

CURSO SOBRE GESTIÓN URBANA DEL PATRIMONIO

“ANÁLISIS DE LA ESTACIÓN DE TRENES Y SU ENTORNO”



INTEGRANTES

Arq. Marta Espinosa Hernández

Arq. Clara Susana Fernández Rodríguez

Ms.C. Lic. B. Alejandro Vázquez Ramírez

Lic. Yolesvy Azari Vidal Vega

Ing. Luís Ramón Rodríguez Santos

Síntesis histórica del área de la Estación Central de Ferrocarriles y su relación con la Ciudad.

Entre los proyectos de rehabilitación físico, social y medio ambiental desarrollado en los últimos años se encuentra la rehabilitación de La Estación Central de Ferrocarriles de La Habana y su entorno. Este proceso abarcará varias etapas. En el año 2009 se inauguró el parque del Agrimensor, dónde fueron ubicadas varias locomotoras que forman parte de nuestro patrimonio ferroviario, para el disfrute de la población. El entorno de esta estación es nuestro objeto de investigación, con él pretendemos realizar un análisis que nos permita hacer aportes para los planes y programas futuros destinados a los planes de la Oficina del Historiador.

La Estación Central de Ferrocarriles de La Habana (1912) fue construida en los terrenos del Antiguo Real Arsenal de La Habana, donde se fabricaron en su momento hasta navíos de línea de guerra.⁽¹⁾ En la permuta de los terrenos del antiguo Arsenal por los de la Estación de Villanueva calificado en su tiempo como *el cambio de la vaca por la chiva*, los Ferrocarriles Unidos se comprometían a edificar una nueva y digna Estación para la Capital, así como de realizar la entrada por elevados para no obstaculizar la circulación del tránsito automovilístico.⁽²⁾

Este edificio, con su imponente arquitectura viene a ratificar la importancia que ha adquirido la ciudad que desde la segunda mitad del siglo XIX, es una urbe en franca expansión y modernización: sus calles se adoquinan, las farolas de gas constituyen la mayor parte del alumbrado público desde 1862, año en que se instala la primera línea telegráfica y en 1867 se tiende el cable submarino que permite la comunicación internacional. El servicio postal ya dispone de buzones en los barrios y se inicia el uso del sello de correo. En este período, se editan hasta 34 periódicos, de los que el más importante es, *El Siglo*, fundado en 1861. ⁽³⁾

La ciudad posee desde 1839 varias rutas de ómnibus o guaguas (como ya se les conoce) de tracción animal que hacen viajes a Regla, Guanabacoa, Cerro, Jesús del Monte y Príncipe, y en 1855 se establece una a Marianao. Desde 1859 opera en el puerto un dique flotante de factura neoyorquina. El ferrocarril continúa extendiéndose, se

¹ De las Cuevas Toraya, Juan; 500 años de Construcciones en Cuba. Pág 39-66

² Ibidem al anterior.

³Material Digital. "La Habana en la que vivió José Martí Artículos, reportajes, crónicas y otras lecturas relacionadas con Cuba"

establecen líneas urbanas y, adicional a la estación de Villanueva (situada en el área actual del Capitolio Nacional), en 1863 comienza a construirse la del Ferrocarril de Marianao en la actual calle de Carlos III.⁽⁴⁾

Para la construcción y explotación de la terminal se constituyó una empresa en los Estados Unidos, llamada The Habana Terminal Co, inscrita en Kittery, Maine, con el fin de proporcionar facilidades terminales adecuadas y establecer en La Habana una estación moderna, almacenes y otros servicios.⁽⁵⁾

En el libro "Impresiones de la República de Cuba en el Siglo XX" se brindaba la siguiente información y cito:

La nueva terminal se inauguró con gran ceremonia el 30 de noviembre de 1912, fecha en que se usó por primera vez en el mundo un tren movido por baterías de acumuladores, para transportar a los invitados desde el depósito de Villanueva a la Estación Central.

Los ferrocarriles contrataron al arquitecto norteamericano Kenneth McKenzie Murchison, quien había obtenido fama al realizar la estación Pennsylvania en Baltimore y haber proyectado otras estaciones para diversas empresas ferroviarias de la Unión.

Construida en la intersección de las calles Arsenal y Egido, tiene el frente para esta última calle, frente a una plaza pavimentada de adoquines de 33x66 metros y cerrada por una verja de hierro y cemento con farolas en cada una de las columnas.

Con un severo estilo Renacimiento Español, consta de cuatro pisos rematados a ambos lados por dos torreones que se elevan 38 metros sobre el nivel de la calle, contruidos de acero y hormigón armado y adornado con terracota y azulejos ,que según José Gelabert, recuerdan la Giralda de Sevilla y que todavía hoy día, sirven de elementos orientadores en la ciudad. El tejado estaba cubierto de tejas rojas españolas y en el centro aparecía un gran reloj que se iluminaba por las noches.

⁴Ibidem al anterior.

⁵ Ibidem al 1.

El piso bajo contiene las salas de espera, decorado con columnas revestidas de mármol y dotado de restaurante y taquillas. Los tres pisos altos lo ocupaban oficinas de la empresa ferroviaria, con dos ascensores para darles servicio.

En la entrada principal había oficinas de correos y telégrafos. La plataforma consta de cuatro sotechados dobles sobre los andenes, que daban acceso a 8 vías para trenes de pasaje. Los andenes de carga se encontraban al este de la estación.

El acceso de los trenes de pasaje se efectuaba por un viaducto de más de un kilómetro, al que siempre se le llamó "El Elevado", que llega desde el final del Arsenal hasta el Puente de Agua Dulce.

La inauguración de la Estación Central resultó en sí un acto solemne, al que prestaron brillo nuestras primeras autoridades, entre ellas el Extsimo. Sr. Obispo quien bendijo el local y líneas, y muchas familias conocidas.

Pero la inauguración mirada ha de ser bajo otro punto de vista. No hay que recordar de ella una fiesta social; hay que considerar lo que significa en otro orden de ideas y ver la relación que se establece entre ésta y la ciudad, que como señalamos está en franco desarrollo.

En primer lugar, y especialmente para La Habana, es algo que embellece un barrio y le da un valor del que carecía. Bajo este punto de vista hay que bendecir el gran "chivo" de que la prensa nos dio cuenta tiempo atrás al verificarse el canje de Villanueva por el Arsenal, lamentando que cada semana nos aparezca un chivo nuevo que haga el milagro de convertir otro trozo de la capital en un barrio hermoso y rico.

La Estación Central es un edificio del que La Habana debe sentirse orgullosa. Es un edificio que en la América Latina no tiene rival.

Y es, dado que a él concurren tres líneas férreas de otras tantas compañías fusionadas, un exponente de actividad y del gran movimiento de una ciudad a la que afluyen y de la que parten viajeros en gran número y mercancías en gran cantidad.

La prensa diaria, de la época, no se detuvo a la hora de publicar extensas informaciones sobre lo que consideró un gran acontecimiento. Y se encontraban comentarios como:

“Nosotros nos limitamos a saludar con fruición un acto como el de la apertura de la nueva Estación Central, exponente de poderío, riqueza y movimiento, y motivo de embellecimiento y de regeneración de un barrio cuya faz forzosamente cambiará, que buena falta le hace”.

“La Habana cuenta con un nuevo edificio, propio de una gran ciudad. Alegrémonos, y esperemos otros que la hagan digna del nombre de que disfruta en el mundo”.

Más cercano en nuestra contemporaneidad y sin romper la relación del área de estudio con el resto de la ciudad, debemos señalar el siguiente comentario a propósito de la reciente inauguración de la nave San José, “ la intervención del Puerto Viejo —otrora sitio de carga y transporte— constituye hoy uno de los mayores retos de la Oficina del Historiador de la Ciudad. La decisión fue potenciar el disfrute del espejo de mar que es la bahía, con el necesario desplazamiento de las funciones de la industria y producción hacia otras zonas más propicias para sus actividades y características. En tal sentido se tomó como punto de partida al muelle San José, construido en esta ciudad hacia 1885.

«Al lado de los muelles de San José hemos descubierto las líneas férreas antiguas para que un ferrocarril se pueda mover en esa dirección con carros que permitan pasear a la mamá, a los niños y a todo el mundo, y hacer un lindo y pintoresco recorrido por la Alameda de Paula. Quizá la parte más hermosa de la ciudad intramural sea la Alameda de Paula, cantada por Gonzalo Roig y su marcha Habana cuando nos dice: la excelente, la maravillosa, la excelsa Alameda», afirma Eusebio Leal Spengler, Historiador de la Ciudad, fin de la cita.

Según confirmó, «ya está allí sobre la línea, la más antigua de todas las locomotoras de las que han llegado y están depositadas actualmente sobre la central ferroviaria, al final del antiguo Campo de Marte, muy cerca de la zona de Belascoaín. También tenemos 12 ó 14 grandes locomotoras, en cuya restauración están trabajando experimentados ferroviarios.

Debo decir que cada vez que entregan una, es una obra de arte, no se trata de pintar las máquinas, se trata de hacerlas funcionar y colocarlas sobre líneas y hacer del lugar que escojamos —que es ahora un tema de discusión— el sitio más apropiado dada la salinidad y complejidad del medio ambiente; sobre todo porque las locomotoras se

construyeron para estar a la intemperie pero en movimiento, cuando se les deja en un lugar fijo hay que tomar medidas de protección muy particular. Agrega Leal, «Entonces muy pronto veremos 36 locomotoras restauradas formando un espectáculo realmente hermoso a la cultura tecnológica de Cuba».

Esta zona con la Estación Central de Ferrocarriles es quizás el punto de la Ciudad que más comunicación tenga con el resto de la ciudad y del país.

Este equipo de trabajo basándose en resultados obtenidos por sociólogos del Plan Maestro, pudo conocer que los residentes del área opinan que es necesario que al trabajo de rehabilitación del parque, le siga una intervención en los inmuebles que colindan con éste para que la imagen urbana siga mejorando ya que el estado actual de los mismos, opaca la imagen que ofrece el parque.

Los entrevistados mostraron gran satisfacción con el trabajo que realiza la Oficina del Historiador en el rescate de la cultura, de la historia, de beneficios para el conocimiento de los jóvenes, a los cuales les corresponde perpetuar el trabajo que se realiza, manteniendo vivos nuestros rasgos identitarios.

Diagnóstico.

El trabajo que aquí se presenta se basó en un levantamiento realizado (trabajo de campo) en el entorno de la Terminal de trenes, en el que incluimos las manzanas: 308, 288, 287, 286, 285, 284, 260, 259 y 258.

Igualmente se incluyó el parcelario que enfrenta a la calle Egido de las manzanas: 289, 307 y 343.

Las vías que se incluyen en este derrotero son:

Egido, Arsenal, Misión, Cárdenas, Economía, Milicia, Zulueta y Gloria.

En general la zona presenta una estructura heterogénea, con manzanas irregulares de diferentes formas y dimensiones que muestran la transición de dos etapas urbanísticas: una parte perteneciente al antiguo Centro Histórico de La Habana Vieja caracterizado, por parcelación estrecha y alargada y otra urbanización posterior que trascendió los límites del recinto amurallado ocupando el área donde se encontraba la muralla; donde

existen parcelas que ocupan gran parte de las manzanas, se incorpora el uso de portales públicos y edificios más significativos de mayor valor arquitectónico.

Calle Egido.

Ocupación de las manzanas.

- Manzanas irregulares de diferentes formas y dimensiones (longitud por Egido entre 40 y 140 m).

-La acera Este de la calle se caracteriza por tener pacerlas estrechas y alargadas con paredes medianeras, balcones corridos en planta alta y una sola línea de fachada directamente sobre la acera que generalmente de 1,00 m.

-Edificios que utilizan dos números postales para conformar la fachada del mismo.

-Parcelas desde 5,0 hasta 20,0 m de ancho que se hacen mayores al alcanzar dos números postales

Ocupación de parcelas.

-Alto índice de ocupación de suelo.

-Predominio de edificaciones de dos o tres niveles construidos y 5 niveles como excepción.

-Disponibilidad de algunas parcelas libres producto de derrumbes, con usos temporales.

Usos, Tipologías Arquitectónicas y características.

-Predominio de tipología original mixta: comercio en planta baja y viviendas en planta alta. Sin embargo las plantas bajas han sido ocupadas y transformadas como vivienda alterando la tipología original, adicionando entresijos expresados en fachada en planta baja.

-La mayor parte del fondo habitacional está conformado por ciudadelas caracterizadas por el hacinamiento y el mal estado constructivo.

-Se han ejecutado intervenciones inadecuadas en fachada: transformaciones de carpintería, exteriores, cierre de vanos y balcones, instalaciones expuestas y derivaciones pluviales directas a fachada.

-El estilo arquitectónico predominante es el Eclecticismo.

-Alturas variables de 6 – 15 m , predominio de los edificios de dos plantas de 12 m.

-Las esquinas están jerarquizadas con los edificios de mayor altura.

-Como tipologías constructivas predominantes se presentan la viga y losa, viga y tablazón y hormigón armado.

-En planta baja se aprecian columnas de hierro fundido que caracterizan antiguos comercios.

Ocupación de manzana. Calles Arsenal, Misión, Cárdenas, Economía, Milicia, Gloria y Zulueta.

_Se mantienen aún en algunas manzanas las parcelas estrechas y alargadas pero predominan las parcelas de mayores dimensiones: es significativa la parcelación de la Terminal de trenes con una extensión dem².

-Manzanas con trazado más regular pero con diferentes dimensiones.

-Uso alternativo de portales públicos corridos de 3 m de ancho.

-Dos líneas de fachada (portales en Cárdenas, Zulueta, Misión y acera Oeste de Egido).

Ocupación de parcelas.

_Alto índice de ocupación de suelo.

-Edificio de 2 a 5 niveles de altura con predominio de los de 2 plantas (12 m) aunque se destacan edificaciones de gran altura entre 25 y 38 m.

-Algunas parcelas vacías producto de derrumbes.

Usos y Tipologías Arquitectónicas.

-Tipología variada: Servicios, residenciales, comercios en planta baja. Existen edificios más significativos como la Estación de Central de Ferrocarriles, el hotel Alcázar, Fábrica de tabacos y en los límites de la zona que nos ocupa el Palacios de Balboa.

-Predominan los diversos usos sobre el uso doméstico.

-Como tipologías constructivas presentes encontramos las estructuras metálicas, la viga y tablazón, la viga y losa y el hormigón armado.

-Como estilo arquitectónico predominante está el Ecléctico y el Art Decó.

Características generales de la zona.

- Manzanas de dimensiones variables y formas irregulares.
- Aceras estrechas en la fachada Este de Egido que se contraponen con las aceras más anchas en la acera Oeste de la propia calle y el resto de la zona.
- Alineación directa a aceras y portales públicos.
- Régimen de medianería.
- Alto índice de ocupación de suelo.
- Predominio de altura de 12 m con edificios de dos niveles.
- Uso de balcones en niveles superiores.
- Predominio de tipología mixta y residencial.
- El Ecléctico es el estilo arquitectónico predominante.
- La ciudadela dentro del uso residencial es la tipología más abundante en la zona..
- Predominio de edificaciones con un estado técnico de regular a malo.
- Edificios significativos:

Restos de la Murallas ----- altura 12 m.

Terminal de Ferrocarriles ----- altura 38 m.

Palacio de Balboa ----- altura 15 m.

Fábrica de Tabacos ----- altura 22 m.

Hotel Alcázar ----- altura 22 - 25 m.

Existen edificios con clasificación de Grados de Protección I y II tales como:

Egido 702-----I

Egido 720-----I

Zulueta 702-----II

Cárdenas 201-----II

- Falta de equipamiento urbano que apoye la actividad comercial que se desarrolla en la calle Egido.

Mobiliario Urbano.

Requiere de mantenimiento sistemático y de la colocación de bancos al pie de la Muralla, en el que además señalamos requiere de reanimación urbana.

Potencialidades.

-Existencia de áreas verdes que además de embellecer el paisaje y purificar el medio ambiente pueden servir de punto de atracción a la población en general si las sometemos a un inteligente plan de reanimación urbana.

-Cercanía al museo Casa Natal de José Martí, a la Sala de Concierto de la Iglesia de Paula y a la feria de artesanía y servicios de la Nave San José, sin obviar un área de centralidad tan importante como la del Capitolio, Parques de la Fraternidad y Central, Centro Histórico, calle Prado, teatros, cines, hoteles, etc.

-Buenas y rápidas vías de comunicación.

-Diversas y mejoradas rutas de guaguas que comunican esta zona con el resto de la ciudad.

-Existencia de parcelas libres donde pueden construirse los edificios de viviendas necesarios para liberar las plantas bajas de los inmuebles que actualmente tienen uso residencial y que se propone recuperar con fines comerciales y público.

-El incremento de servicios constituirá una nueva fuente de empleo para la población de la zona.

PROPUESTAS DE USO E IMAGEN URBANA

Calle Egido

- Reordenamiento del equipamiento existente: eliminar los kioscos ubicados en la acera oeste de la calle Egido y reubicar los servicios que ofrece en las instalaciones comerciales existentes.
- Restauración de la Estación Central de Ferrocarriles según el Grado de Protección en el que clasifica, teniendo en cuenta su extensión, altura y valor patrimonial (GP I). Restauración de la cerca perimetral y ordenamiento interior del área de almacenamiento y carga. Revaloración de la caseta o garita de entrada a esta zona, en función del diseño del edificio.
- Tratamiento a paradas de ómnibus en las dos aceras de Egido: frente a las Murallas, con bancos y siembra de árboles por moteo y tratamiento de raíces de los existentes; en la acera oeste diseño de parada incorporada a la parcela Egido 801 como uso temporal, combinar con tratamiento de áreas verdes.

Las propuestas de intervención en las parcelas de la calle Egido (acera este), entre las calles Jesús María y Desamparados, estarán encaminadas a hacer más homogéneo su perfil urbano, aumentando la altura de los edificios hasta dos y tres plantas, en relación con el ancho de la parcela, con alturas entre 12.00 y 15.00 m aproximadamente, según las regulaciones establecidas para las Zonas de Intensidad Media (manzanas 257, 289 y 307) y Baja (manzana 343) donde se ubican y nunca excediendo la altura máxima existente. Así mismo se propone elevar la altura de las edificaciones de esquina, excepto Egido No.801 donde temporalmente es utilizada como parada de ómnibus. La zona de Intensidad Baja se corresponde con sectores caracterizados por el predominio de parcelas pequeñas, de baja altura y arquitectura doméstica. El carácter de baja intensidad urbana de esta zona determina acciones constructivas que pretenden la mínima modificación de la imagen urbana, “..sin grandes variaciones de su expresión tradicional, limitándose las funciones a aquellas que refuercen y faciliten su condición”. La zonas de media intensidad se refiere a aquellas “ ... en las que se parte de una mayor diversidad de usos y tipologías, lo cual amplía el diapasón de posibilidades en cuanto a las intervenciones que se puedan prever. Se caracteriza por la concentración de edificaciones del tipo mixto, con una arquitectura básicamente ecléctica de las primeras décadas del siglo XX, un promedio de tres niveles de altura y tamaños de lotes variados entre pequeños y medianos” y determina que “...las acciones constructivas tenderán a permitir el

incremento moderado del volumen y altura edificados, y mayor flexibilidad en la introducción de diversas funciones urbanas”.

- Según las disponibilidades de parcelas libres generadas por el mal estado técnico de las edificaciones existentes, es posible la unificación de dos parcelas contribuyendo a la homogeneización de la imagen urbana, en correspondencia con las alturas medias predominantes en la zona.
- Realizar intervenciones con vistas a ocupar las parcelas vacías en la manzana 289 (Egido No. 727 y 721 y 707) y en la manzanas 258 (Egido No. 652) con la construcción de nuevas edificaciones de tipología mixta, con comercio, servicios u otros usos similares en planta baja, y viviendas en planta alta, que permitirá el rescate paulatino de la actividad comercial que la caracteriza y el aporte de un fondo residencial que reducirá el hacinamiento de la población residente.
- Todas las acciones tendrán en cuenta el Grado de Protección establecido para el fondo construido.
- En todos los casos de nuevas obras se respetarán los puntales en planta baja entre 5.50m y 6.00m permanente en las edificaciones que se conservan. Los crecimientos en altura irán reduciendo los puntales gradualmente: segunda planta baja 10% del puntal de planta baja, tercer nivel 15% del puntal del segundo nivel. Los niveles retranqueados se desarrollarán a partir de la segunda crujía con un puntal obligatorio de 2.70m.
- Mantener la alineación existente en ambas aceras: una sola alineación directa a acera y en la otra la ubicación de portales públicos con el ancho existente.
- En la acera oeste se mantendrá las alturas de las edificaciones y las tipologías de las edificaciones existentes.

Calles Misión y Milicia

- En la manzana 258: restauración de fachadas de Misión No. 8 al No.24 para mantener el uso como viviendas. Mantener la doble alineación con el uso de portales, alturas y tipologías de los edificios que se conservan.
- En la manzana 259 se mantendrá la tipología y alineación de la actual fábrica de tabacos con Grado de Protección II
- En Misión No. 104 al 116, pertenecientes a la manzana 260 se propone mantener la tipología de vivienda de dos niveles y la doble alineación de fachada

(portales). Recuperar la planta baja de la parcela de esquina Misión No. 102, como local comercial.

- En la manzana 285: rescatar la edificación de Misión No.101, así como su tipología mixta, con comercio en planta baja. Se mantendrán las tipologías y alturas de las edificaciones No. 105, 107 y 109, alineadas directamente a fachada. En Misión no. 57 y Milicia No. 2 y 4 rescatar la tipología de la edificación con viviendas en planta alta y en la planta baja se incorporan usos destinados a diferentes servicios entre ellos servicios sanitarios públicos, cafetería y otros que servirán de apoyo a todo el personal que fluye de la estación ferroviaria. En Milicia No.8, en muy mal estado técnico, con derrumbes parciales se propone destinarlo a viviendas de dos niveles con similares alturas.
- Manzana 287: propuesta de plazuela peatonal para uso cultural con el apoyo de los servicios a instalar en la edificación Milicia No. 2 y 4.
- Manzana 288: Parque del Agrimensor, se propone en un futuro la reubicación de la locomotora para rescatar el parque con su condición original

Calle Cárdenas

- Manzana 285: restauración de Cárdenas No. 201 (art decó), con Grado de Protección II. Mantener tipologías y alturas de Cárdenas Nos. 203-205. Se mantendrá la doble alineación de fachada. Se propone en un futuro la restauración del Hotel Alcázar (Cárdenas 209) recuperando su función como alojamiento para viajeros. Como propuesta inmediata se propone la restauración de fachadas y áreas comunes para mantener la conservación de la edificación.

Zulueta

- Manzana 259: mantener uso, altura y características de Zulueta No. 702 (fábrica de tabacos), cualquier acción constructiva se regulará por la condicionales que establece el Grado de Protección II.
- Cualquier acción estará en función de la jerarquía vial.

Calle Economía

- Manzana 285. Economía No. 204 y 206, se mantiene su tipología y altura actual. Economía 208, admite la ampliación un nivel retranqueado.

Aspectos generales:

- Para edificaciones clasificadas con Grado de Protección I, las acciones constructivas estarán encaminadas a proteger y conservar los inmuebles “...de manera integral, respetando al máximo sus características tipológicas y estratificación histórica. La restauración de los inmuebles y componentes de ellos será la acción preferente; será permisible la rehabilitación; serán prohibidas las demoliciones parciales y totales, las ampliaciones y las remodelaciones”.
- En las edificaciones con Grado de Protección II “La restauración de los inmuebles y la rehabilitación serán las acciones preferentes, respetando en la mayor medida posible sus características tipológicas y estratificación histórica; serán restringidas la demolición parcial y la ampliación; serán prohibidas la remodelación y la demolición total.
- En las edificaciones clasificadas con Grado de Protección III, se considera que su conservación...” se encuentra subordinada a previas alteraciones prácticamente irreversibles, a una relativa significación local, o porque establecen, ambientalmente, relaciones armónicas con bienes del primero y segundo grados de protección. Podrán sufrir previa aprobación, modificaciones, adaptaciones o demoliciones parciales o totales”.
- Las acciones constructivas en las edificaciones de Grado de Protección IV determinan que “ La rehabilitación será la acción preferente; serán permisibles la restauración, la remodelación parcial, la ampliación en espacios secundarios y la demolición parcial, esta última previa fundamentación exhaustiva; será prohibida la demolición total “.
- Se mantiene el régimen de medianería en todas las acciones constructivas a realizar. Para contrarrestar el alto índice de ocupación de suelo, se edificará manteniendo superficies descubiertas entre 15 y 20%.
- Las intervenciones a realizar no aumentarán la densidad poblacional existente en el territorio objeto de estudio.
- Utilizar paletas de colores claros que armonicen con los estilos arquitectónicos de las distintas épocas constructivas y contribuyan a homogenizar la imagen urbana.

PARQUES

- Reforestación de parque en manzana 351, reparación del equipamiento y mobiliario, restitución del alumbrado público

- Darle un tratamiento luminoso a las ruinas de las murallas resaltando su presencia en el entorno. Restitución de parterre aledaño a la misma, colocar protección o barrera para su conservación.
- Rescate de parque del agrimensor con su función original.
- Incorporación de una plazuela en la calle Misión para uso cultural apoyada por servicios públicos y locales que apoyen esta actividad.
-

Medio Ambiente.

Tomando como referencia los mapas de Medio Ambiente del Plan Especial (PEDI) del Plan Maestro, podemos expresar que esta zona de estudio está afectada por dos áreas de impactos por ruidos y gases tóxicos.

Una de ellas ubicada en la calle Prado frente al Capitolio, desde el Parque de Fraternidad y su entorno, hasta el Parque Central y su entorno.(ver mapa Medio Ambiente 1)

Y la otra en la Avenida Desamparados desde la Iglesia de Paula hasta el parque Fundación. (Ver mapa Medio Ambiente 1)

A la afectación que provocan estas dos zonas aledañas al área de estudio, se suma la afectación que genera la Terminal de Trenes, ya que su ruido y contaminación al ambiente es elevado. Según nuestro criterio y el de la comunidad.

Esta zona está incluida en la zona de mayor contaminación del aire en la Habana Vieja. (Ver mapa Medio Ambiente 2)

Por ser la Terminal de Trenes el punto más importante del país en cuanto al tráfico ferroviario (mercancías y pasajeros) es potencialmente un punto de entrada y salida de vectores, epidemias y enfermedades. Esta zona, transitada por un gran número de población flotante se ve afectada por la carencia de servicios de todo tipo, incluidos los sanitarios, lo que provoca en la misma focos de malos olores en portales y áreas verdes que son utilizados para realizar las necesidades fisiológicas.

En general las áreas verdes, la forman los parques, Fundación, El Mella, El Agrimensor, el que esta al pie de la Muralla (requiere de reanimación) etc. a pesar de que brindan un paisaje urbano agradable, debían estar mejor atendidos, al igual que

toda la zona en sentido general. La higiene en la zona es aceptable, pero debido a lo antes señalado, debía tener más servicios sanitarios en función de la población flotante y cestos recogedores de basura en lugares determinados y aumentar el número de contenedores, lo que requiere de un estudio adecuado por personal idóneo.

En cuanto a los tragantes del sistema de drenaje, presentan como su principal deficiencia que están obstruidos por desechos sólidos, lo que afecta directamente la higiene ambiental y el paisaje urbano.

TABLA DE USOS PROPUESTOS Y GRADOS DE PROTECCION						
Manzana	Calle	No. Postal	Uso Propuesto	Alturas Propuestas (m)	Grados de Protección	Observación
343	Egido	821-819	Mixto	Existente (15.00m)	3	
		817-815	Mixto	15.00m	4	
		813	Mixto	Existente (15.00m)	3	
		811	Existente (Doméstico)	Existente (15.00m)	3	
		809	Mixto	Existente (15.00m+1NR)	3	
		807	Mixto	Existente (12.00m)	3	
		805	Doméstico	12.00	3	
		803	Doméstico	12.00	3	
		801	Parada de ómnibus(temporal)	4-4.50	-	
307	Egido	755-755A	Mixto	Existente (15.00m)	3	
		753	Mixto (Intervenido)	Existente (19.00)	3	
289		s/n	Parque	-	-	
		729-731	Alojamiento	Existente (15.00m)	3	
		727	Mixto	12.00	3	
		723-725	Mixto	15.00	3	
		721	Mixto	12.00	3	
		719	Doméstico	Existente (12.00)	4	
		715-717	Mixto	12.00	3	
		713	Mixto	12.00	3	
		707	Mixto	15.00	-	
		705-703	Mixto	Existente (15.00m)	3	
		701	Mixto	Existente	3	

				(6.00) se propone llevar a 15.00		
257	Egido	667	Mixto	Existente (6.00) se propone llevar a 12.00	-	
		665	Doméstico	Existente (12.00+1NR)	-	Restaurar fachada
		663	Mixto	Existente (12.00m)	-	
		661	Mixto	Existente (12.00m)	-	Restaurado
		659	Doméstico	Existente (12.00+1NR)	-	Restaurar fachada
		657	Doméstico	Existente (9.00+1NR)	-	
		655	Mixto	Existente (15.00m)	-	
		651-653	Mixto	Existente (15.00m)	-	Se debe estudiar el grado de Protección para mantener la tipología
258	Egido	652	Mixto	12.00	-	Construir edificio con tipología Mixta
		654	Mixto	Existente (12.00m)	-	Mantener la tipología de la Edificación
		658	Mixto	Existente (12.00m)	-	Edificio en preparación para ejecución
		660	Mixto	Existente (12.00m)	-	Restaurado
	Misión	8 al 24	Doméstico	Existente (17.00)	-	Restaurar fachada
260	Misión	102	Mixto	Existente (12.00)	3	
		104 al 116	Doméstico	Existente (12.00)		
		101	Mixto	Existente (10.00)	3	
		105	Doméstico	Existente (15.00)	3	
		107	Doméstico	Existente	3	

				(15.00)		
		109	Doméstico	Existente (12.00)	-	Mantener la tipología de la fachada
286	Milicia	2-4	Mixto	Existente (15.00+ Torre)	3	Se propone Servicios Varios
		8	Doméstico	Existente (12.00)	3	
287			Plaza Cultural con Parqueo			Trasladar locomotora para el Parque del Agrimensor
288			Se mantiene el Uso Existente(Parque y Museo)			Se propone en un futuro la reubicación de las locomotoras e ir al rescate del Parque
285	Cárdenas	201	Mixto	Existente (12.00)	2	Conservación y restauración del edificio Art Deco
		203	Mixto	Existente (15.00)	3	
		205	Servicio	Existente (6.00)	4	Se propone estudiar el Grado de Protección
		207	Doméstico	Existente (15.00)	4	
		209	Alojamiento	Existente (20.00-25.00)	2	Rescatar como Hotel de Tránsito, con varios servicios en PB y rescate de fachada
285	Economía	204-206	Mixto	Existente (12.00)	3	
		208	Doméstico	12 +1R 15.00		En Ejecución
259	Zulueta	702	Industrial (Fábrica de Tabacos Raúl Aguiar)	Existente (20.00)	2	Mantener la Tipología existente
308	Egido		Estación Central de Ferrocarriles	Existente (26.00)	1	Restauración de la edificación, almacenes y patios

Bibliografía:

-Regulaciones del Centro Histórico de la Habana Vieja

-Documentos entregados:

Mapa

Grados de Protección

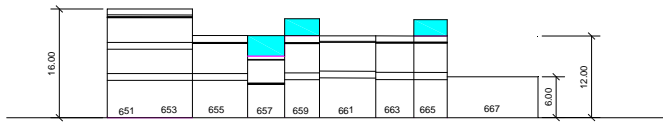
Tabla de Usos de suelo

-Mapa de Medio Ambiente de Plan Maestro (PEDI)

-Levantamiento en el terreno

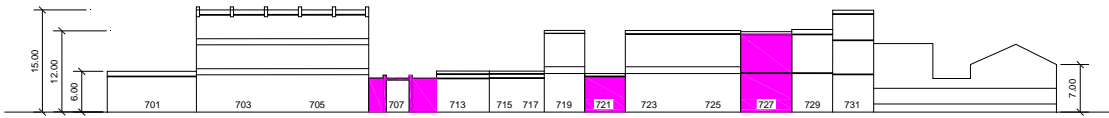
- De las Cuevas Toraya, Juan; 500 años de Construcciones en Cuba. Pág 39-66

Material Digital. "La Habana en la que vivió José Martí Artículos, reportajes, crónicas y otras lecturas relacionadas con Cuba"

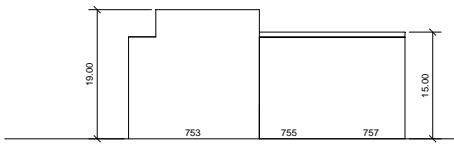


Levantamiento perfil urbano
 Fachada este Egido e/ Jesús María y Merced
 Manzana 257

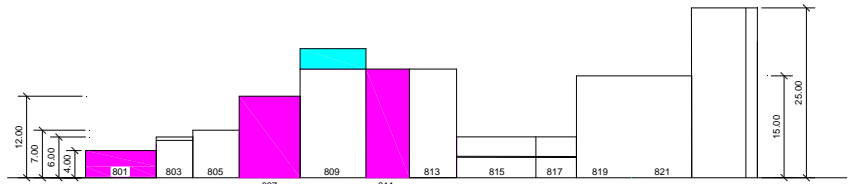
FACHADA
 OESTE
 calle EGIDO



Levantamiento perfil urbano
 Fachada este Egido e/ Merced y Paula
 Manzana 259



Levantamiento perfil urbano
 Fachada este Egido Paula y San Isidro
 Manzana 307



Levantamiento perfil urbano
 Fachada este Egido e/ San Isidro y Desamparados
 Manzana 343

- nivel retranqueado
- parcela a intervenir

Mapa del Diagnóstico de Uso de Suelo actual/Ene 09

