEL PLAN PILOTO POR FALTA DE DATOS. DEBERAN SER OBJETO DE UN ESTUDIO ESPECIAL AL QUE DEBE PROCEDERSE SIN PERDIDA DE TIEMPO PUES LA ORGANIZACION DE LAS MARGENES DE LA BAHIA DE LA HABANA Y DE LA ZONA INDUSTRIAL ES UN ELEMENTO DE LA MAYOR IMPORTANCIA DENTRO DEL CONJUNTO URBANO. CONVIENE TAMBIEN DETERMINAR SI SE LLEVA A CABO EL CANAL DEL RIO COJIMAR, QUE ENLAZARA EL RIO CON EL SECTOR INDUSTRIAL ORIENTAL DEL PUERTO. EL EMPLAZAMIENTO DE LOS TANQUES DE PETROLEO Y OTROS SERVICIOS DEBE TAMBIEN DETERMINARSE TENIENDO EN CUENTA NO PERJUDICAR LA REFORMA Y MEJORAMIENTO DE ESTAS ZONAS DE LA CIUDAD.

# LA HABANA VIEJA

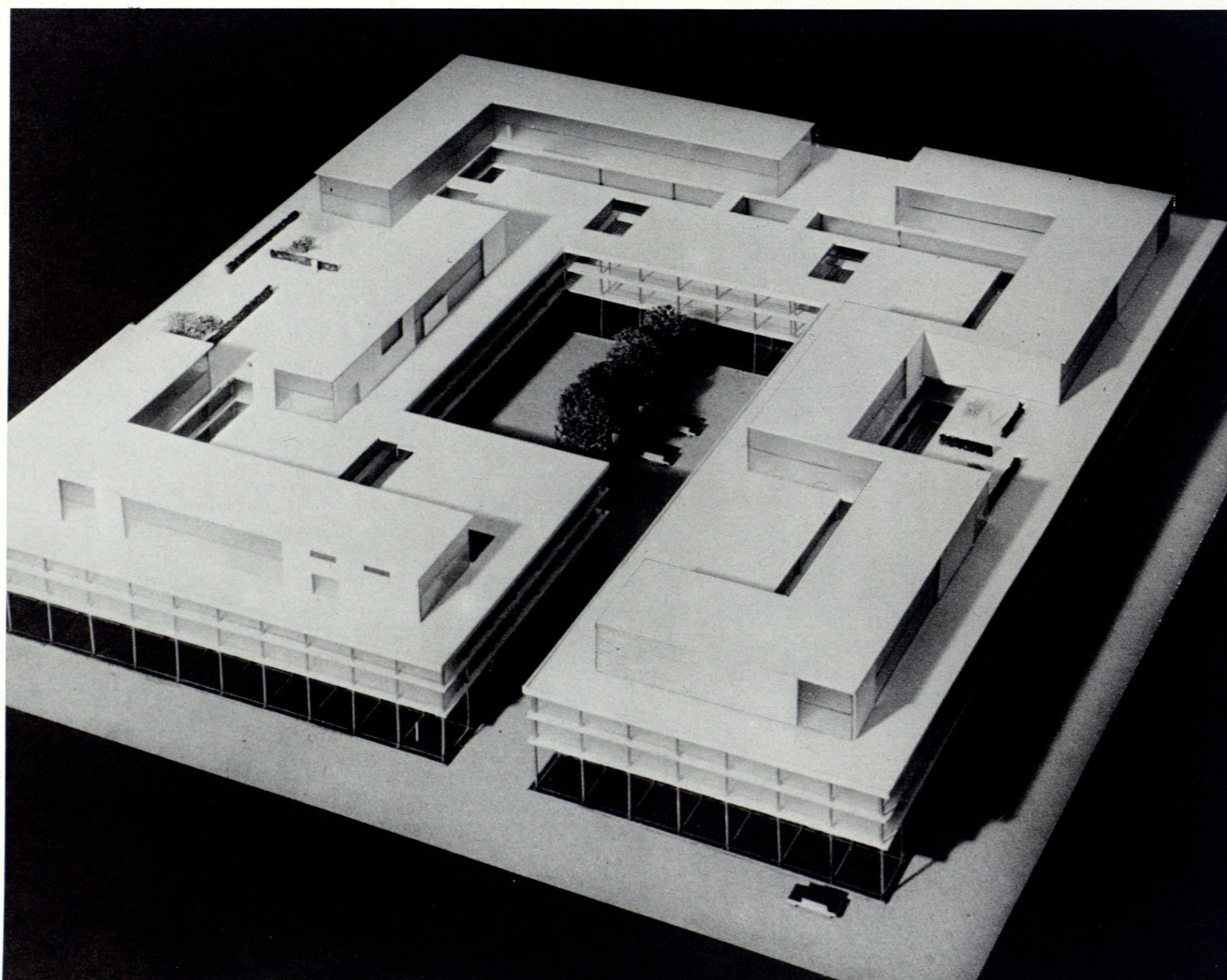


- RESIDENCIAS CON COMERCIOS EN PLANTAS BAJAS
- ZONA COMERCIAL PRINCIPAL
- EDIFICIOS DE INTERES ARQUEOLOGICO
- ZONA BANCARIA
- VIAS PEATONES
- PARQUES PUBLICOS
- ESTACIONAMIENTOS



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

## LA HABANA VIEJA - CONDICIONALES






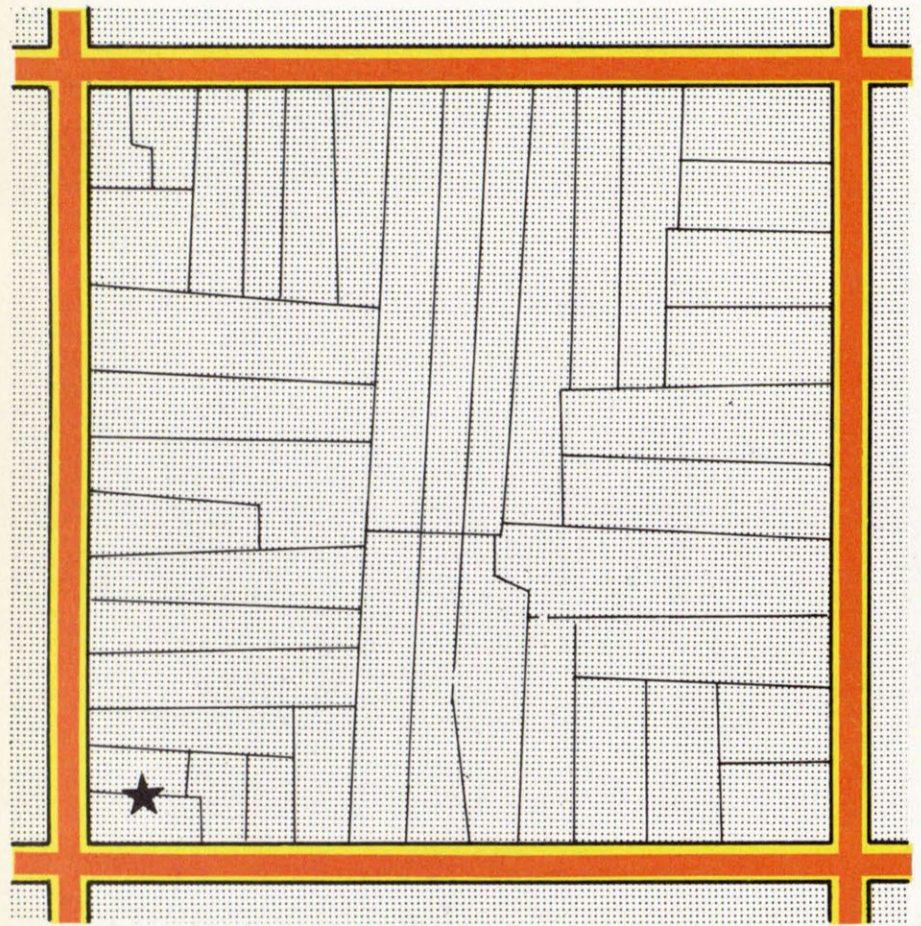
MAQUETA MOSTRANDO LA TRANSFORMACION DE UNA CUADRA EN BOGOTA CON ESTACIONAMIENTO CENTRAL Y PORTICADOS A LO LARGO DE LAS CALLES. LAS CONDICIONALES LIMITAN LAS ALTURAS DE CONSTRUCCION Y DETERMINAN LOS PATIOS DE LUCES

DADO EL CARACTER DE ESTA ZONA Y SU INTERES ARQUEOLOGICO, REQUIERE UN ESTUDIO DE CONDICIONALES ESPECIALES. EN EL ADJUNTO DIAGRAMA SE MUESTRA LA APLICACION DE UN CRITERIO FACTIBLE PARA LA REHABILITACION DE LAS CUADRAS EXISTENTES. SE PROPONE EL VACIADO DE LOS CENTROS DE CUADRAS Y EL ENSANCHAMIENTO DE VIAS ALTERNAS LO QUE PERMITE LA UTILIZACION DE ESTOS ESPACIOS CENTRALES DE LAS CUADRAS PARA ESTACIONAMIENTOS Y ACCESOS A LOS DISTINTOS LOTES. CON ESTE SISTEMA SE LOGRARIA CONSERVAR EL ANCHO DE MUCHAS CALLES EXISTENTES, DEDICANDO ESTAS EXCLUSIVAMENTE A CALLES DE PEATONES. PODRIAN CONSTRUIRSE ARCADAS A LO LARGO DE ESTAS CALLES DE PEATONES Y DE LAS NUEVAS VIAS CON LO QUE SE LOGRARIA MAYOR PROTECCION CONTRA EL SOL Y LA LLUVIA, Y SE INTRODUCIRIA UN ELEMENTO MUY CORRIENTE EN LOS TRAZADOS DE LA EPOCA COLONIAL. LOS ESTACIONAMIENTOS DE CENTRO DE CUADRA PUEDEN EN ALGUNOS CASOS REEMPLAZARSE POR PEQUEÑOS PARQUES, SOBRE TODO EN LAS ZONAS DE CARACTER RESIDENCIAL DONDE NO HAYA COMERCIOS EN PLANTA BAJA. DEBERAN PLANTARSE SIEMPRE ARBOLES EN LOS ESTACIONAMIENTOS, PUES OCULTAN A LA VISTA DE LOS VECINOS DE LOS PISOS SUPERIORES LOS AUTOMOBILES Y EL ASFALTO Y SON ADEMAS ELEMENTOS DE PROTECCION CONTRA EL CALOR. SE INDICA EN EL ADJUNTO DIAGRAMA LA POSIBLE DISPOSICION DE PATIOS DE LUCES, CUYAS DIMENSIONES GUARDAN RELACION CON LAS ALTURAS DE LOS EDIFICIOS, PUES NO DEBEN PERMITIRSE PATIOS ESTRECHOS QUE NO SIRVEN PARA VENTILACION O ILUMINACION. EL SISTEMA DE REHABILITACION DE CUADRAS PROPUESTO PERMITIRA CONSERVAR EL LOTE O ACTUAL EN SU CASI TOTALIDAD.

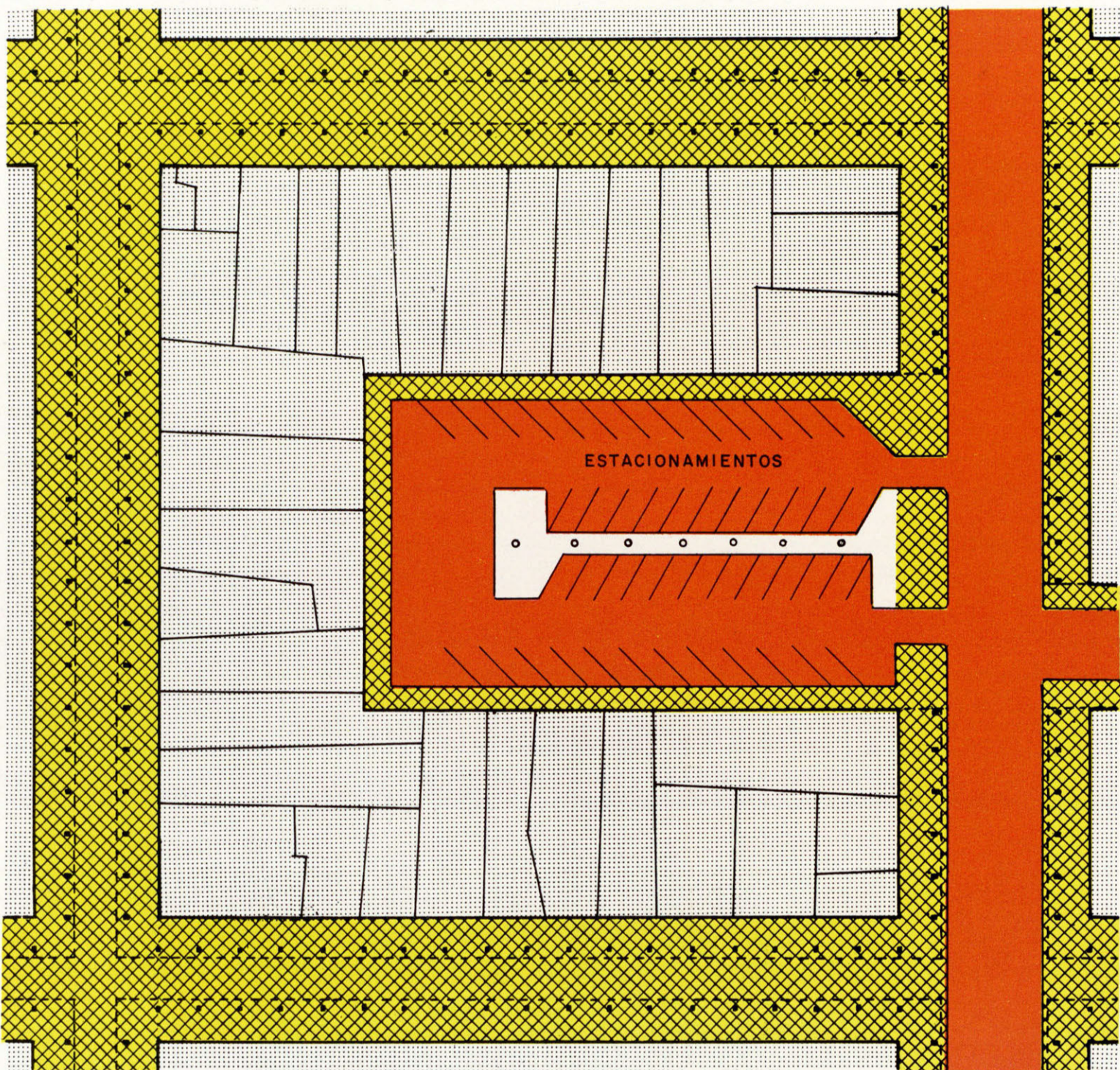
# LA HABANA VIEJA - CONDICIONALES

NUEVA DISPOSICION DE CUADRAS REHABILITACION CONSERVANDO LOTEO EXISTENTE

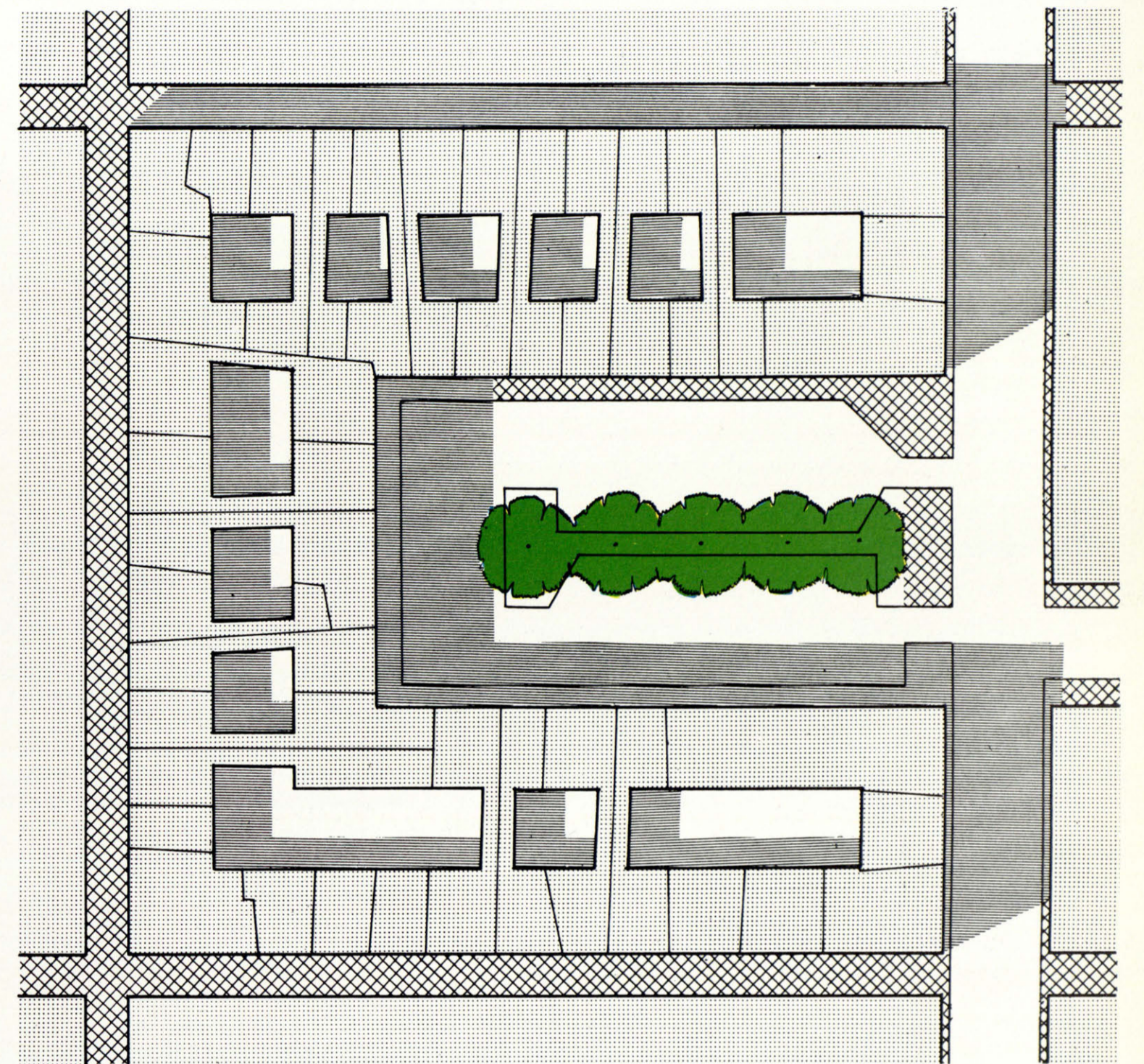
-  VIAS SECUNDARIAS
-  VIAS PEATONES
-  PATIOS DE LUCES



50 40 30 20 10 0 50 METROS



NUEVA DISPOSICION - PLANTA BAJA

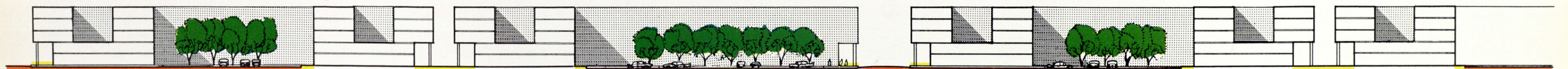


PLANTAS PRIMERA - SEGUNDA - TERCERA

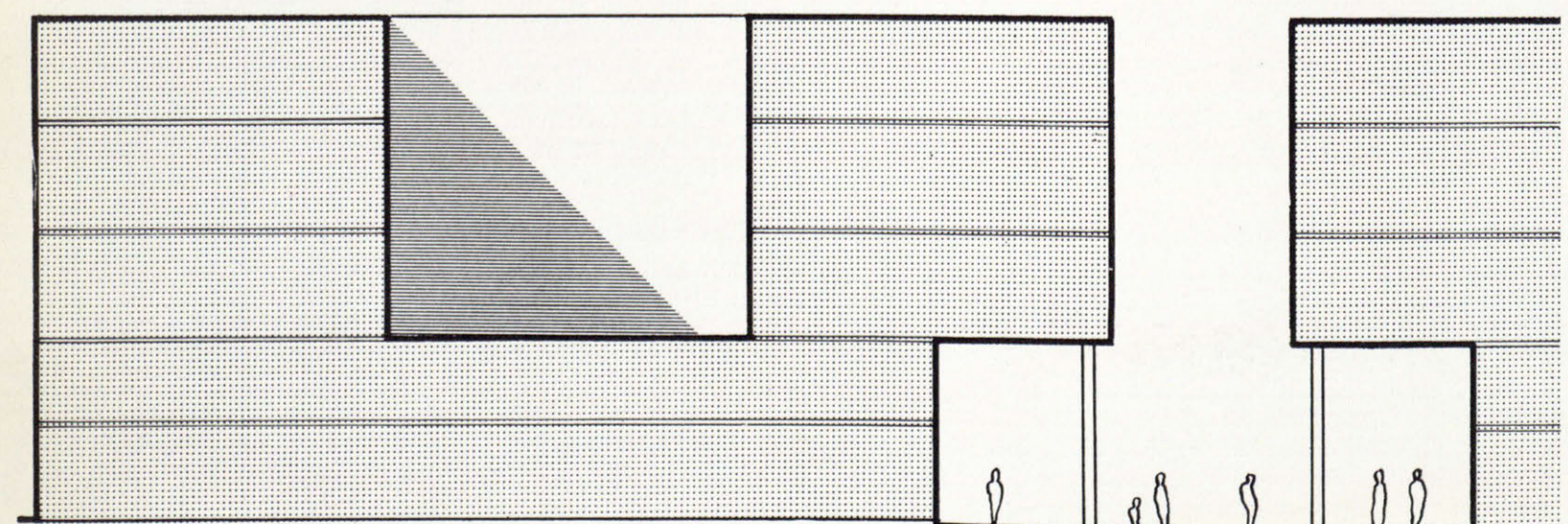
CONDICIONES EXISTENTES

★ CONSOLIDAR LOTES DEMASIADO PEQUEÑOS

50 40 30 20 10 0 50 100 150 200 METROS

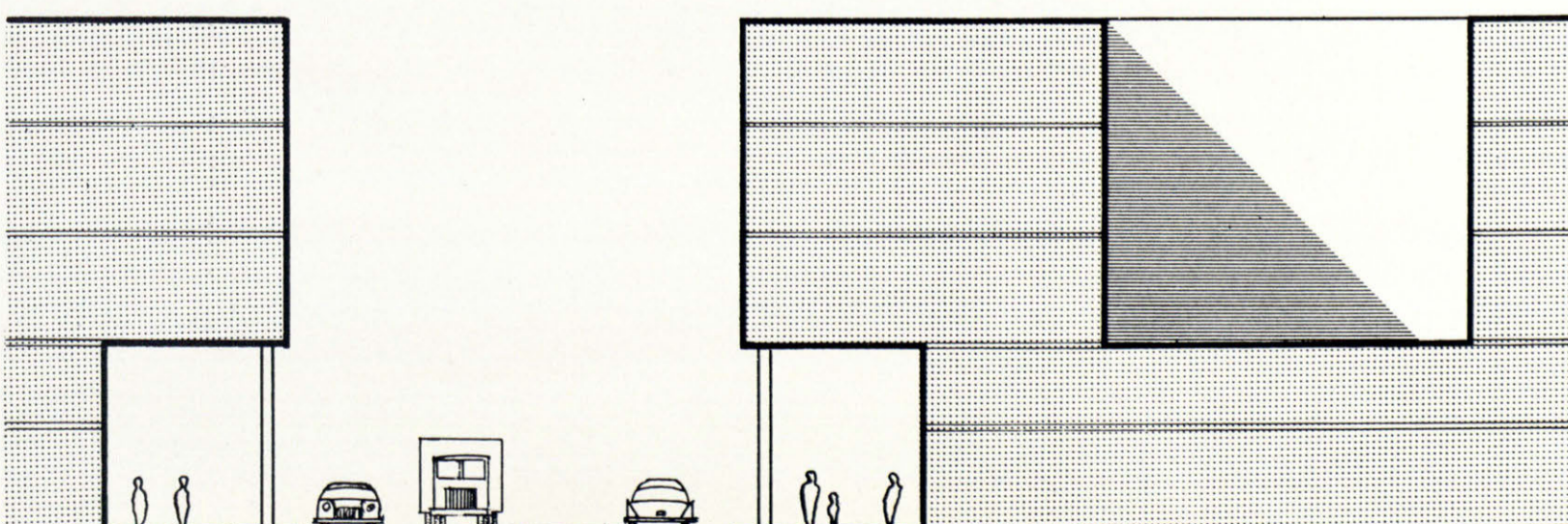


SECCIONES



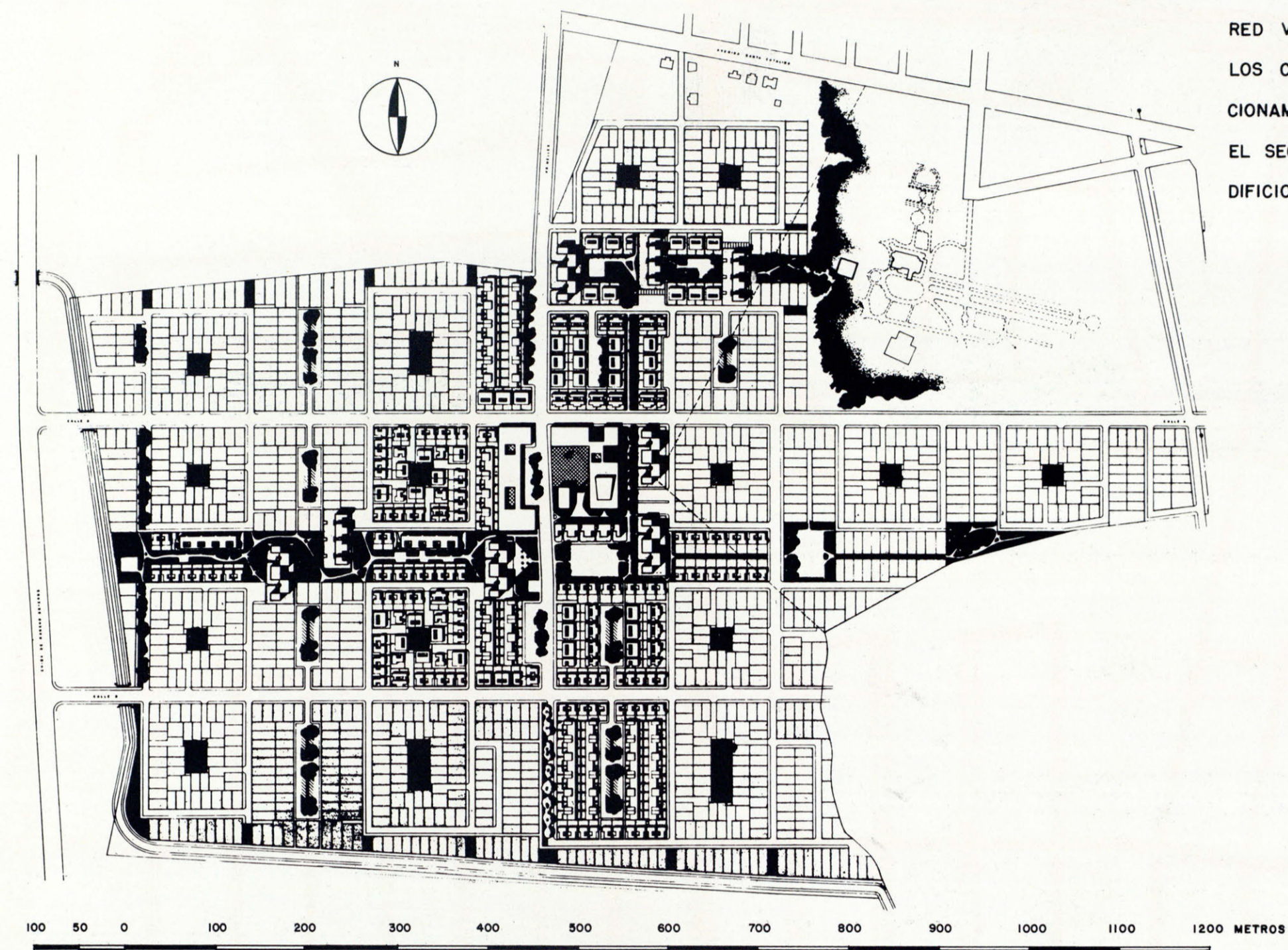
SECCIONES DE VIAS Y PATIOS DE LUCES

4.50 6.0 4.50



5.0 13.0 5.0

## SECTOR TIPICO DE LA ZONA CENTRAL



RED VIAL Y LOTEO DEL REPARTO DE QUINTA PALATINO. LOS CENTROS DE CUADRA TIENEN PARQUES Y ESTACIONAMIENTOS. UNA VIA VERDE DE PEATONES ATRAVIESA EL SECTOR, A LO LARGO DE ESTA SE AGRUPAN LOS EDIFICIOS DE APARTAMENTOS Y SERVICIOS SOCIALES

SE HA ELEGIDO EL SECTOR DE QUINTA PALATINO COMO UN SECTOR TIPICO DE LA ZONA CENTRAL. ESTE SECTOR TIENE COMO LIMITES, AL NORTE LA AVENIDA DE SANTA CATALINA ( $V_3$ ), AL ORIENTE LA CALZADA DE VENTO ( $V_2$ ), AL SUR UNA NUEVA VIA ( $V_3$ ) Y AL OESTE LA NUEVA AUTOPISTA DEL SUR ( $V_1$ ). ESTARA ATRAVESADO ESTE SECTOR POR DOS VIAS ( $V_4$ ) QUE SON LA AVENIDA DE RANCHO BOYEROS Y LA PROLONGACION DE LA CALLE PRIMELLES. LA AVENIDA DE RANCHO BOYEROS ES UNA VIA DE CARACTER ESPECIAL PUES SE HAN CONSTRUIDO MUCHAS INDUSTRIAS LIGERAS, SALONES DE VENTA-EXPOSICION, Y ALMACENES, A LO LARGO DE ESTA VIA. DEBERA DEFINIRSE EN EL PLANO EL AREA MARGINAL EN QUE SE PERMITEN DICHS USOS. LA CALLE PRIMELLES PUEDE SER UNA VIA  $V_4$  TIPICA, CON ALGO DE COMERCIO Y DANDO ACCESO DIRECTO A UNO DE LOS NUCLEOS CIVICOS DEL SECTOR.

DIVIDE LA AVENIDA DE RANCHO BOYEROS EL SECTOR EN DOS PARTES. AL ESTE DE DICHA VIA QUEDARA LA EXTENSION DE LA CIUDAD DEPORTIVA EN LOS TERRENOS DEL MUNICIPIO, EL REPARTO DE QUINTA PALATINO CON LA ANTIGUA QUINTA Y EL PARQUE EN EL ANGULO N.E. DEL SECTOR, Y LOS REPARTOS DE HORNEDO Y

MARTI HACIA EL SUR. EL PROBLEMA PRINCIPAL ES EL DE ENLAZAR LOS DISTINTOS REPARTOS, COSA QUE DEBE TENERSE EN CUENTA EN TODOS LOS SECTORES. ES CONVENIENTE DEJAR AREAS VERDES ENTRE LOS REPARTOS, PUES ESTOS SON FRECUENTEMENTE DE MUY DISTINTO CARACTER. DIVIDIRAN ESTAS AREAS VERDES LOS DISTINTOS REPARTOS Y UNICAMENTE LAS ATRAVESARAN LAS CALLES PRINCIPALES ( $V_5$ ). ESTAS  $V_5$  ALIMENTARAN LAS CALLES "EN LAZADA" O CALLES DE SERVICIO QUE DAN ACCESO DIRECTO A LOS DISTINTOS LOTES. SE SEÑALA EN EL REPARTO DE QUINTA PALATINO EL EMPLAZAMIENTO DEL NUCLEO CIVICO DE LA ESCUELA, DE LAS AREAS VERDES Y DE LOS EDIFICIOS DE APARTAMENTOS.

EN EL RESTO DEL SECTOR AL ESTE DE LA AVENIDA RANCHO BOYEROS DEBERAN LIMITARSE LAS ALTURAS DE CONSTRUCCION SI SE CONSERVAN LOS TRAZADOS ACTUALES. AL OESTE DE LA AVENIDA RANCHO BOYEROS ENTRE ESTA Y LA AUTOPISTA DEL SUR HAY UNA ZONA SIN URBANIZAR QUE PODRIA TENER ASIMISMO CARACTER RESIDENCIAL, Y DOTARSE DE UN NUCLEO CIVICO, ESCUELAS Y COMERCIOS. PARA MEJORAR DICHA ZONA TENDRA QUE CANALIZARSE EL RIO ALMENDARES, PUES UNA GRAN PARTE DE ESTA AREA ES HOY PANTANOSA. PODRIA CONSTRUIRSE EN ELLA, UNA VEZ SE

HAGAN LAS MEJORAS NECESARIAS, GRANDES EDIFICIOS DE APARTAMENTOS, PUES ESTA DENTRO DE LA ZONA DE ALTA DENSIDAD Y TIENE BUENAS COMUNICACIONES CON EL CENTRO DE LA CIUDAD A LO LARGO DE LA AVENIDA RANCHO BOYEROS.

SI SE SIGUE EN CADA SECTOR EL CRITERIO DE IMPONER UN SISTEMA DE ENLACES ENTRE LOS DISTINTOS REPARTOS, PUEDE LOGRARSE UNA RED VIAL INTERIOR QUE FUNCIONE NORMALMENTE, COSA IMPOSIBLE SI NO SE LOGRAN ESTOS ENLACES. EL SISTEMA DE CLASIFICACION DE VIAS EN EL INTERIOR DEL SECTOR PERMITE UNA MAYOR VERIEDAD Y LIBERTAD DE TRAZADO, PUESTO QUE NO TIENEN QUE EMPALMARSE LAS DISTINTAS CUADRICULAS, CALLE POR CALLE, COMO SE HAN VENIDO HACIENDO HASTA AHORA. SE PRESTA ESTE SISTEMA TAMBIEN A UN TRAZADO DE PARQUES YA QUE ESTOS CONSTITUYEN AREAS DE SEPARACION ENTRE LOS DISTINTOS REPARTOS. EL PLAN REGULADOR DE LA HABANA DEBERA CONTROLAR LOS TRAZADOS DE CONJUNTO DE LOS SECTORES Y LOS DE LOS ENLACES DE REPARTOS PERMITIENDO A LOS URBANIZADORES UN GRAN MARGEN DE LIBERTAD SIEMPRE QUE SE AJUSTEN A LOS REQUISITOS GENERALES DE LA NUEVA LEY DE URBANIZACIONES.

# SECTOR TÍPICO DE LA ZONA CENTRAL



-  VIAS PRINCIPALES
-  VIAS SECUNDARIAS
-  VIAS PEATONES
-  CONSTRUCCIONES ALTAS
-  LOTEOS
-  ESCUELAS Y NUCLEOS DE SECTOR
-  PARQUES PUBLICOS
-  COMERCIOS
-  INDUSTRIA LIGERA Y ALMACENES

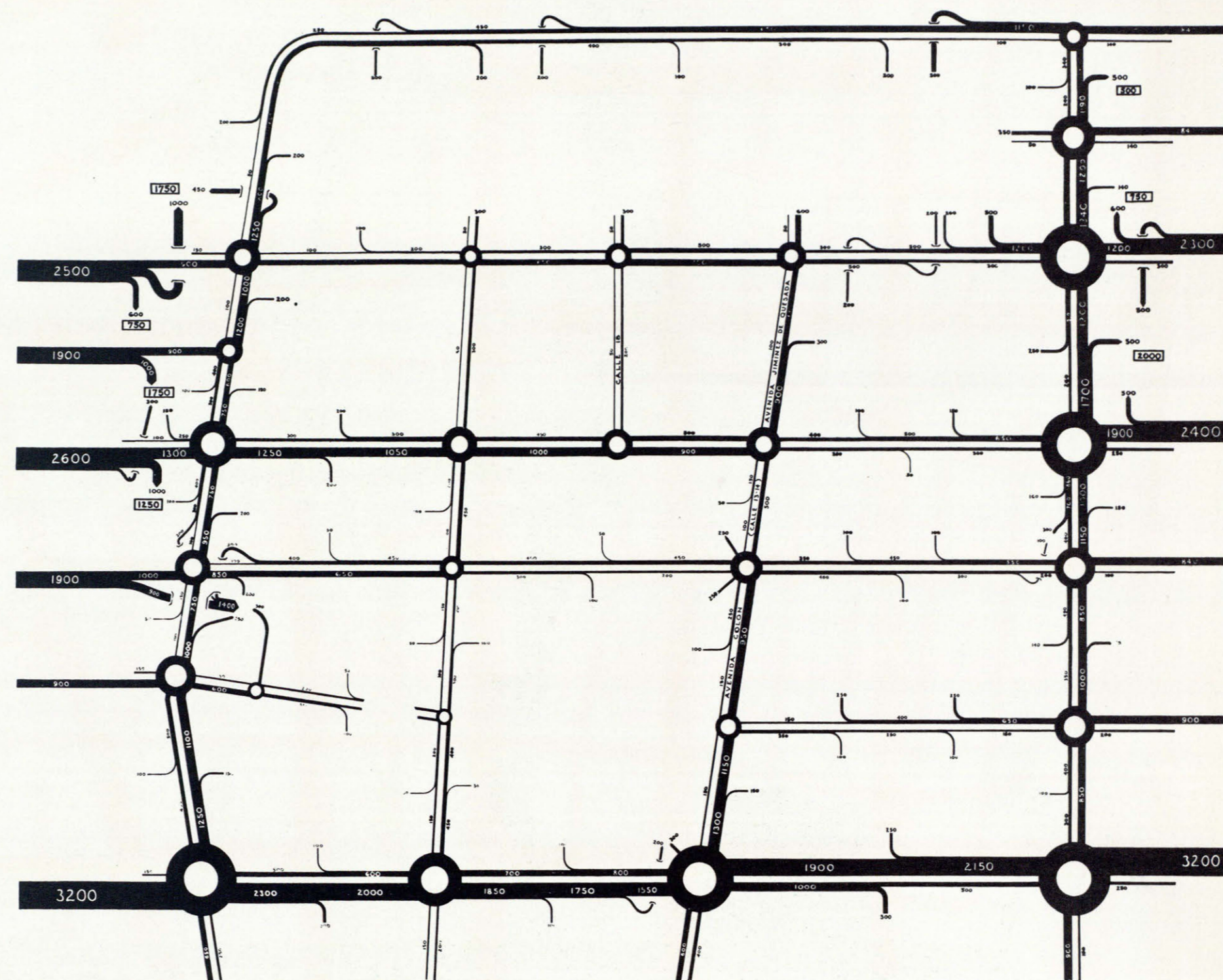


TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALLE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

## SISTEMA VIAL CLASIFICADO

EL SISTEMA VIAL CLASIFICADO DEL QUE SE HA DADO UNA DESCRIPCIÓN GENERAL AL EXPLICAR EL NUEVO TRAZADO VIAL DE LA CIUDAD PUEDE Y DEBE DETALLARSE EN TODO LO POSIBLE PARA PODER APLICAR ESTE SISTEMA EN FORMA MAS CONCRETA A CADA CASO PARTICULAR: LAS VIAS PRINCIPALES SON COMO QUEDA DICHO LAS  $V_1$ ,  $V_2$ , Y  $V_3$ , QUE SON EN PRINCIPIO VIAS EN LAS QUE SE ESTABLECE UNA SEPARACION DE LINEAS DE TRAFICO RAPIDO Y LINEAS DE TRAFICO LENTO. TIENEN ASIMISMO UN SEPARADOR O SETO ENTRE LAS VIAS DE TRAFICO RAPIDO DE DISTINTA DIRECCION Y OTRO SEPARADOR ENTRE LAS VIAS DE TRAFICO RAPIDO Y LENTO DE LA MISMA DIRECCION. LA DIFERENCIA ENTRE LAS SECCIONES DE LAS VIAS  $V_1$ ,  $V_2$ , Y  $V_3$ , CONSISTE UNICAMENTE EN EL NUMERO DE LINEAS DE TRAFICO Y EN LA ANCHURA DE LOS SEPARADORES. EN GENERAL LAS  $V_1$ , Y  $V_2$  TIENEN SEPARADORES CENTRALES DE MAYOR DIMENSION EN LOS QUE SE PLANTAN ARBOLES Y SETOS. LAS VIAS INTERIORES DE SECTOR SON LAS  $V_4$ ,  $V_5$ , Y  $V_6$ . SON TODAS ELLAS VIAS DE TRAFICO LENTO. LAS  $V_5$  TIENEN UNICAMENTE ACCESO A LAS VIAS DE SERVICIO DE DICHAS VIAS PRINCIPALES. LAS  $V_6$  SON VIAS DE SERVICIO DE LOS DISTINTOS GRUPOS DE EDIFICIOS. TOMAN A MENUDO LA FORMA DE VIAS EN "LAZADA" O "CUL-DE-SAC". LAS VIAS  $V_5$  Y  $V_6$  Y EN ALGUNOS CASOS LAS  $V_4$ , DAN ACCESO A LAS AREAS DE ESTACIONAMIENTO. SE PROCURA EN TODO CASO SUPRIMIR LOS ESTACIONAMIENTOS A LO LARGO DE LAS VIAS, Y TODO EDIFICIO O GRUPO DE EDIFICIOS IMPORTANTES TENDRA QUE PROVEER AREAS DE ESTACIONAMIENTO PROPORCIONALES A LAS NECESIDADES DE CADA CASO. LAS INTERSECCIONES DE LAS DISTINTAS VIAS VARIAN, NO SOLAMENTE SEGUN LOS TIPOS DE CADA UNA, SINO QUE EN GENERAL SE PROYECTARAN PARA CAMBIAR AL INTENSIFICARSE EL TRAFICO. ES DECIR, PUEDEN CONSTRUIRSE MUCHAS DE ESTAS INTERSECCIONES A UN SOLO NIVEL, Y CONTROLARSE POR UN SEMAFORO EN LA PRIMERA FASE Y MAS ADELANTE, CONSTRUIRSE PUENTES Y RAMPAS QUE ESTABLEZCAN CRUCES A DISTINTOS NIVELES CUANDO LA INTENSIFICACION DEL TRAFICO ASI LO REQUIERA. LA EXPERIENCIA ENSEÑA QUE ES MEJOR PREVEER ESTOS PUENTES Y RAMPAS Y ADQUIRIR EL TERRENO NECESARIO PARA SU ENSANCHAMIENTO DESDE UN PRINCIPIO, QUE NO TENER QUE COMPRAR O EXPROPIAR ESTOS TERRENOS MAS TARDE EN ZONAS YA CONSTRUIDAS. EL TIPO DE INTERSECCIONES ES MUY VARIADO. LOS PASOS A DISTINTOS NIVELES MAS ECONOMICOS Y QUE OCUPAN MENOS ESPACIO SON LOS DE TIPO "ROTARY" QUE PUEDEN REALIZARSE A UN SOLO NIVEL EN LA PRIMERA FASE, Y CONSTRUIR UN PUENTE EN LA SEGUNDA FASE QUE PERMITA A LAS PISTAS CENTRALES ATRAVESAR EL "ROTARY" A UN NIVEL SUPERIOR, COMUNICANDO LAS VIAS LATERALES DE SERVICIO CON EL "ROTARY" PROPIAMENTE

DIAGRAMA MOSTRANDO LA INTENSIDAD DEL TRAFICO EN LAS VIAS CENTRALES DE BOGOTA. LAS SECCIONES DE LAS NUEVAS VIAS SE HAN DETERMINADO DE ACUERDO CON LOS NUMEROS DE VEHICULOS QUE CIRCULAN EN LAS HORAS CRITICAS

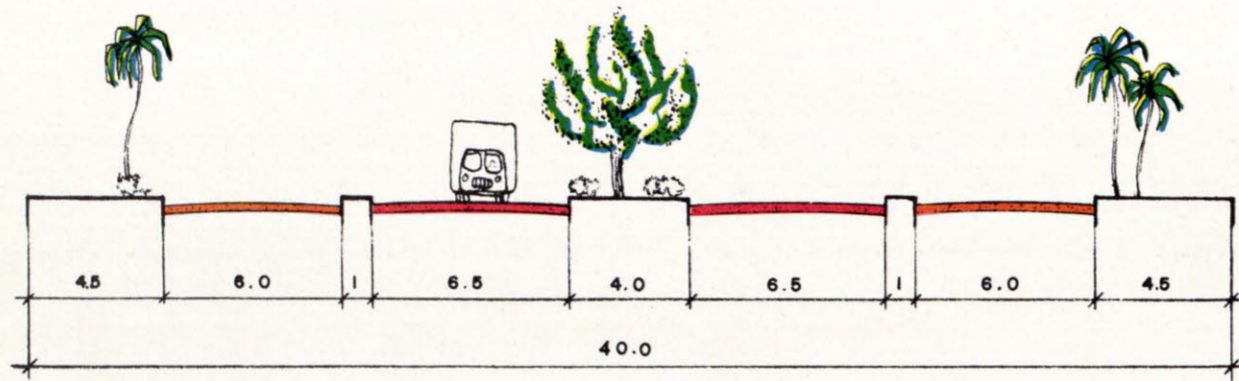


DICHO. CON ELLO SE SUPRIME EL SEMAFORO Y SE ESTABLECE UN CRUCE DE TRAFICO CONTINUO. EL TIPO MAS SENCILLO DE CRUCE A DOS NIVELES ES EL QUE ESTABLECE UN PUENTE PARA LAS PISTAS DE CIRCULACION RAPIDA, PERO NECESITA ESTE TIPO DE CRUCES CONTAR CON UN SEMAFORO PARA LAS VIAS DE PASO INFERIOR Y ES UNICAMENTE APROPIADO CUANDO LA VIA DE PASO INFERIOR ES DE MENOS IMPORTANCIA QUE LA OTRA. LOS TIPOS DE INTERSECCION MAS EFICACES PARA TRAFICO RAPIDO Y QUE REQUIEREN MAYOR ESPACIO SON LOS QUE UTILIZAN RAMPAS Y PUENTES, ESTABLECIENDO PASOS A DISTINTOS NIVELES Y PERMITIENDO LA CIRCULACION CONSTANTE DE LAS DOS VIAS PRINCIPALES. ESTOS CRUCES SON

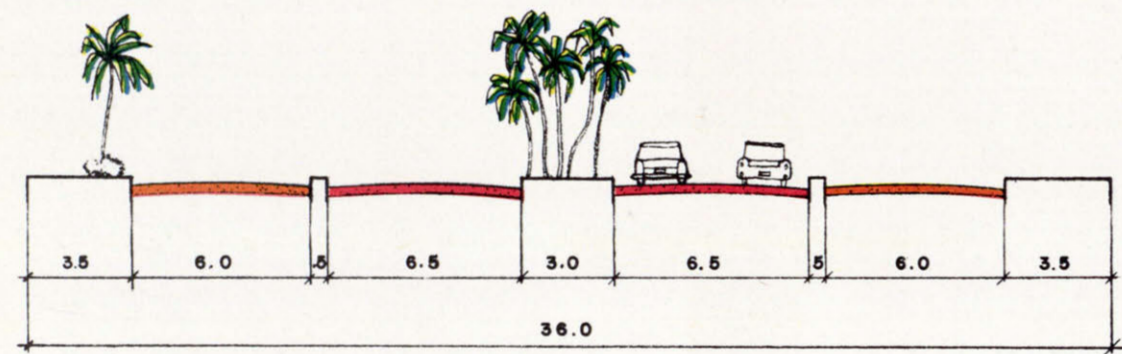
CONVENIENTES CUANDO LAS DOS VIAS TIENEN UNA MISMA IMPORTANCIA Y CUANDO SE DISPONE DE TERRENOS SUFICIENTES PARA SU CONSTRUCCION. PARA MAS DETALLES REFERENTES AL TRAZADO VIAL CLASIFICADO, DEBERA CONSULTARSE EL INFORME SOBRE LA "NUEVA RED VIAL" PRESENTADO POR LOS CONSULTORES EN FECHA 26 DE MARZO DE 1956.

ESTA SERIE DE DIAGRAMAS Y PRINCIPIOS GENERALES APLICABLES AL PLAN REGULADOR DE LA HABANA VIENEN A COMPLETAR LOS INFORMES PRESENTADOS PREVIAMENTE POR LOS CONSULTORES.

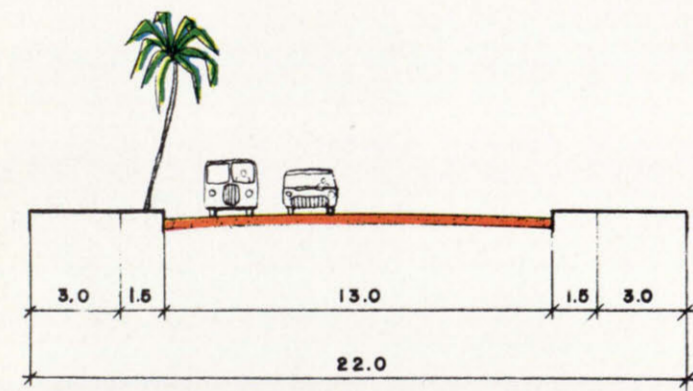
# SISTEMA VIAL CLASIFICADO



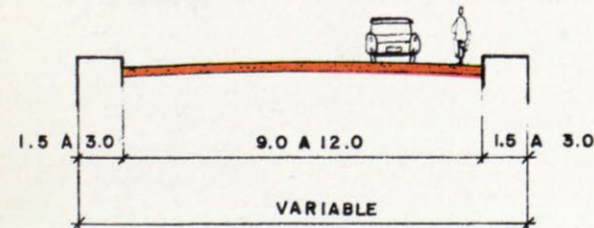
TIPO V2-SEMEJANTE A VIAS B-B UNICAMENTE CORTADAS POR V3



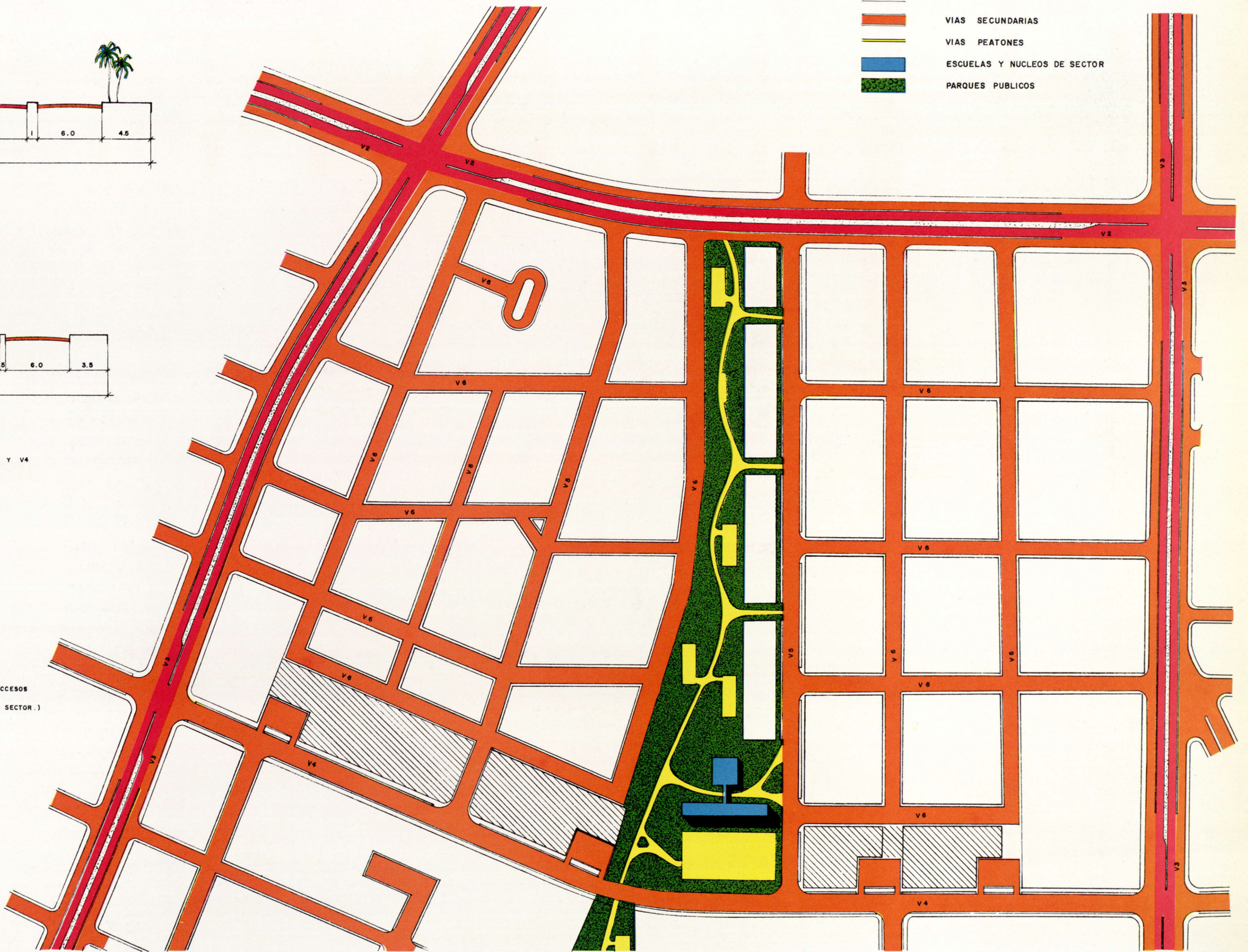
TIPO V3-SEMEJANTE A VIAS C-C UNICAMENTE CORTADAS POR V2 Y V4








TIPOS V4 Y V5-LAS AVENIDAS V4 ( TRAFICO LENTO ) TIENEN ACCESOS A LAS V3 Y V5 ( ESTAS ALIMENTAN LAS AREAS INTERIORES DEL SECTOR.)



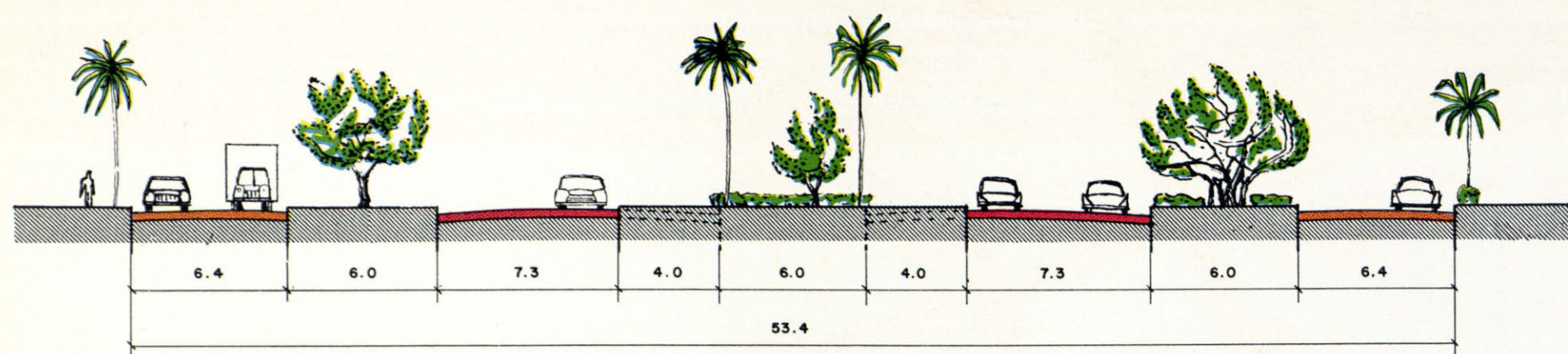
TIPO V6-CALLES DE DISTRIBUCION INTERIOR CON ACCESOS A LAS VIAS DE SERVICIO



-  VIAS PRINCIPALES
-  VIAS SECUNDARIAS
-  VIAS PEATONES
-  ESCUELAS Y NUCLEOS DE SECTOR
-  PARQUES PUBLICOS

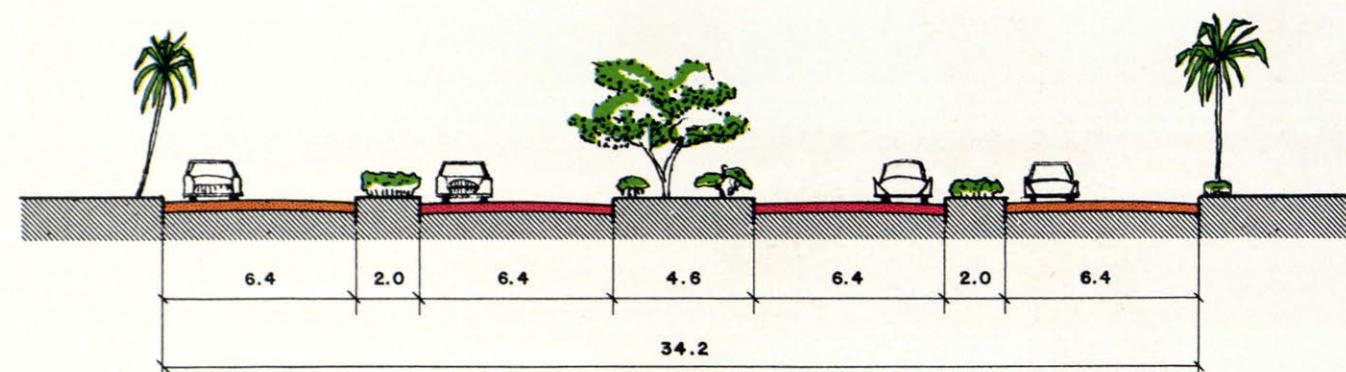
LAS DENOMINACIONES B-B, C-C, HACEN REFERENCIA AL INFORME DE TRAFICO DEL 26 DE MARZO, 1956

# SECCIONES Y CRUCES DE VIAS PRINCIPALES



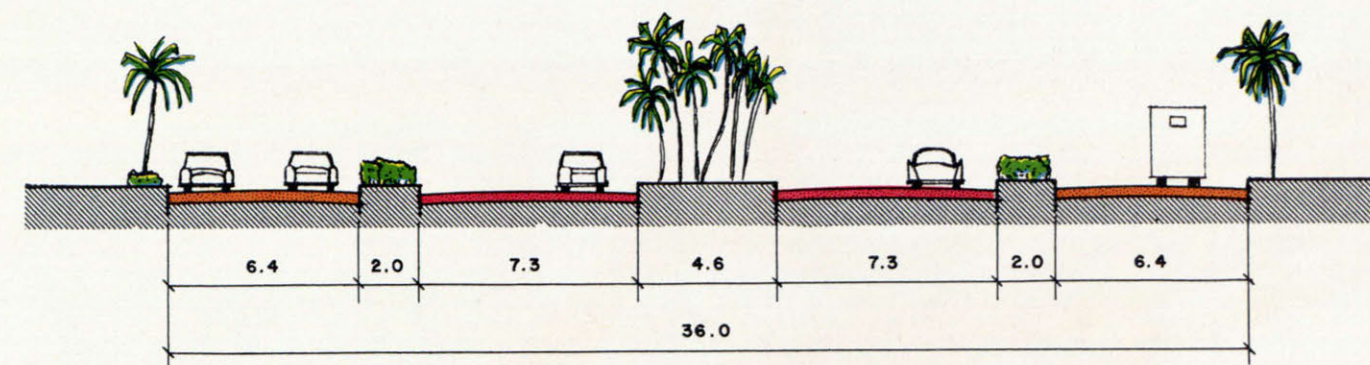
TIPO AA (V<sub>1</sub>-N, V<sub>1</sub>-C)

ESCALA 1:250



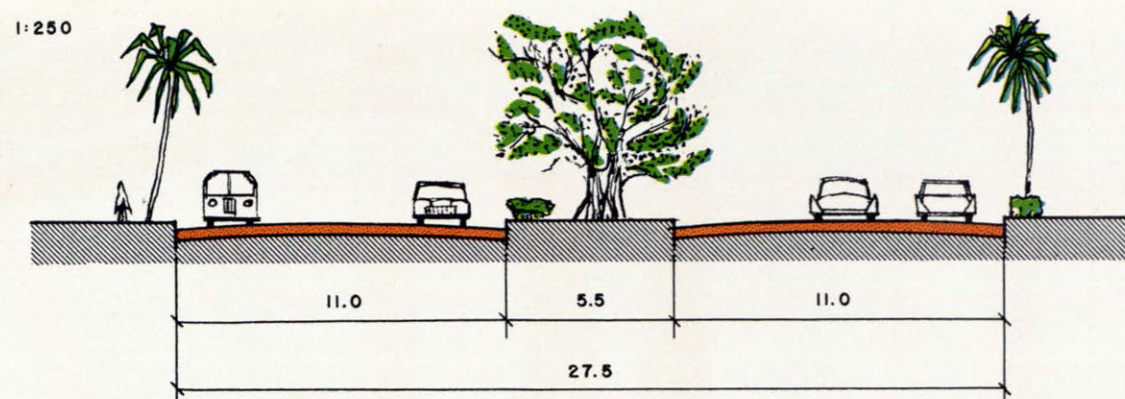
TIPO CC (V<sub>3</sub>)

ESCALA 1:250



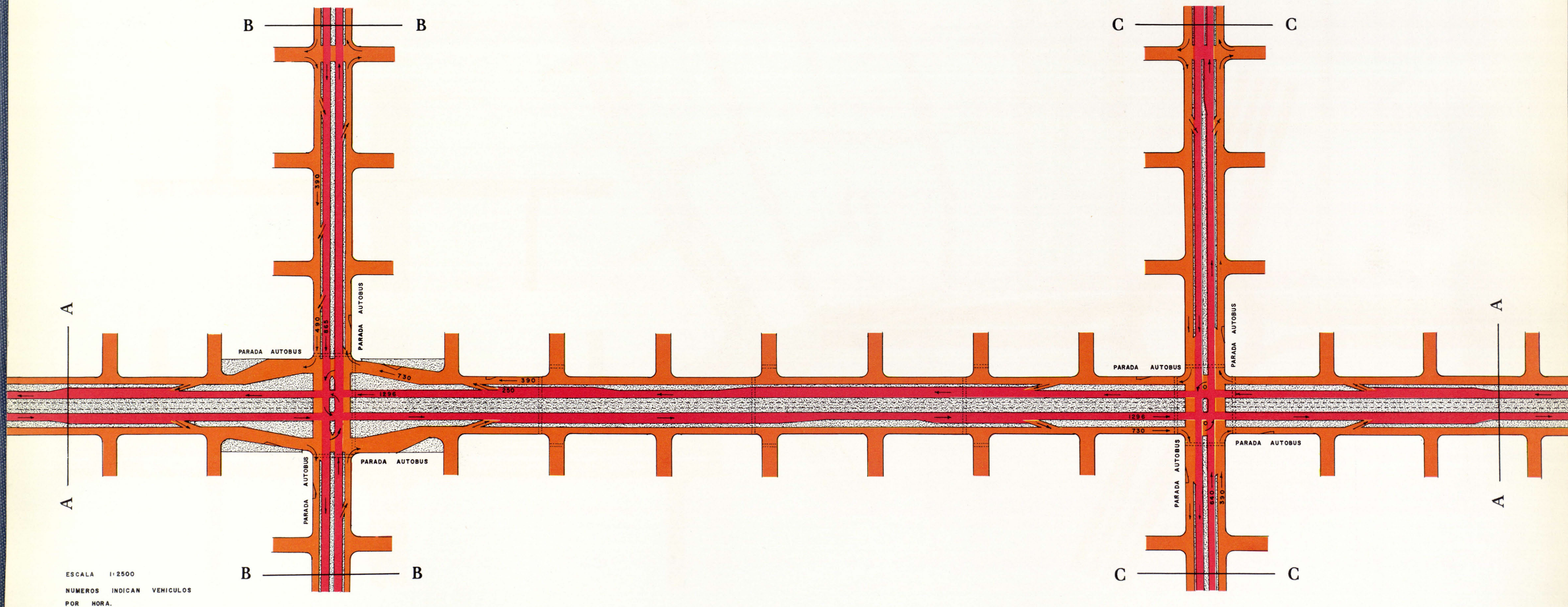
TIPO BB (V<sub>1</sub>-S, V<sub>1</sub>-E, V<sub>2</sub>)

ESCALA 1:250



TIPO DD (V<sub>4</sub>)

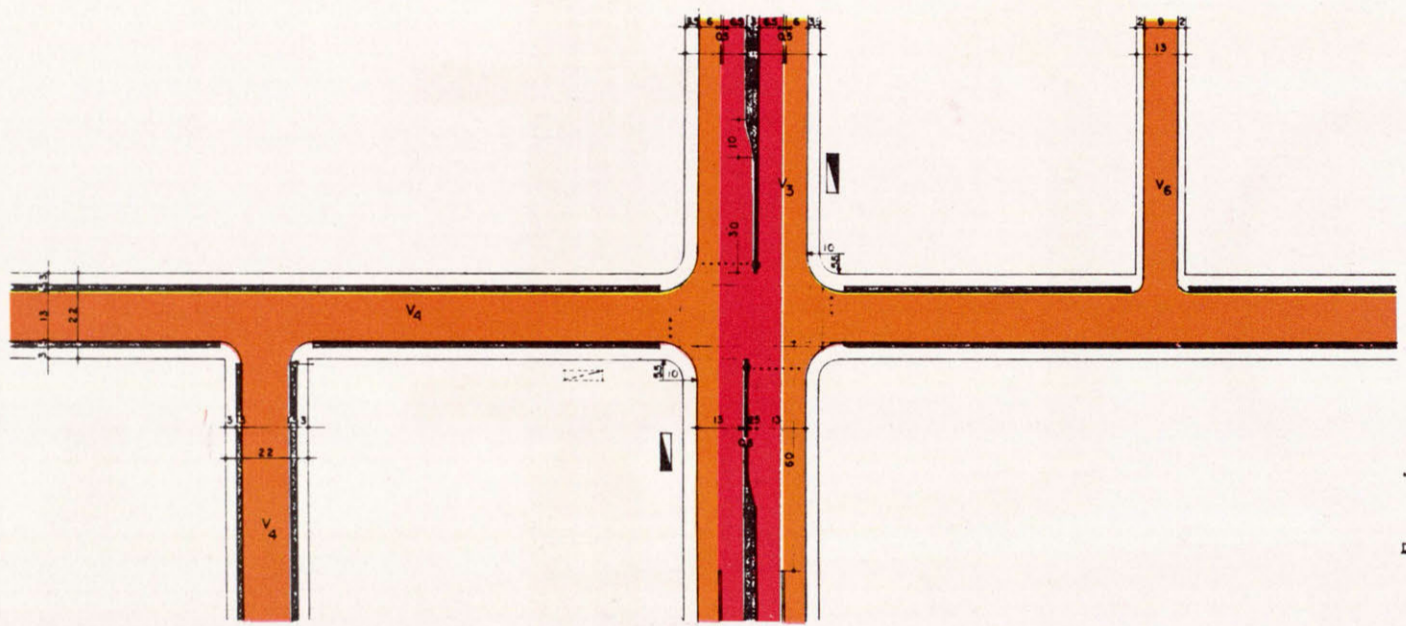
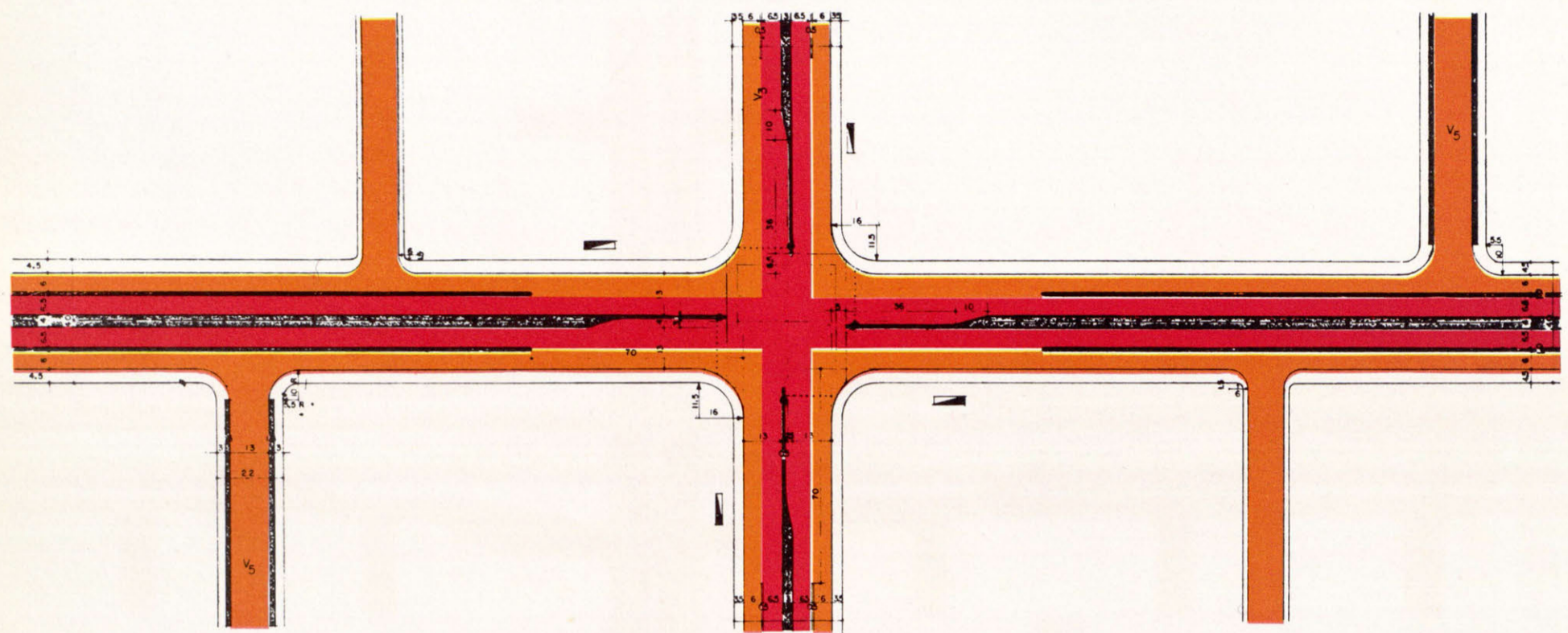
ESCALA 1:250



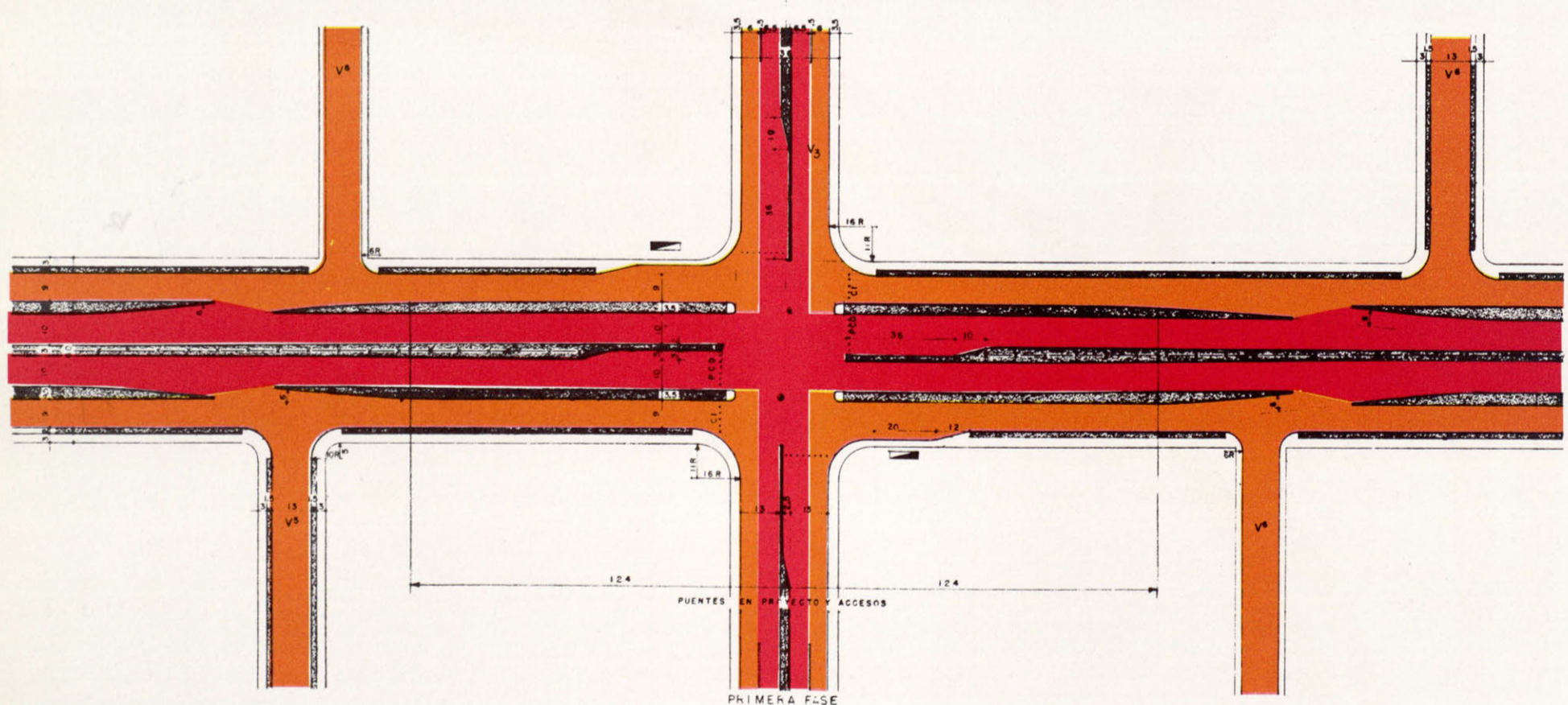
ESCALA 1:2500

NUMEROS INDICAN VEHICULOS POR HORA.

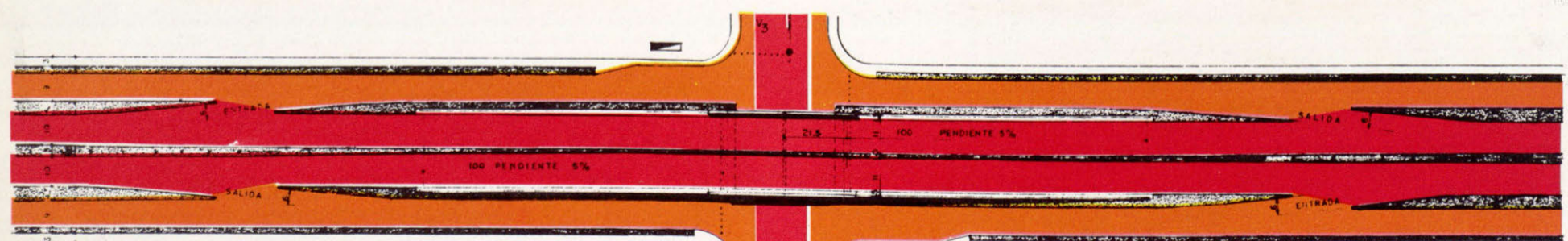
# INTERSECCIONES DE VIAS PRINCIPALES



..... LINEA DE PARADA  
 ● SEMAFORO  
 ■ PARADA DE BUSES (VEASE INFORME DE TRAFICO)

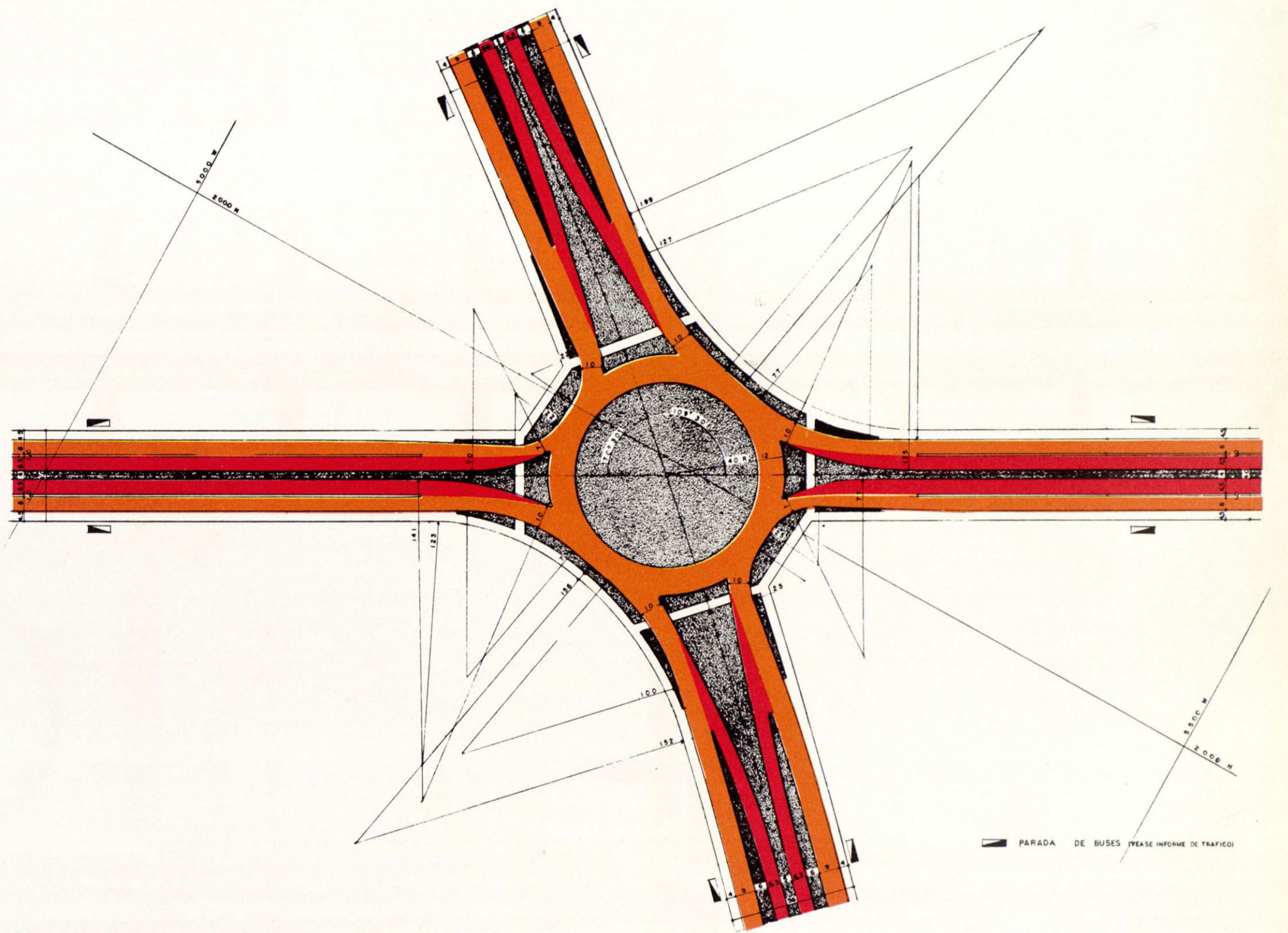


PRIMERA FASE

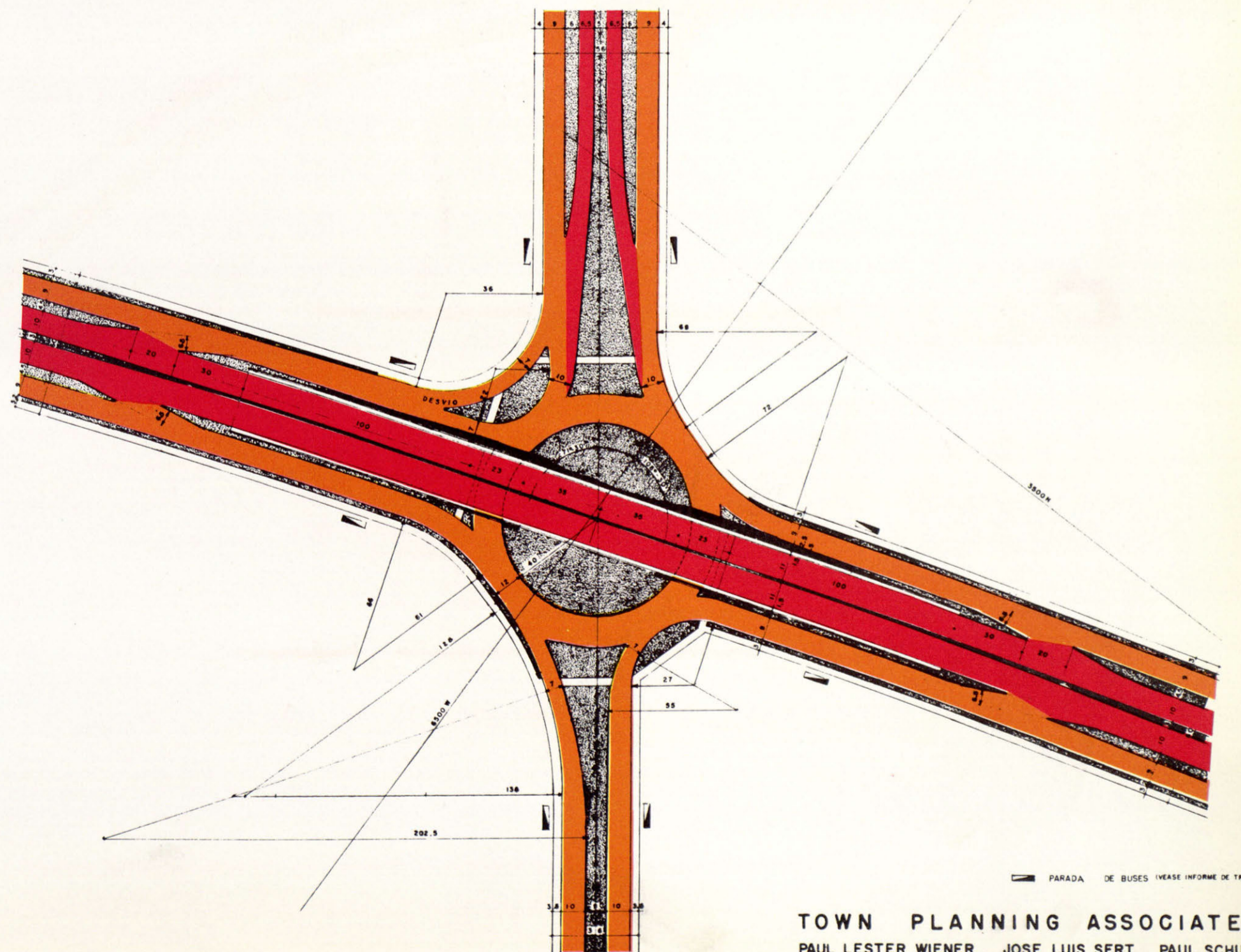


FASE FINAL

..... LINEA DE PARADA: C1 CRUCE A LA IZQUIERDA  
 ● SEMAFORO: P.D. PROHIBESE CRUCE A LA DERECHA  
 ■ PARADA DE BUSES (VEASE INFORME DE TRAFICO)



■ PARADA DE BUSES (VEASE INFORME DE TRAFICO)

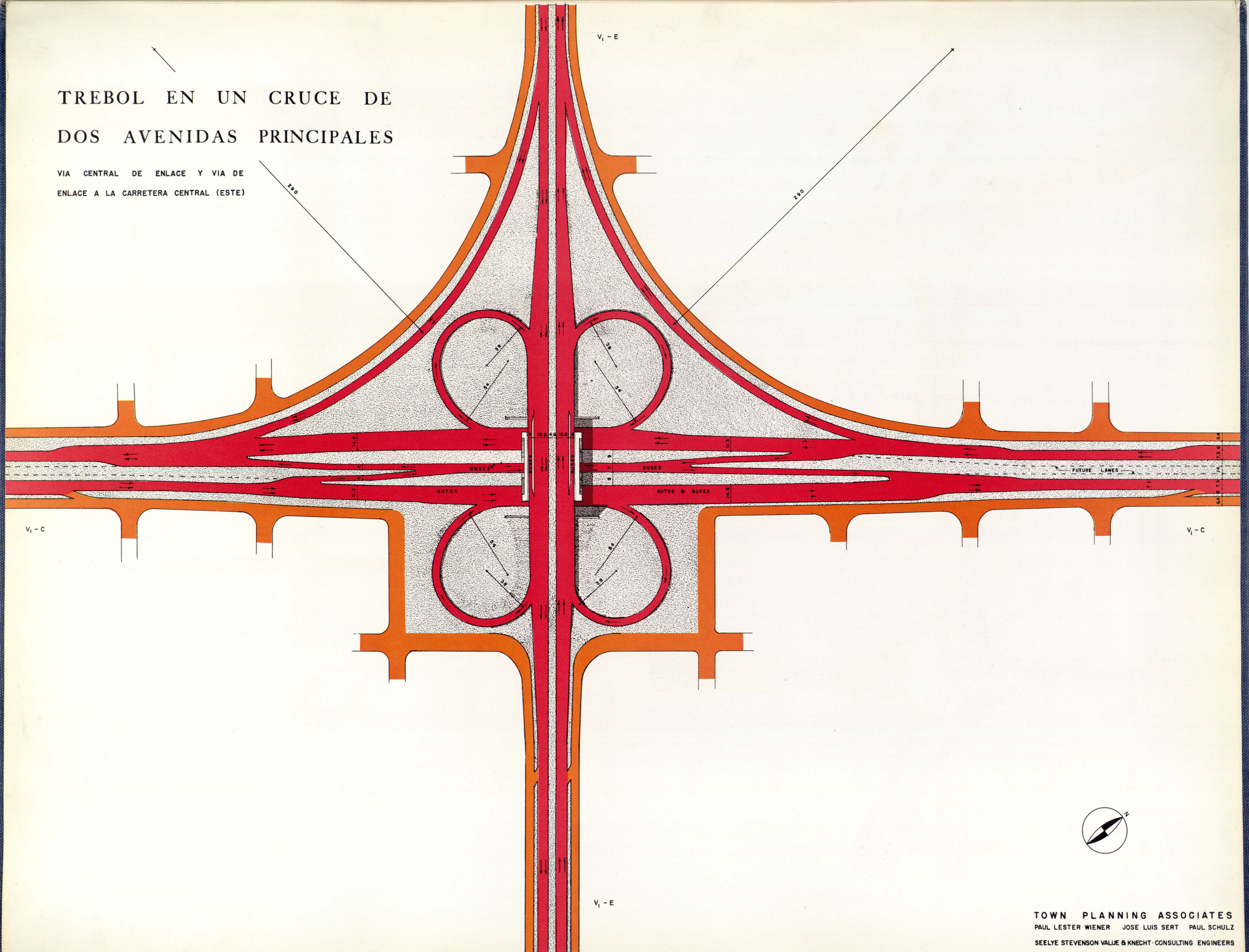


■ PARADA DE BUSES (VEASE INFORME DE TRAFICO)

TOWN PLANNING ASSOCIATES  
 PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
 SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

# TREBOL EN UN CRUCE DE DOS AVENIDAS PRINCIPALES

VIA CENTRAL DE ENLACE Y VIA DE  
ENLACE A LA CARRETERA CENTRAL (ESTE)



TOWN PLANNING ASSOCIATES  
PAUL LESTER WIENER JOSE LUIS SERT PAUL SCHULZ  
SEELYE STEVENSON VALUE & KNECHT CONSULTING ENGINEERS

## APENDICE : TRABAJOS REALIZADOS POR LA SECCION DEL PLAN REGULADOR DE LA HABANA

DESARROLLO HISTORICO (1519-1600) ESCALA: 1:10,000	ESCALA: 1:2,500.	SITUACION Y CAPACIDAD DE LOS HOSPITALES, CLINICAS Y CASAS DE SOCORRO. HOJAS 1-2-3-4-5-6 DE 6. ESCALA: 1:10,000.
DESARROLLO HISTORICO (1600-1750) ESCALA: 1:10,000	PORCENTAJE DE FAMILIAS SEGUN EL NUMERO DE SUS MIEMBROS EN: AREA METROPOLITANA DE LA HABANA, PINAR DEL RIO, HABANA, MATANZAS, LAS VILLAS, CAMAGUEY Y ORIENTE.	SITUACION Y CAPACIDAD DE LAS ESCUELAS. HOJAS 1-2-3-4-5-6 DE 6. ESCALA: 1:10,000.
DESARROLLO HISTORICO (1750-1850) ESCALA: 1:10,000	VARIACION DE LA POBLACION (CENSO 1774 A 1953) EN LA REPUBLICA DE CUBA, PINAR DEL RIO, HABANA, MATANZAS, LAS VILLAS, CAMAGUEY Y ORIENTE.	SITUACION DE DEPENDENCIAS DEL ESTADO, CENTROS RECREATIVOS Y CULTURALES. ESCALA: 1:10,000.
DESARROLLO HISTORICO (1850-1899) ESCALA: 1:10,000	POBLACION DE 13 AÑOS Y MAYORES SEGUN SU OCUPACION (CENSO DE 1943).	SITUACION, CAPACIDAD Y ASISTENCIA DE LAS ESCUELAS EN LOS DISTINTOS MUNICIPIOS.
DESARROLLO HISTORICO (1899-1924) ESCALA: 1:10,000	POBLACION DE LA HABANA EN UN RADIO DE 30 Y 60 KMS.	VALORES DEL TERRENO. HOJAS 1-2-4-5 DE 6. ESCALA: 1:10,000.
PROMEDIO MENSUAL DE LA LLUVIA EN LA HABANA.	ESTADISTICAS DE POBLACION, INGRESO Y PRINCIPALES ACTIVIDADES DE CUBA.	RED DE DISTRIBUCION DEL ACUEDUCTO EN LA REGION. ESCALA: 1:100,000.
ESTUDIO PRELIMINAR DE LAS CARRETERAS PRINCIPALES Y SECUNDARIAS DEL AREA METROPOLITANA.	CENTRO URBANO DE 5,000 HABITANTES.	CONSTELACION REGIONAL. ESCALA: 1:100,000.
CURVAS DE NIVEL (TOPOGRAFICA).	FUERZA DE TRABAJO REGIONAL.	RUTAS DE GUAGUAS. HOJAS 1-2-3-4-5-6 DE 6. ESCALA: 1:10,000.
CURVAS DE NIVEL GENERALES.	FUERZA DE TRABAJO EN EL AREA METROPOLITANA.	ESTUDIO PRELIMINAR PARA DETERMINAR EL PERIMETRO DEL AREA METROPOLITANA.
GRAFICOS DEL CLIMA (SOL, HUMEDAD, PRESION, ALISIOS, TEMPERATURA, CICLONES).	FUERZA DE TRABAJO DE LA ISLA DE CUBA.	ESTUDIO DEL DESARROLLO DEL RIO ALMENDARES.
VIAS Y RIOS PRINCIPALES. AREA METROPOLITANA. ESCALA: 1:20,000.	SITUACION Y CAPACIDAD DE LAS INDUSTRIAS. ESCALA: 1:10,000.	ESTUDIO PRELIMINAR PARA EL DESARROLLO DEL MALECON, PARQUES Y FONDEADERO DE BARCOS EN LA RIBERA ESTE DEL ALMENDARES.
PLANO CON PROFUNDIDADES DE LA BAHIA. ESCALA: 1:10,000.	SITUACION DE LOS CENTRALES AZUCAREROS INDICANDO SU PRODUCCION EN 1955. ESCALA: 1:100,000.	PLANO PARCELARIO DE SAN LAZARO. CUATRO PLANTAS. ESCALA: 1:2,500.
PLANO DE SONDEO DE LA BAHIA.	GRAFICO COMPARATIVO DEL VOLUMEN DE LAS INDUSTRIAS EN LA REPUBLICA.	PLANO PARCELARIO DE LA ZONA DE LA CALLE HABANA. CINCO PLANTAS.
CROQUIS GEOLOGICO DE LA HABANA. ESCALA: 1:200,000.	CALCULO POR SECTORES DE AREAS VERDES, POBLACION, PROFESIONALES, ESCUELAS, CLINICAS, OBREROS. ESCALA: 1:10,000.	USO DEL TERRENO. HOJAS 1-2-3 DE 6. ESCALA 1:10,000.
VARIACION DE LA POBLACION EN LA REGION A TRAVES DE LOS DISTINTOS CENSOS. ESCALA: 1:100,000.	SITUACION DE LOS CENTRALES AZUCAREROS EN LA REPUBLICA.	DIFERENTES CULTIVOS EN LA REGION.
DENSIDADES EN LOS DISTINTOS BARRIOS DEL AREA METROPOLITANA. ESCALA: 1:10,000.	LUGAR DE VIVIENDA DE ACUERDO CON LA PROFESION.	
DISTRIBUCION DE LA POBLACION EN LA REGION. ESCALA: 1:100,000.		
MOVIMIENTO DE POBLACION EN LOS DISTINTOS BARRIOS DEL AREA METROPOLITANA. ESCALA: 1:10,000.		
MOVIMIENTO MIGRATORIO INTERNO.		
POBLACION Y DENSIDAD DE LA HABANA SEGUN CENSOS (1943-1953).		

THIS IS COPY **216**  
OF A LIMITED EDITION  
OF 300. (50 DELUXE  
AND 250 CLOTHBOUND).

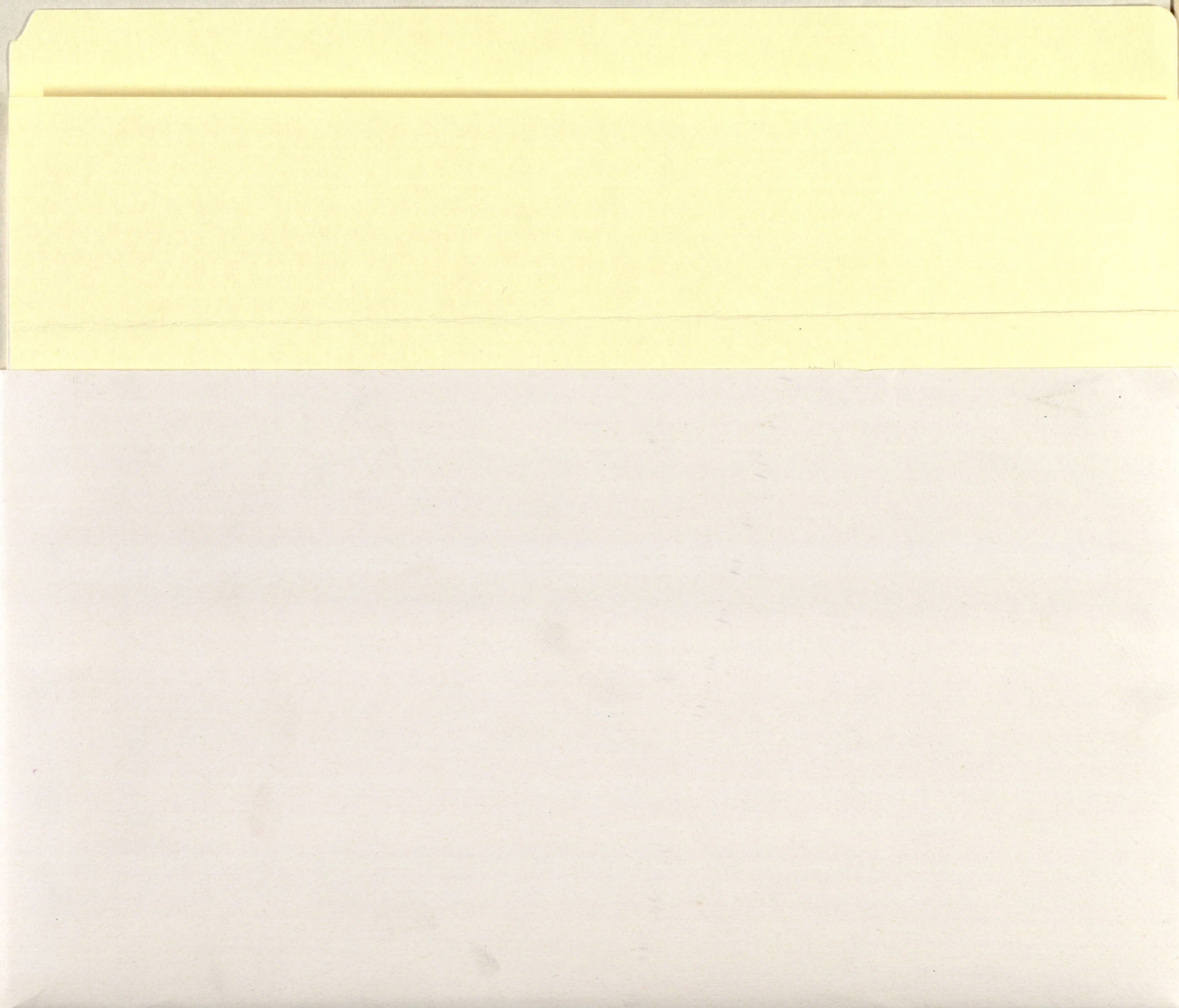
MARCH 1959

MIT LIBRARIES DUPL  
3 9080 00694486 9

**Rotch**  
Town planning associates Folio  
Plan piloto de la Habana 783.83g52  
433476 [1959] H383

SIGN THIS CARD and leave it  
at the CIRCULATION DESK  
  
MASSACHUSETTS INSTITUTE OF  
TECHNOLOGY LIBRARIES

**ROTCH LIBRARY**



Date Due	
RVC	7/2/99
9/23	
7 PM	

