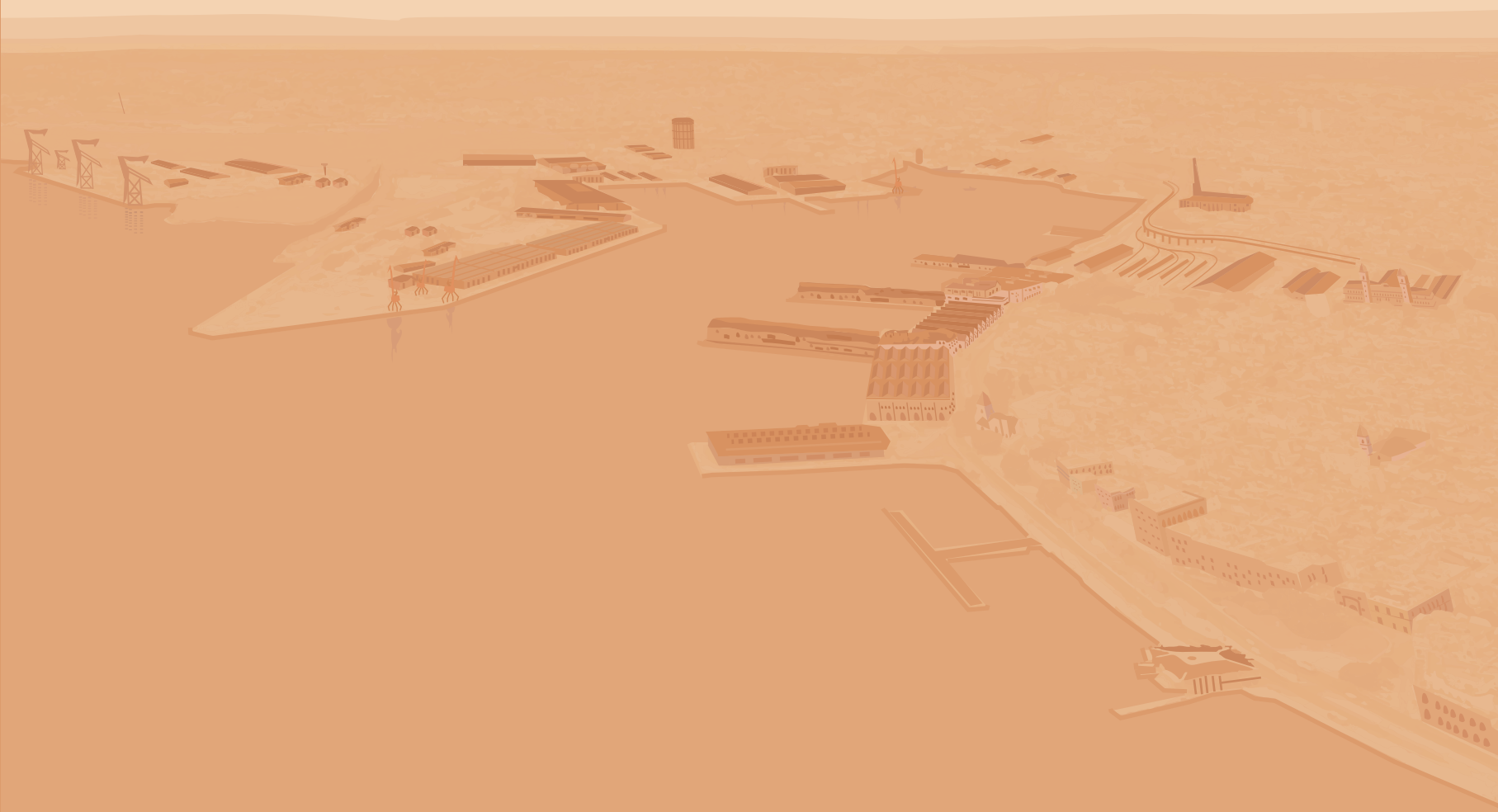


PLAN DE PROTECCIÓN
DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

BAHÍA DE LA HABANA





PLAN DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

BAHÍA DE LA HABANA

Las diversas instalaciones industriales de la bahía de La Habana constituyeron la base económica fundamental sobre la que se erigió la ciudad, a la vez que dejaron huellas significativas en el desarrollo social y en los paisajes culturales. Adentrarse en su estudio es develar historias, vivencias y valores, algunos reconocidos, otros olvidados.

El Plan de Protección y el Atlas del Patrimonio Industrial que se presentan son un primer acercamiento, con una visión integral, a su conservación y al reconocimiento de un inmenso potencial para el futuro de la ciudad y de los ciudadanos de La Habana.

Revisión técnico-metodológica: Dra. Arq. Patricia Rodríguez Alomá

Coordinación y revisión: Arq. Kiovet Sánchez Álvarez

Coordinación general: MSc. Arq. Clara Susana Fernández Rodríguez

Redacción: MSc. Arq. Clara Susana Fernández Rodríguez, Arq. Ayleen Robainas Barcia, Lic. Arturo Pedroso Alés

Fichas del Patrimonio Industrial: MSc. Arq. Clara Susana Fernández Rodríguez, Lic. Arturo Pedroso Alés, Arq. Eugenio Casanovas Molleda, Lic. Olivian Álvarez Llánez, Lic. Daniela Díaz Domínguez, Arq. Susana Elena Pérez Díaz, Arq. Karla Ramos Mulet.

Cartografía y mapas: Ing. María Victoria Rodríguez Reyna

Sistema de Información Territorial: Lic. Juan Carlos Bresó Rodríguez

Colaboradores

Gabinete de Arqueología OHCH: Dra. Lisette Roura Álvarez, MSc. Sonia Menéndez Castro

Empresa de Proyectos de Arquitectura y Urbanismo OHCH (RESTAURA): MSc. Pablo Riaño San Marful, Lic. Yamira Rodríguez Marcano

Consejo Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC): Dra. Arq. Vilma Rodríguez Tápanes, MSc. Ilka Pell Delgado, Lic. Adriana Zequeira Barrero.

Coordinación del Proyecto «Habana Salvaguarda Industrial-HaSI: Estrategia para el reconocimiento, salvaguarda y puesta en valor del Patrimonio industrial de La Habana ante los retos del futuro»

Dirección de Cooperación Internacional OHCH: Lic. Nelys García Blanco, Lic. Lázaro Alemán, MSc. Ingrid Alonso Esquivel, Lic. Gabriela Campa Armengol.

Fundación Tecnalia Research & Innovation: Lic. Miren Igone Revilla Uzquiza, Directora del Proyecto; Arq. Mikel Zubiaga de la Cal, Coordinador Técnico del Proyecto; Dra. Arq. Alessandra Gandini, Especialista en riesgos del patrimonio cultural.

Edición: Lic. María Victoria Pardo Miranda

Diseño de colección: D. I. Glendys Cruz Wong

Diagramación: D. I. Catherine Alvarez García

Crédito fotográfico: Fototeca del Archivo Nacional de la República de Cuba; Fototeca de antigua Secretaría de Obras Públicas; Centro de Documentación «Fernando Salinas», RESTAURA; Fototeca Histórica de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, Colegio Universitario San Gerónimo de La Habana; Fondo fotográfico de Plan Maestro; Biblioteca del Congreso de Estados Unidos; Biblioteca de la Universidad de Miami, Colección del Patrimonio Cubano; Walter Evans Archive, The Metropolitan Museum of Art; Arq. Susana Elena Pérez Díaz, Arq. Ayleen Robainas Barcia, Arq. Kiovet Sánchez Álvarez, Arq. Mikel Zubiaga de la Cal, Arq. Eugenio Casanovas Molleda, Arq. Samuel Puente Fernández, Ing. José Alejandro Aguilar Pérez.

Ilustración de cubierta: D. I. Catherine Alvarez García

Infografías: MSc. Carmen Díaz Acosta, Arq. Susana Elena Pérez Díaz, D. I. Catherine Alvarez García

ISBN: 978-959-294-266-0

© Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, 2022

La reproducción total o parcial de cualquiera de los textos, tablas, gráficos o imágenes del presente libro deberá realizarse bajo la autorización expresa de Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana

Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, Mercaderes No. 116, La Habana Vieja, Cuba

PLAN DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

BAHÍA DE LA HABANA



colección
ARCOS

La Habana, 2022



Presentación

La presente publicación se enmarca dentro de la estrategia de cooperación entre la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH) y la Fundación Tecnalia Research & Innovation, acompañada en todo momento por la financiación de la Agencia Vasca de Cooperación para el Desarrollo y el Gobierno Vasco. El trabajo conjunto entre las entidades mencionadas alcanza ya los veinte años y parte de la convicción de que el fortalecimiento del vínculo entre la ciencia, la innovación y el desarrollo debe sentar las bases para un verdadero desarrollo sostenible.

La experiencia continuada entre la OHCH y TECNALIA conlleva una constante búsqueda de nuevos retos y oportunidades para la ciudad y la ciudadanía; así, durante los últimos años, la estrategia se ha focalizado en la recuperación y puesta en valor del patrimonio industrial de la bahía de La Habana. La bahía es un espacio urbano llamado a ser prioritario en la revitalización de la ciudad en los próximos años, por ello, el proyecto Habana Salvaguarda Industrial-HaSI, pretende mejorar las capacidades locales para que La Habana sea capaz de conservar su patrimonio industrial haciendo frente a los retos del futuro, como son la presión del turismo, los riesgos antrópicos o el cambio climático.

En este contexto se ha desarrollado la herramienta «Plan de Protección del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana», que debe servir como punto de partida y constante referencia en el proceso de rehabilitación y regeneración socioeconómica que la ciudad va a acometer en la bahía durante los próximos años. Nos sentimos orgullosos de haber podido contribuir a su elaboración y, con ello, participar en el lanzamiento de dicho proceso; al fin y al cabo, el propio título del proyecto invita a ello, ya que *hasi* en vasco quiere decir «comenzar». Comenzando con el proceso de salvaguarda del patrimonio industrial de la bahía de La Habana, se está contribuyendo a uno de los objetivos principales de la estrategia de cooperación: poner el patrimonio cultural al servicio de la población para mejorar su calidad de vida.

Arq. T. Mikel Zubiaga De la Cal
Dra. Arq. Alessandra Gandini
Lic. Igone Revilla Uzquiza
Tecnalia Research & Innovation



Introducción

El patrimonio es identidad cultural y a la vez, un elemento preciso para analizar y conocer el devenir histórico y socio-cultural de comunidades, ciudades y territorios. En particular, el patrimonio industrial que contiene la Bahía de La Habana, consolidó el desarrollo económico y urbanístico de la ciudad portuaria desde su fundación hasta nuestros días, bajo el amparo de las bondades geográficas del enclave.

El contenido esencial de la presente publicación, el Plan de Protección del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana y el Atlas del Patrimonio Industrial que le acompaña surge, en primera instancia, de la voluntad de reconocer, divulgar y proteger, con una mirada holística, el pasado industrial del territorio como una de las actividades fundamentales que contribuyeron, de manera significativa, a conformar los diversos poblados vinculados al cuerpo de agua que le rodean; y en segundo lugar, la de poner en valor los bienes inmuebles en desuso o por relocalizar, con la finalidad de transformar este legado en favor de la comunidad y de la ciudad.

La riqueza del patrimonio industrial de la bahía habanera, está protegida mediante la Declaratoria de la Comisión Nacional de Monumentos como Zona de Protección de la República de Cuba, según Resolución no. 13 del 14 de diciembre de 2014. Reconocer el patrimonio industrial material e inmaterial que atesora desde hace más de cinco siglos es la primera acción para conservarlo.

Es justo destacar que el reconocimiento de los bienes industriales se lleva a cabo de manera sistemática desde hace varios años por las entidades encargadas de su protección y salvaguarda como el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural y la Comisión Nacional de Monumentos a través de la elaboración del Inventario del Patrimonio Industrial, el otorgamiento de grados de protección y el pronunciamiento de declaratorias como monumento nacional o zonas protegidas de diversas piezas o sistemas industriales. Destaca también la contribución a su difusión por parte de organizaciones internacionales como el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) y el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) en la participación en diversos eventos y congresos y en un sinnúmero de publicaciones que han contribuido a divulgar el patrimonio industrial cubano.

En la última década, el Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana se ha dado a la tarea de apoyar este legado ante el gradual proceso de «desindustrialización» que se produce en la bahía y que obliga

a prever nuevos planes de desarrollo en correspondencia con los sistemas industriales que han quedado obsoletos, y con las demandas de las comunidades comprometidas con los procesos que estos generaron en el pasado.

De esta manera, el estudio de la Zona de Protección se ha enfocado en tres direcciones: el Manejo del Paisaje Cultural, el Plan Perspectivo de Desarrollo y el Plan de Protección del Patrimonio Industrial, tres instrumentos que permiten actuar sobre este vasto territorio desde diversas miradas: la gestión del paisaje como patrimonio cultural; la relación física y social de sus asentamientos urbanos, recursos geográficos y naturales, y entre ellos, el acuatorio; y por último la protección y refuncionalización de su patrimonio industrial. Todo ello refuerza la visión y el deseo de una intervención integral y sostenible.

El contenido de este volumen parte de un recorrido histórico del desarrollo científico y tecnológico del patrimonio industrial que se nutre de los conocimientos y la pericia de especialistas en el tema. A través del mismo se reconoce su complejidad: las leyes internacionales que garantizan su protección, la arqueología industrial como ciencia que lo investiga y valora, las tipologías y características más comunes de la arquitectura industrial, y las tendencias de reuso de diversos sistemas industriales; aspectos que permiten arribar a una identificación y valoración del patrimonio industrial y traspolarlo al contexto nacional.

El segundo capítulo se enfoca en el patrimonio industrial en Cuba, donde se referencian las normativas vigentes y el reconocimiento y clasificación del patrimonio industrial nacional, con bienes inscritos que datan de los siglos XIX y XX, casi a la par de las tecnologías y tipos reconocidos internacionalmente. Se exponen algunos ejemplos de reconversión de piezas industriales obsoletas en La Habana, en funciones y emprendimientos culturales, pioneras en la puesta en valor de este tipo de instalaciones, convertidas en hitos urbanos. Luego se centra la investigación en la Bahía de La Habana, con una reseña histórica de los sistemas industriales relevantes en el territorio, los paisajes culturales que la caracterizan, el método de clasificación del patrimonio industrial y la relación de los bienes materiales e inmateriales que se desean proteger.

El penúltimo capítulo, propone un Plan Integral de Gestión para la Protección y Salvaguarda del Patrimonio Industrial de la rada habanera, a través de siete líneas de actuación y a partir de ellas, acciones concretas, que permiten la catalogación, el diagnóstico, la difusión y la formulación de proyectos emergentes y definitivos; las que serán ejecutadas por diversos actores responsables del patrimonio industrial y que se cumplimentarán en periodos de ejecución entre uno y cinco años.

Se finaliza con el Atlas del Patrimonio Industrial, una muestra de más de cien fichas de los bienes industriales más significativos y valiosos de la zona de estudio que enriquecen el conocimiento y la valoración de este patrimonio y el legado cultural que representan para los poblados y comunidades.

La presente publicación ha sido posible gracias al proyecto de cooperación «Habana Salvaguarda Industrial-HaSI: Estrategia para el reconocimiento, salvaguarda y puesta en valor del Patrimonio industrial de La Habana ante los retos del futuro», iniciado en diciembre de 2019, que da continuidad a otros proyectos similares, con la colaboración de la Fundación Tecnalia Research & Innovation, acompañada por la financiación de la Agencia Vasca de Cooperación para el Desarrollo.

Y en especial por la sistematicidad, el empeño y el trabajo multidisciplinario de un grupo de especialistas; el apoyo de diversas instituciones vinculadas a la protección y conservación del patrimonio cultural en Cuba, y en general, de todos aquellos preocupados por la custodia y el futuro del patrimonio industrial de la bahía habanera.







1. El Patrimonio industrial. Generalidades

1.1. La industrialización y su implicación en la sociedad

Producto del desarrollo industrial surge en Europa, en el siglo XVIII la industrialización, suceso que transformó la sociedad y que se extendió al resto de los continentes. Provocó la revolución social y económica más significativa de la humanidad a

partir de la cual la vida cotidiana y el mundo laboral cambiaron, al punto que determinó el límite entre la antigüedad y la modernidad, concepto que trascendió a la visión universal del patrimonio cultural.

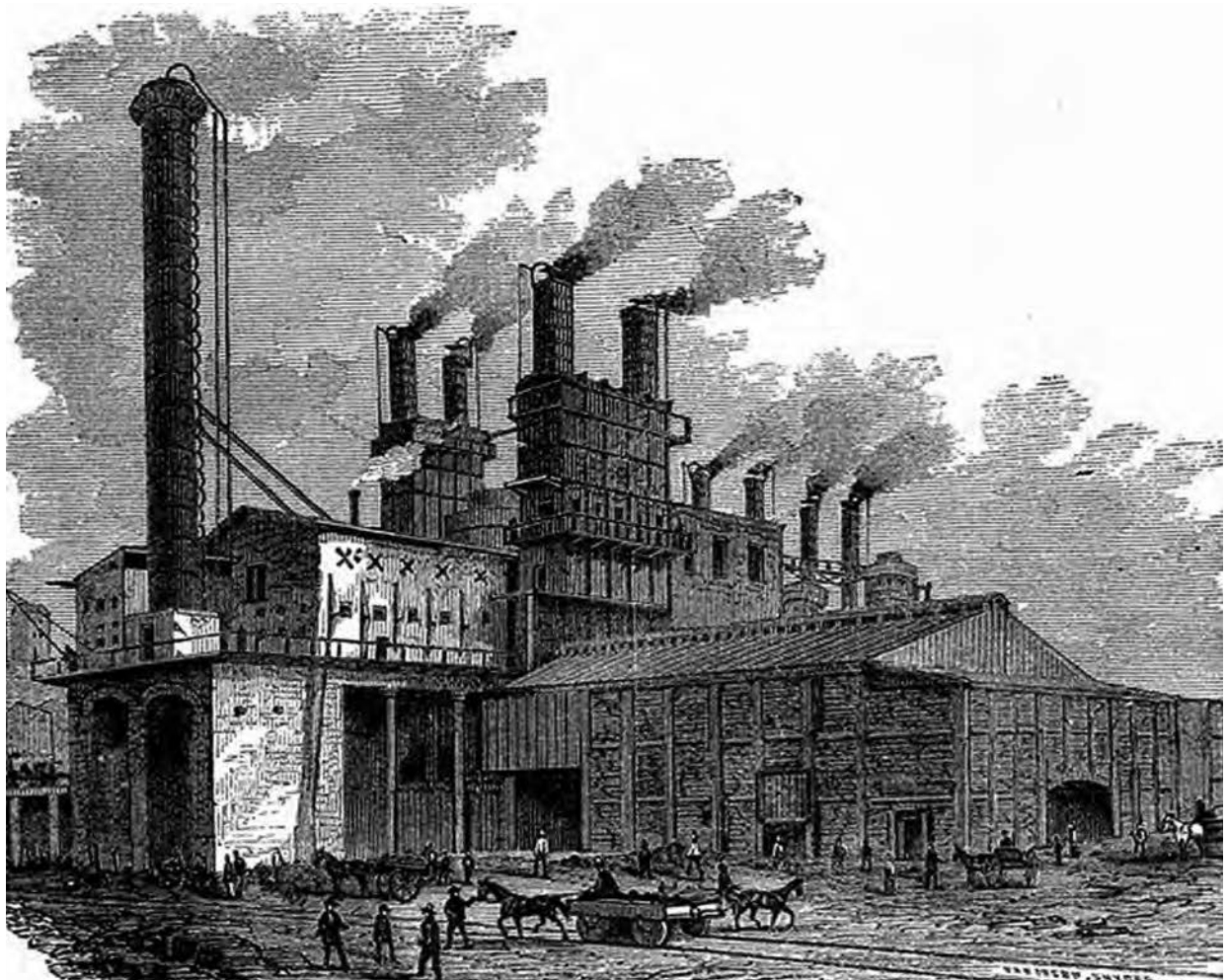


Figura 1. Fábrica del siglo XIX.

Fuente:
<https://estudiopedia.org>

El proceso se inició con la mecanización y el nacimiento de las fábricas, que contribuyó a liberar la mano de obra agrícola y obligó a la población rural a migrar a las ciudades en busca de nuevas formas de sustento. La producción concentrada y en masa de bienes derivó en un aumento de la productividad y de la generación de capital, esencialmente por el incremento de las ventas y la reducción de los costos de producción, entre otros factores, que determinaron cambios sustanciales en el devenir socio-económico de la sociedad.

Los nuevos sistemas productivos influyeron en el crecimiento vertiginoso de las ciudades, en su estructura y en su imagen, y generaron a la vez transformaciones sociales importantes como la consolidación del núcleo familiar, el establecimiento de horarios laborales, el afianzamiento y el reconocimiento de las instituciones en la vida económica, la competitividad, el surgimiento e identidad de nuevas clases sociales como burguesía y proletariado, entre otros. También estimularon cambios considerables en el modo de vida, el pensamiento, la cultura y las manifestaciones artísticas, y entre ellas en la arquitectura.

Sin embargo, no puede dejar de mencionarse que desde la primera mitad del siglo XIX, la industrialización trajo consigo la existencia de barrios insalubres donde residía la clase trabajadora; duras jornadas de trabajo que se agudizaban con una alimentación deficiente y una alta mortalidad de la población obrera; entre otros males. Desde este período se hizo evidente la segregación residencial, donde la clase adinerada se alejaba del centro huyendo de la contaminación ambiental y de la insalubridad.¹

Estos efectos adversos no se superan hasta avanzado el siglo con las corrientes higienistas que promulgaron e impulsieron mejoras en las condiciones urbanas y ambientales de muchas de las ciudades industrializadas. No obstante, de manera positiva, la industria aportó conceptos importantes a la arquitectura y a la ingeniería tales como: economía, simplicidad, funcionalismo, racionalidad, normali-

zación, masividad, entre otros; que sentaron las bases del desarrollo de la nueva arquitectura industrial, válidos para la futura arquitectura moderna.

La industrialización se apoyó en las innovaciones de la revolución científica y en el movimiento iluminista que caracterizó al siglo XIX, los que consolidaron la identidad colectiva y los conceptos de modernidad de la sociedad, a la sazón, relacionados con los criterios de calidad, condiciones de vida y la demanda de bienes de consumo, en correspondencia con el progreso tecnológico. Fue posible por la invención de la máquina de vapor, pero también por la materialización de otros aspectos como los cambios jurídicos en la propiedad y el incremento del comercio y la competitividad, fundamentalmente entre los países europeos.

Los principales sectores impulsores de la industrialización fueron la minería, la metalurgia, la química y, en gran medida, la industria textil. El proceso se extendió a todos los sectores, sin embargo, no se manifestó simultáneamente en iguales épocas en todos los países del mundo. Inglaterra fue el primer país en industrializarse y en convertirse en el líder en la producción tecnológica en el siglo XVIII; le siguieron otros como Bélgica, Suecia y Francia; mientras que Estados Unidos, Hungría, Bohemia, Japón y Rusia, se industrializaron un siglo después. Las posibilidades para el avance industrial establecieron la desigualdad tecnológica entre los diferentes países y agudizó este comportamiento, de tal manera, que sus consecuencias definieron el desarrollo económico de las naciones.

Por otra parte, los conjuntos industriales y las actividades que generaron, desempeñaron un papel determinante en la evolución de regiones, tanto urbanas como rurales; en la formación del carácter histórico-cultural de sitios y paisajes, y en el desarrollo económico de comunidades, ciudades y territorios. El estudio de estos y su alcance, son fundamentales para comprender y documentar un período importante de la historia de la humanidad y constituye la clave para su identificación y conservación.

¹ Esteban Canales: Industrialización y condiciones de vida en Inglaterra: Notas sobre una larga polémica, p. 182.

El valor de los sistemas industriales reside fundamentalmente en sus valores socio-económicos, técnicos y estéticos, pero destaca sobre todo la relación indisoluble del espacio y la sociedad. Esta relación establece los llamados paisajes industriales y la memoria del trabajo; ambos poseen una carga simbólica más significativa que las edificaciones y las maquinarias. Al desaparecer la actividad industrial, aún está presente su huella en el paisaje y en las vivencias y tradiciones de la población.

En la década de los años 70 del siglo xx comienza un proceso de desindustrialización con la disminución de la base industrial, de las producciones y de los obreros empleados. Este fenómeno multifactorial ha conducido a la terciarización, a la reestructuración

de la producción industrial, ha provocado la pérdida de la identidad de la arquitectura industrial, donde las edificaciones, las maquinarias y los objetos comunes utilizados siglos atrás han quedado obsoletos. El abandono de muchas instalaciones de este tipo incluso ha causado la decadencia de ciudades y regiones. Sin embargo, reutilizadas de manera inteligente han proporcionado una oportunidad para renovar amplias zonas urbanas.

Muchos de estos sistemas, otrora exitosos y productivos, hoy son parte de la memoria del pasado; sus restos materiales, donde aún prevalecen valores relevantes, deben incluirse como bienes del patrimonio cultural pues representan piezas testimoniales del proceso laboral, de los lugares y de la vida de sus pobladores.

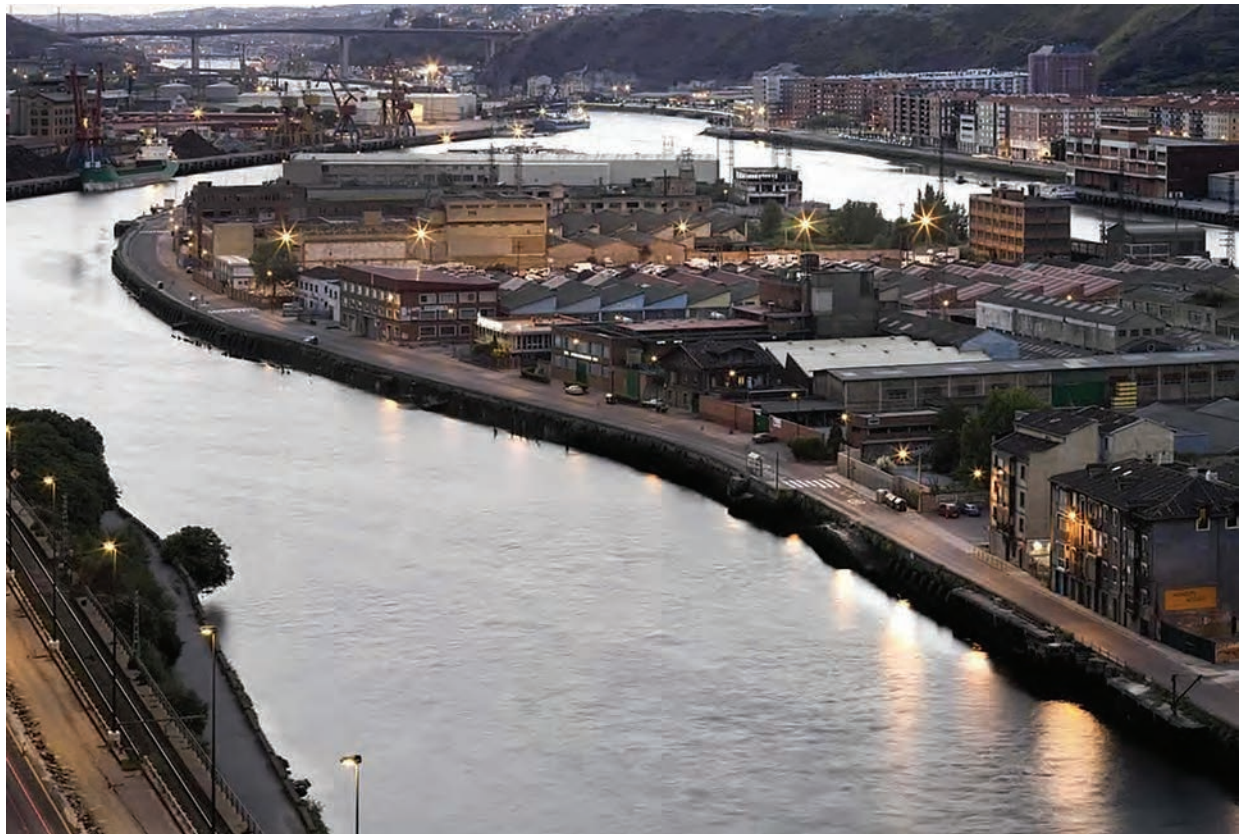


Figura 2. Península de Zorrotzaurre, Bilbao. Posee una historia industrial que se pierde con la desaparición de la actividad naval. No obstante, aún se conserva el paisaje industrial.

Fuente:
skycrapercity.com



© Mark Souther

Figura 3. Contraste entre los edificios industriales del siglo XIX en la Avenida Woodward en Detroit con los edificios Vinton Building (a la derecha) y el First National Building (al fondo), 1922, diseñados por el arquitecto Albert Kahn.

Fuente: <https://flickr.com>.



© María José Urroz

Figura 4. Bilbao, ciudad industrial, en plena renovación desde el siglo XX.

Fuente: <https://flickr.com>.

1.2. La arquitectura industrial

La arquitectura industrial, que se ha convertido en la moderna monumentalidad, se define, en esencia, como funcional. En el modo de entender la funcionalidad han influido notablemente la disponibilidad de materiales de construcción que cada época ha tenido, así como su específica capacidad tecnológica.²

La industria acomete un conjunto de procesos productivos en los cuales se transforman las materias

primas en bienes de forma masiva, que responden a las demandas que impone la sociedad y dependen fundamentalmente del desarrollo técnico y científico disponible en un sistema socio-económico concreto. Para realizarlos se requiere de energía, maquinarias, sistemas operativos, y obreros para operarlos.

La arquitectura a través de sus componentes artísticos y científicos, ha sido capaz de satisfacer, con



² Julián Sobrino: *Ver y hacer ver: modernidad y arquitectura industrial en España. El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica*, p. 11.

Figura 5. Fábrica de Turbinas AEG. Peter Behrens.

Fuente: www.metalocus.es

el manejo del espacio y la instalación de redes y mecanismos industriales; los requerimientos estéticos y funcionales, y las demandas tecnológicas, económicas, geográficas y sociales de la industria, para convertirse de esta manera, en arquitectura industrial.

El límite entre la arquitectura y la ingeniería industrial es una línea invisible. La industria requiere del diseño de procesos productivos y de maquinarias; de la dotación de infraestructuras, transporte y comunicaciones; o de la ingeniería en minas, química, u otras ramas científicas y tecnológicas, vinculadas a la especialización de los procesos industriales. Sin embargo, como conjunto, tal y como ocurre con otras funciones urbanas, suele considerarse como arquitectura industrial.

Águila define a la arquitectura industrial por sus resultados como: ...aquella que tiene una finalidad productiva, industrial, viva expresión del comercio y que tiene su fundamento en las necesidades socio-económicas. Esta definición engloba a todos aquellos edificios construidos o adaptados a la producción industrial, cualquiera que sea la rama de producción.³

Por lo que la arquitectura industrial en primera instancia, responde a exigencias utilitarias y económicas al estar estrechamente relacionada con la producción de bienes y es el gran contenedor de los procesos industriales y a la vez de oficios y tradiciones.

En ocasiones no se es consciente de su trascendencia e importancia, incluso es ignorada; pero desde la construcción de las primeras instalaciones industriales, estas cambiaron la morfología y el paisaje del lugar, así como la manera de vivir de las comunidades. Es imposible obviar su existencia y su influencia en la sociedad, en la geografía, en el medioambiente o en la ciudad. Se perfiló de manera paulatina en el entorno rural y urbano, por lo que también hay que reconocer la estrecha relación que existe entre la industria, el enclave territorial y el paisaje.

Esta arquitectura por lo general se encuentra vinculada a un contexto físico espacial determinado pero su influencia alcanza diversas escalas. En ella se localizan y desarrollan sistemas productivos relevantes para la historia social y económica de las comunidades, por lo que logra en primer lugar un dominio local y territorial.

En cambio, el paisaje industrial define las principales relaciones de la industria en un marco territorial más amplio. Los complejos industriales constituyen un elemento paisajístico visual, significativo y simbólico y a la vez crean relaciones recíprocas con el contexto, influyendo en gran medida en las condiciones climáticas y geográficas; la biota; el patrimonio cultural; los asentamientos humanos y sus costumbres; y las actividades económicas; entre otros aspectos.

Álvarez establece la definición esencial de ambos conceptos: el territorio es el espacio del obrar del hombre, mientras que el paisaje sería la proyección visible de aquel, de tal manera, que el paisaje se involucra con la imagen y la memoria al punto que puede convertirse en la imagen icónica de una región o un país, mientras, el territorio posee una dimensión concreta que se transforma en el tiempo a través de superposiciones de obras, procesos y acciones.⁴

Características de la arquitectura industrial

La primera condición que cumple la arquitectura industrial es su funcionalidad. Esta cualidad está presente en el diseño del sistema industrial, a través del uso racional del espacio y el despliegue de las estructuras y tecnologías disponibles, en correspondencia con los intereses productivos al cual responde.

En cualquiera de las piezas industriales: almacenes, fábricas, centrales eléctricas, entre otros; incluso en las viviendas obreras; «hay un lenguaje de

³ Inmaculada Águila: *Estructura y paisajes industriales. Patrimonio industrial, aprovechamiento cultural y reutilización*, p. 43.

⁴ Miguel Ángel Álvarez: *Patrimonio Industrial, Paisaje y Desarrollo Territorial. El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica*, pp. 22-23.

estilos no codificados que ofrecen una extraordinaria flexibilidad espacial, una composición equilibrada, una ajustada economía de materiales y una imagen volumétrica en la que se ordenan racionalmente la instalación y el contenedor». ⁵

Concepto que enfatiza la espacialidad como atributo de esta arquitectura, la que también se define como «diáfana» pues en su desempeño siempre estuvo presente la búsqueda de espacios flexibles, capaces de servir como recipientes al sistema de maquinarias, motores y artefactos de la industria, así como al desarrollo del flujo productivo. Esta cualidad cambió progresivamente con la aparición de materiales idóneos que favorecieron la creación de espacios cada vez más amplios.

La siguiente cualidad de la arquitectura industrial y mediante la cual se visualiza, es su expresión volumétrica, que destaca junto a su espacialidad; de ahí su carácter monumental. Puede expresarse de manera articulada o no, en lo que se refiere a la relación o enlace entre los diversos elementos industriales que lo conforman; y donde puede primar la volumetría vertical u horizontal en el diseño del conjunto.

Otro de los elementos significativos dentro de la arquitectura industrial son las piezas o elementos especiales, que cumplen funciones técnicas o energéticas específicas o complementarias, y que destacan por su dimensión o forma, pues alteran la volumetría predominante del conjunto, tales como



⁵ *Ibidem*. pp. 31-37.

Figura 6. Espacialidad característica de la arquitectura industrial. Interior de la fábrica de Turbinas AEG. Peter Behrens.

Fuente: www.metalocus.es



© Kiovet Sánchez Álvarez.

torres, elevadores, transportadores u otros artefactos, que añaden un significado especial y una marcada presencia en el paisaje.

El racionalismo y la economía en la expresión de las fachadas, fue otro de los propósitos de los arquitectos e ingenieros al diseñar los sistemas industriales. Cuando se utilizaban paredes de ladrillos, se recurría a los vanos –limitados por la capacidad portante de los muros– y a elementos ornamentales muy sencillos y elementales, diseñados para contrarrestar la desnudez de los paramentos; etapa en que los códigos estilísticos eran importantes, por lo que estos se adaptaban a la función industrial del edificio de la manera más simple posible, e incluso, se recurría a tipologías y códigos afines.



© Benh Lieu Song.

Gracias a la aparición de las estructuras de hierro, se incorporan los principios de la prefabricación, lo cual aportó espacios interiores más diáfanos que permitieron, a la vez, ubicar armónicamente las ventanas en las fachadas con el fin de favorecer la iluminación interior y dividir de manera virtual la altura del edificio, recurso que sirvió para expresar diferentes niveles y marcar la modulación arquitectónica y estructural de la misma.

Otras cualidades de la arquitectura industrial es que se redefine según la tecnología y al material empleado. Tal como ocurrió con la simbiosis del hierro y el vidrio y posteriormente de este con el acero, que lograron resultados estructurales, funcionales y estilísticos sorprendentes. Al aparecer el vidrio como material para la construcción, consiguió

Figura 7. Chimenea del antiguo taller de RENFE, parque del Clot, Barcelona.

Figura 8. Fábrica de Chocolates Menier, en Noisel, París, 1816. Diseñada por Jules Saulnier. Destaca la repetición de ventanas y la decoración de las paredes en perfecta simetría. Corona el edificio un sinnúmero de monitores para brindar la iluminación interior. En 1996 es adquirida por el grupo Nestlé.

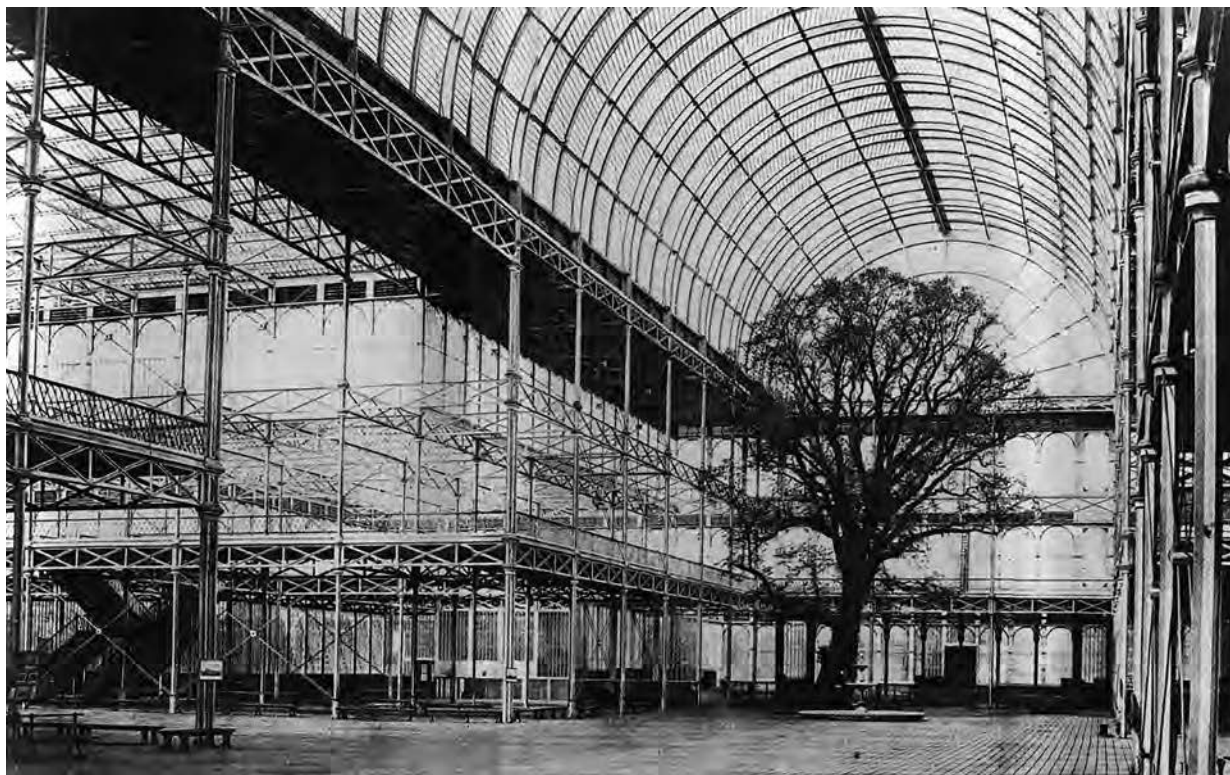


Figura 9. Cristal Palace diseñado por Paxton para la exposición de París en 1851.

Fuente: <https://lososdehipatia.com>

resolver de una vez por todas la iluminación interior de estos recintos, otrora oscuros, a través de monitores, tragaluces, ventanas o lucetas de cristal. Un claro exponente de la relación hierro-cristal, fue el Cristal Palace, diseñado por Paxton en 1851, donde la modulación del edificio se ajustó al tamaño de la pieza de vidrio disponible en el mercado.

El hormigón, como material novedoso en la construcción alcanza su empleo estructural en 1890 cuando fue utilizado en América por Ernest Leslie Ransome y en Francia por François Hennebique,⁶ el que construyó en 1895, la fábrica de hilaturas Charles Six de Tourcoing. Otro de los especialistas reconocidos en el diseño de fábricas con estructura de hormigón armado, fue Albert Kahn, al construir en 1906 la factoría no. 10 de Packard. Más tarde se suman otros sistemas fabriles construidos con este material que favorecieron la espacialidad y la

expresión monolítica que a partir de ese momento caracteriza a la arquitectura industrial.

En el siglo xx la arquitectura sufre importantes transformaciones, la primera y la más importante es la aceptación de los códigos protorracionalistas. Este movimiento sigue los preceptos de que el valor artístico de la obra lo determina la funcionalidad, máxima que coincide con el uso y difusión del hormigón armado, por lo que se aprovechan las posibilidades de este nuevo material y el principio de racionalidad, elemento básico que necesita la arquitectura industrial para alcanzar su funcionalidad.

En la segunda mitad del siglo xx el Movimiento Moderno desencadena un cambio radical en la arquitectura industrial, al imperar los modelos racionalistas en diversas escalas en aras de conseguir la simplificación, la economía y la estandarización.

⁶ Ernest Leslie Ransome (1844-1917) se considera el pionero en el uso del hormigón armado en E.U. François Hennebique (1842-1921), ingeniero, arquitecto y constructor francés, inventor de un sistema de construcción con hormigón armado, que permitió la rápida difusión del material en Europa a principios del siglo xx.

A partir de este momento, la arquitectura se manifiesta en todo el mundo, con sus dogmas fundamentales: la importancia de la planificación urbanística sobre la proyección arquitectónica; el mayor aprovechamiento del suelo y de la edificación; la racionalidad rigurosa de la forma arquitectónica y del análisis funcional, que incluye el estudio de la iluminación natural; la aplicación sistemática de la tecnología, de la normalización, de la prefabricación, la concepción de la arquitectura y de la producción industrial cualificada como factores condicionantes del progreso social; aspectos en los que se apoya la industrialización progresiva.

Esta nueva arquitectura, por tanto, juega un rol importante en la concepción de la ciudad, al conformar la trama urbana bajo otros conceptos: la ordenación del espacio urbano en función de la economía, en el conjunto de formas de producción y de procedimientos técnicos que le acompañan y que se expresa en los conjuntos fabriles y almacenes, en

los barrios obreros, en las zonas aledañas y en el paisaje urbano y rural.

La arquitectura industrial manifiesta el sistema básico y existencialista de Le Corbusier y de Gropius, «la esencia» de esta arquitectura, con principios como: la estandarización; operaciones más rápidas, fáciles y eficaces en función de la economía; el incremento de la producción para satisfacer la demanda de los bienes de consumo; de tal manera que estableció los principios del sistema prefabricado.

La arquitectura industrial ha conseguido representar una identidad única y auténtica que personifica el estilo de la industria y la «cultura empresarial», de tal manera que desde el siglo XIX docks portuarios, empresas de seguros, entidades bancarias, almacenes, empresas ferroviarias, a pesar de responder a programas diferentes, han establecido en cada sector, una expresión y un lenguaje tipológico



Figura 10. Uno de los pabellones de la planta Ford de Highland Park, Michigan, de hormigón armado; diseñada por Albert Kahn Associates. Inaugurada en 1910, fue la instalación fabril más grande del mundo en su momento, su espacialidad sentó el precedente para otras plantas similares.

Fuente: Ford Corporate

que trasciende los ámbitos nacionales, claramente identificable.

En la actualidad, con las bondades y características plásticas de otros materiales, la utilización del *bardage* o revestimiento de los muros exteriores,

muy utilizado desde los años 1960, se logran estructuras con expresión propia, definiendo junto a las instalaciones y el sistema de redes, el estilo autóctono del edificio o de la instalación industrial, que puede alcanzar resultados comerciales y estéticos.



Figura 11. Uso del *bardage* a manera de piel en los edificios industriales que logra la integración del mismo al paisaje urbano. Cortes Metalúrgicos, Oviedo. Arquitecto Oscar Miguel Ares Álvarez.

Fuente: ArchDaily

1.2.1. Desarrollo tecnológico y nuevos materiales

Los inicios del siglo XVIII se caracterizaron por la introducción del carbón como fuente de energía, la mejora y desarrollo de la máquina de vapor y la aparición de nuevos métodos para fundir el hierro pobre. Pero la auténtica revolución industrial parte de la máquina de vapor de Watt en 1769 que se utiliza por primera vez, en la minería y en la industria textil y siderúrgica.

Entre los años 1850 y 1870, se produce la Segunda Revolución Industrial y se manifiestan disímiles innovaciones tecnológicas y científicas. Surgen nuevas y mejoradas técnicas de producción industrial

y el desarrollo de sectores como la química, la eléctrica o la automovilística. La industrialización sobrepasa las fronteras inglesas y llega a otros países europeos; y a Rusia, Japón y Estados Unidos.

En este periodo aparece la primera maquinaria para la construcción. En la exposición de París de 1855 se muestran grúas y excavadoras utilizadas por Hausmman, pilotes para cimentación hincados por aire comprimido de Trigier (1841), chapas onduladas para coberturas empleadas por Flachet (1853), cubiertas de zinc e instalaciones de calefacción y de ventilación entre otras novedades.

Surgen también otras fuentes de energía, como el gas y el petróleo; que producen profundos cambios en el proceso industrial. Otras invenciones se sumaron como el motor de combustión interna, el



Figura 12. Celebración, el 10 de mayo de 1869, al finalizar la primera vía férrea transcontinental en Estados Unidos, que unió la ciudad de Omaha (Nebraska) con Sacramento.

Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Primer_ferrocarril_transcontinental_de_Estados_Unidos

Figura 13. Uso por primera vez del acero como estructura en la Galería de las Máquinas de la Torre Eiffel. Exposición Universal de París, 1889.

Fuente: <http://recordandoarquitecturas-perdidas.blogspot.com>



desarrollo del aeroplano y el automóvil, la refrigeración mecánica o la invención del teléfono y la radio; sistemas que se fueron perfeccionando con el tiempo y que a la par especializaron la arquitectura industrial.

Durante la primera revolución industrial el hierro se aplicó casi exclusivamente al ferrocarril. Este permitió el desarrollo de la comunicación terrestre y el comercio. A finales del siglo XIX en Estados Unidos y Europa ya se habían construido miles de kilómetros de vías férreas que enlazaron ciudades y continentes, creándose las grandes redes transcontinentales de América del Norte (1870) y de Eurasia (hacia 1900).

El desarrollo del transporte naval alcanzó también un notable desarrollo. El más importante evento fue la aplicación en los barcos del sistema de calderas

a vapor de triple y cuádruple expansión, la introducción del casco de hierro en 1860 y del acero en 1879, así como el uso de la turbina a vapor en 1894, y la eliminación del velamen auxiliar en 1880. Estas innovaciones disminuyeron los costes de mantenimiento y de energía de las naves y por otra parte, aumentaron el espacio destinado a mercancías y pasajeros.

Luego de su introducción en el mercado, el hierro se convierte en el metal más idóneo para la arquitectura industrial con las mejoras que recibe resultado de varias innovaciones. En 1878 se crea un sistema para explotar el hierro rico en fósforo y el procedimiento Siemens-Martin permite abaratar la obtención del producto, lo que posibilitó la generalización de su uso. El enriquecimiento del metal permite nuevas aplicaciones en la industria de la construcción y de armamentos.

Aparecen otras aleaciones con el hierro que ofrecen novedosas ventajas para su empleo: el hierro laminado permite en 1845 se utilicen las vigas de perfil I, sistema conocido como Balloon Frame; o el hierro maleable utilizado en la construcción del Britania Tubular Bridge. En la rama constructiva se levantan puentes de hierro, estaciones de trenes, mercados, almacenes, muelles y espigones, o monumentos como la Torre Eiffel en la Exposición de París en 1889.

El acero surge de la aleación del hierro con una pequeña cantidad de carbono. En un principio fue un metal muy caro que se limitó a productos utilitarios y de precisión. El convertidor de Bessemer en 1855 permitió producir el acero a un precio razonable, a partir de lo cual se utiliza en la rama armamentista hasta que se emplea como material constructivo en la Exposición Universal de París de 1889, en la Galería de las Máquinas de la Torre Eiffel.

Otro de los edificios pioneros en la utilización del acero estructural fue la sede de la Home Insurance Company de Chicago (1883-1885), diseñado por William Le Baron Jenney⁷ donde se emplearon las barras de acero Bessemer. Su estructura metálica permitió cubrir grandes luces en beneficio de la diafanidad y flexibilidad de la planta industrial y la incorporación de un gran número de vanos con considerable amplitud en las fachadas.

El acero como material estructural proveyó de nuevas variantes estructurales: en las cubiertas como cerchas metálicas, en las columnas, en pilares combinados con los muros de carga. Para aplicar el material en sistemas estructurales fue necesario mejorar las técnicas de unión, principalmente, la soldadura y el roblonado.⁸

En Alemania, en 1917, se normalizan los perfiles laminados. Aparece también la laminación en frío dando lugar a perfiles y chapas que se utilizan en estructuras metálicas ligeras y en la carpintería.

Además del hierro y el acero, se conocen otros metales imprescindibles en el progreso industrial, uno

de ellos es el aluminio, metal muy ligero y resistente, descubierto por Wötkler en 1845 y puesto en uso en 1886 cuando se le aplica el proceso de electrólisis. Se introduce con éxito en la construcción por su ligereza y resistencia a la corrosión.

En los albores del siglo xx se producen avances importantísimos con la sustitución del antiguo mortero de cal y arena por el de cemento lo que permite a la vez, la aparición del hormigón. La unión de este último con el acero lleva al uso del hormigón armado. Los primeros estudios sobre elementos de hormigón armado se basaron en teorías de resistencia máxima, sin embargo, en 1906, se adoptó la teoría elástica de Coignet y Tedesco, base de cálculo que



⁷ William Le Baron Jenney (1832-1907), arquitecto e ingeniero estadounidense de la primera Escuela de Chicago. Se le considera el «padre de los rascacielos».

⁸ Roblón. Elemento de acero, empleado para materializar la unión de estructuras metálicas.

Figura 14. Home Insurance Company de Chicago (1883-1885), diseñado por William Le Baron Jenney, en Illinois. Pasó a la historia como el primer rascacielos moderno del mundo donde se utilizó la estructura de acero.

Fuente: <https://www.jmhdezhdz.com>

garantizó la flexibilidad y las condiciones adecuadas de seguridad del material.

La aplicación del hormigón armado en los inicios del siglo xx se produjo a la par tanto en Francia, como en Estados Unidos. En Francia se utiliza mediante una variante de bloques reforzados con barras de hierro longitudinales en su cara inferior, mientras que en EE. UU, se usa en la construcción de silos y otros edificios similares, y en las estructuras de edificaciones mediante sistemas patentados.

El uso del hormigón armado llega a España en 1898 gracias al ingeniero José Eugenio Ribera que lo aplica en pilares, suelos y paredes. En tanto Cuba fue el primer país que produjo cemento en Iberoamérica. Las primeras fábricas de cemento Portland se asientan en La Habana a partir del siglo xix: en 1895 se inaugura la primera fábrica cubana en la calle Zanja; en 1901 comienza a producir este material «El Almendares» de tecnología francesa y la fábrica de cemento de Mariel se inaugura en 1918, instalaciones que precedieron el uso del hormigón armado en la Isla a principios del siglo xx.⁹

A partir de 1870 y durante la primera mitad del siglo xx se da un salto cualitativo de la industria que se beneficia de nuevos sistemas tecnológicos y se caracteriza por la introducción de la energía eléctrica, el uso del petróleo sustituyendo al carbón y mejoras en la captación de energía hidráulica a través de turbo máquinas, y al final del periodo, de la energía nuclear. Esta innovación en la obtención de nuevos materiales y fuentes energéticas influyó, tanto en la distribución en planta y su organización, como en la ubicación industrial. De esta forma se desarrolla desde la pequeña, la mediana industria hasta los complejos industriales; y genera un proceso de división y especialización del trabajo.

Uno de los materiales más novedosos y útiles en la construcción lo constituyen los plásticos. Ellos ocupan un lugar importante en el sector de la construcción, como aislantes e impermeabilizantes, en juntas, en elementos ornamentales de fachada o

como sustitución del vidrio. Sin embargo, no se ha podido incorporar como material estructural donde aún son esenciales el acero y el hormigón.

La aparición de estos y otros materiales, han dado lugar al nacimiento de nuevas industrias tales como la electrónica, de ordenadores, la aeroespacial, de las comunicaciones, entre otras, las que han originado cambios profundos en el proceso de producción con tendencia a series cortas, el uso de mano de obra altamente cualificada, elevados costes de investigación, la utilización de maquinaria altamente especializada y sistemas de producción automatizados.

En el aspecto energético se dispone de una amplia gama de fuentes energéticas alternativas que se manejan ante la crisis del petróleo.

1.2.2. Tipologías de la arquitectura industrial

Las tipologías que asume la arquitectura industrial, responden al funcionamiento de los procesos de la industria, a los cambios tecnológicos y a los materiales disponibles en cada etapa histórica.

Producto de la diversidad y complejidad técnica de dichos procesos, esta arquitectura se caracteriza por una gran variedad tipológica que abarca los tipos edilicios y de infraestructura, generados principalmente por su función industrial: productivas, extractivas, energéticas, del transporte y las comunicaciones, equipamientos técnicos, entre otros. Incluye además una diversidad de sistemas de almacenaje; residenciales, de centros asociativos y asistenciales de los trabajadores; y de servicios públicos u obra pública.

Sobrino clasifica cuatro etapas en el devenir de la arquitectura industrial, vinculadas al desarrollo tecnológico que de manera significativa, se relacionan con las tipologías industriales:

⁹Felicia Chateloin: *De la arquitectura del molde o la identidad de la ciudad cubana*, p. 252.

1. Los edificios proto-industriales que se enmarcan entre el siglo XVIII y el primer tercio del siglo XIX
2. Los edificios del período industrial que fueron realizados en los dos últimos tercios del siglo XIX.
3. Las plantas industriales surgidas del Movimiento Moderno desde los años veinte del siglo XX, hasta los años sesenta.
4. Los edificios neo-tecnológicos de la época post-industrial que anticipan el concepto de la fábrica futura.¹⁰

La época pre-industrial se caracterizó por la instalación de edificios donde predominó la función productiva manufacturadora, el uso de energía mecánica generada por fuentes naturales y el almacenaje. Destacan los molinos, almacenes y otros edificios para el procesamiento agro-industrial como bodegas, cervcerías, depósitos; la industria naval

y los sistemas portuarios, las tabaquerías, entre los más significativos.

En ocasiones, para el desempeño de esta primigenia industria, fue necesario utilizar códigos de otras tipologías arquitectónicas, desde la arquitectura doméstica hasta la civil pública, y adaptarlos a la nueva función, aspectos que fueron transformándose a medida que aparecían nuevos materiales que dieron respuesta, de manera progresiva, a las funciones tecnológicas, espaciales y volumétricas de la propia industria.

Esta producción manufacturadora exigió la construcción de instalaciones industriales, con criterios de monumentalidad. Como ejemplo se puede nombrar: la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, concebida como una arquitectura con visión futurista.



¹⁰Julián Sobrino: *Arquitectura de la Industria en Andalucía*, p. 19.

Figura 15. La Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, España, en la actualidad es la sede del rectorado de la Universidad de Sevilla.

Fuente: <https://conocerespanablog.wordpress.com>

Los edificios del período industrial realizados en los dos últimos tercios del siglo XIX se construyeron con recursos y métodos de la albañilería tradicional, utilizando estructuras y materiales como vigas y cerchas de madera, bóvedas de piedra natural o de ladrillo, sobre muros de carga. En ellos se resuelven los aspectos técnicos de la industria desde la experiencia y la pericia de los albañiles.

La tradicional composición arquitectónica, de raigambre clasicista, articulada a partir de la ordenación equilibrada de los elementos de cerramiento, soporte y cubierta, influirá

notablemente en los proyectos industriales del siglo XIX y estos no sufrirán grandes cambios hasta que, ya agotado ese siglo, la propia industria proporcione los nuevos materiales constructivos capaces de concebir unas nuevas estructuras alejadas de las antiguas construcciones realizadas con grandes sillares y complicadas articulaciones en piedra o madera.¹¹

La aparición de los motores de vapor o de gas pobre define la concepción tipológica del edificio en el primer periodo industrial. La tipología frecuente

¹¹ *Ibidem*, p. 10.

Figura 16. Los edificios del período industrial realizados en el siglo XVIII y principios del XIX, se construyeron con recursos de la albañilería tradicional. Centro de interpretación de la Ruta de las fábricas textiles. Béjar. Salamanca. Castilla y León, España.

Fuente: <https://siempredepasso.es/que-ver-hacer-ruta-fabricas-textiles-de-bejar-salamanca>



para estas fábricas era una planta rectangular larga y estrecha para acoger a las máquinas y conseguir la iluminación mediante la ubicación de ventanas en su lado mayor, ganando en altura para permitir el funcionamiento del motor vertical conectado con otras máquinas a través de la transmisión horizontal.

Eran característicos los edificios altos divididos en plantas a manera de bloques de viviendas. Los componentes más pesados como las maquinarias y los sistemas energéticos se ubicaban en la planta baja, mientras que en los niveles superiores se desarrollaban las labores de manufactura o aquellas que requerían de poca mecanización.

A finales del siglo XIX, la introducción de columnas prefabricadas de hierro, permite la construcción y el montaje más rápido de las instalaciones industriales y la obtención de luces e intercolumnios libres,

condiciones favorables para viabilizar el proceso constructivo y alcanzar espacialidad.

Los edificios industriales que se construyen en gran escala como fábricas, refinerías, centrales energéticas, almacenes, hangares e instalaciones portuarias, entre otras; gracias al recurso estructural del hierro, favorecido luego por su alianza con el vidrio, fue extensivo a estaciones de ferrocarriles, grandes naves expositoras, invernaderos; con una alta carga simbólica y expresiva, por lo que en muchos casos la arquitectura industrial fue pionera en cuanto a innovaciones constructivas y conceptuales, e incluso estéticas, y aportó elementos a la arquitectura moderna.

No debe dejar de mencionarse la construcción de poblaciones enteras que también forman parte de la arquitectura industrial como las ciudades mineras, las comunidades ferroviarias o azucareras,



Figura 17. Residencias de trabajadores Eisenheim Oberhausen Ruhr. Se fundó a mediados del siglo XIX cerca del Gutehoffnungshütte.

Fuente: Vinos y Caminos, junio 2018.

entre otras. Fueron diseñadas para alojar a los trabajadores de las instalaciones industriales y a sus familias. Muchas de ellas respondieron a determinadas formas y relaciones socio-laborales, y a principios urbanos con conceptos colonialistas, utópicos o socialistas.

Desde finales del siglo XIX y sobre todo durante el siglo XX, el hormigón armado favoreció el diseño de edificios «de planta flexible y modular que por su dinamismo y funcionalidad se insertan en las corrientes vanguardistas del momento»,¹² que hará posible, mediante diversas combinaciones, dar respuesta a diferentes formas y posibilidades estructurales. El hormigón armado, se considera como un material básico de la arquitectura industrial, con sus variantes de compresión y pretensado.

En tanto, los principios de Bauhaus y del Movimiento Moderno se aplicaron a todo tipo de edificaciones industriales a partir de la segunda mitad del siglo XX. La arquitectura racionalista coincide con la fase neotécnica de la industria. Esta coincidencia deriva en una nueva tipología arquitectónica: la planta industrial, caracterizada por la diafanidad espacial que genera la producción de edificaciones de una o varias plantas, con cubiertas planas, con grandes luces entre pilares donde se imponen los principios de la prefabricación y diseños diversos donde la estructura adquiere su propia expresión y es parte de su valor estético.

Se concluye que entre los tipos más representativos del sistema industrial se destacan las edificaciones con diversas funciones: las fábricas, las centrales

¹² *Ibidem*, p. 10.

Figura 18. Edificio industrial polifuncional Elmag Factory, Lombardía (1964), con estructura prefabricada, destinado a la producción, oficinas y área de exposición, diseñado por el Arq. Angelo Mangiarotti.

Fuente: www.atlantearchitettura.beniculturali.it





Figura 19. Apple Park. Es la sede de la empresa multinacional de tecnología Apple, en la localidad de Cupertino California, Estados Unidos. Fue proyectado por Foster and Partners e inaugurado en el 2017. Se extiende en 71 Ha de las cuales el 80 % es vegetación natural. En la instalación laboran 12 000 trabajadores.

Fuente: arquitecturativa

hidroeléctricas y termo energéticas, los gasoductos; los almacenes-silos y naves- los hangares; las infraestructuras: portuarias, técnicas, viales y ferroviarias, entre otras; con funciones, materiales estructurales y expresiones espaciales y volumétricas muy disímiles. También los servicios auxiliares que acompañan estos complejos como las comunidades de vivienda obrera y los edificios administrativos. La industria para su funcionamiento, requiere además de las condiciones específicas de los sistemas energéticos, que al ser más complejos, requieren de mayores espacios y conforman también otras piezas especiales y complementarias.

En el siglo xx surge la industria biotécnica, que se caracteriza de manera general, por la automatización de los procesos productivos; una producción más individualizada y de gran variedad en las series –en contraposición a las grandes series únicas– a la que se le denomina fábrica flexible. En ella las máquinas asumen las labores más rutinarias y

peligrosas, de tal manera que el proceso industrial requiere de menos mano de obra y de mayor cualificación de los obreros. Como ventajas logran una integración con el medio ambiente, un gran desarrollo de las comunicaciones y la racionalidad de recursos. Estos nuevos sistemas industriales han generado los tecnoparques, los parques empresariales, los parques científicos, entre otros, con una influencia notable en el desarrollo urbano.

Criterios posteriores de planificación urbana e industrial llevaron al diseño de los polígonos industriales o parques industriales. Estos se caracterizan por abarcar un extenso territorio, donde se concentran diversas actividades industriales, que pueden estar relacionadas entre sí y que cuentan, además, con sistemas propios tales como: fuentes de energía y de agua, transporte, mano de obra, mercados o áreas de servicio, sistema de impuestos y aranceles, disponibilidad de servicios y de apoyo esenciales para el funcionamiento general, entre otros.

1.3. Arqueología y patrimonio industrial

Antes de que el término de patrimonio industrial fuese reconocido para designar los cuantiosos y diversos bienes culturales vinculados a la industria, su estudio estuvo reservado a las ciencias arqueológica y antropológica.

Las iniciativas para salvaguardar los vestigios materiales y la memoria de la industria partieron del interés de sectores populares en localidades con profundas raíces obreras cuya motivación fundamental era evitar la destrucción de estructuras que formaban parte de su vida y sus tradiciones. El debate se enriqueció con la participación de intelectuales y académicos especializados, interesados en identificar y documentar los sitios industriales históricos y conservar los vestigios de la industria y su contexto, incluidos la geografía y el paisaje.

Si bien desde el siglo XIX se empleaba el término arqueología de la industria, se reconoce que el término arqueología industrial fue acuñado en 1950 por Donald Dudley,¹³ y luego popularizado en diferentes publicaciones, hacia 1955, por el historiador inglés Michael Rix,¹⁴ que fundamentaron los conceptos y metodologías para arribar a estudios más sistemáticos.

Los británicos se convirtieron en los primeros en reconocer los valores industriales, en la primera conferencia mundial de arqueología industrial realizada en Inglaterra en 1959. En los años 60 fundaron asociaciones como el Consejo de Arqueología Británica (CBA), y su Registro Nacional de Monumentos Industriales –The National Survey of Industrial Monuments– nacidos en 1967 que se nutrieron del inventario realizado a finales de los 50, e impulsaron además los primeros estudios y repertorios de monumentos y sitios industriales. Figuras relevantes del campo de la arqueología se vincularon a esos empeños, como el arqueólogo Angus Buchanan, quien definió la arqueología industrial

como el «campo de estudio que abarca la investigación, clasificación y la preservación de los monumentos industriales, además de establecer la significación de esos monumentos en el contexto de la historia social y la tecnología».¹⁵

La arqueología industrial ha sido desde entonces definida como la rama que se ocupa del estudio científico de la industria, de su arquitectura y de los procesos derivados de la actividad industrial en un territorio. A través de ella se investigan, de manera minuciosa, los restos físicos de las instalaciones y de las comunidades del pasado industrial para, a partir de hallazgos y evidencias, desarrollar su caracterización, valoración y catalogación, con el propósito de registrar su condición como bien patrimonial.

Durante la década de 1970 el interés en torno a la arqueología industrial se amplió, gracias a la divulgación del tema. En 1973 se crearon en Inglaterra los primeros museos asociados al pasado industrial como el Ironbridge Gorge y el Beamish. Mientras los conceptos en torno al tema evolucionaron en otros países como Francia y Estados Unidos.

En Francia, el patrimonio industrial tiene a uno de sus más grandes teóricos en el historiador y académico Louis Bergeron,¹⁶ quien dedicó su vida a la valorización del patrimonio industrial como parte de ICOMOS y de la UNESCO, «cuando las ciencias sociales hablan de patrimonio industrial, evocan no los fundamentos del comercio, sino una herencia, una memoria, las trazas de un pasado industrial revolucionado».¹⁷ Con su quehacer teórico y práctico, Bergeron y otros especialistas, enriquecieron el concepto de patrimonio industrial hasta abarcar integralmente el universo de la industria y sus potenciales de reuso.

La década de los años 80 del siglo XX resultó fundamental para la definición de los principios de

¹³ Jefe de Departamento de Extramurales de la Universidad de Birmingham.

¹⁴ Universidad de Leicester.

¹⁵ Miguel Ángel Álvarez-Areces: *Patrimonio Industrial, Identidad Cultural y Sostenibilidad*, p. 14.

¹⁶ Louis Bergeron (1929-2014), historiador y arqueólogo francés, fue uno de los fundadores, en 1978 de Comité de Información y vínculo con la arqueología, el estudio y la puesta en valor del patrimonio industrial -CILAC- de la cual fue vicepresidente. Asumió la presidencia de TICCIH entre 1990 y 2000, logró gran reconocimiento de las organizaciones internacionales del patrimonio como UNESCO e ICOMOS.

¹⁷ Bergeron Louis y Dorel-Ferré G. *Le Patrimoine Industriel, un Nouveau territoire*.



Figura 20. El museo Ironbridge abrió en 1973, considerado el primer puente de hierro del mundo construido en 1779 sobre el río Severn y puesto en uso en 1781. En 1934 fue declarado monumento antiguo. Se convirtió en una imagen icónica del patrimonio industrial pues el lugar acogió a la Primera Conferencia Internacional sobre la Conservación de los Monumentos Industriales (FICCIM) de 1973.

Fuente: Wikipedia



Figura 21. Entrada al Museo de Beamish, en el Condado de Durham en Inglaterra. Conocido como el Museo vivo del Norte. Es un famoso enclave museístico a cielo abierto donde se puede aprender sobre la historia de la vida asociada a la industrialización en el noroeste de Inglaterra entre 1820 y 1950.

Fuente: Wikipedia

conservación, gestión y salvaguarda del patrimonio industrial. Por un lado, la definición de arqueología y de monumento de la industria evolucionó hacia el concepto de patrimonio industrial, devenido fundamento de la doctrina del TICCIH. Por otro lado, se amplió la mirada y la visión hacia ese patrimonio, que incluyó ejemplos de otros países y regiones como Francia, Alemania, Viena, España, Portugal, Italia, América Latina, Asia y Norteamérica.

Es notable en los últimos años el desarrollo de la Arqueología Industrial como disciplina pues determina la metodología a seguir a través de los criterios multidisciplinarios que permiten avalar la autenticación del bien industrial.

En su esencia, el patrimonio industrial abarca todo lo que se relaciona con la industria, con su arquitectura, y con su sistema de producción. Desde su surgimiento, las actividades industriales generaron una variedad de sistemas productivos que hoy son parte de la herencia cultural de países, territorios y ciudades. La necesidad de su reconocimiento, se manifiesta con mayor énfasis en los últimos años ante la obsolescencia de muchas instalaciones industriales y la intención de conservar las evidencias materiales y la transmisión de la memoria asociada a la actividad fabril del pasado.

Esta perspectiva sitúa al patrimonio industrial como parte del patrimonio cultural entendido en su conjunto, y con características muy particulares a considerar. Se define como patrimonio por sus componentes materiales e inmateriales, y por las diversas disciplinas que intervienen en su manifestación. En lo referente al ámbito histórico, se establece una relación entre arqueología y el patrimonio industrial, con una óptica de historia aplicada, que marca una relación entre economía y patrimonio.¹⁸

Patrimonio industrial y arqueología industrial constituyen, por tanto, campos de estudio que comparten estudios teóricos y prácticos; se mantienen estrechamente relacionados para lograr una comprensión del pasado que se interpreta en el presente

y que hace posible conservar, salvaguardar y reutilizar el patrimonio industrial, como elemento de la identidad y del patrimonio cultural de los pueblos.

1.3.1. Reconocimiento internacional del patrimonio industrial

La transformación del patrimonio industrial de bien productivo en bien cultural se produjo como resultado del proceso de desindustrialización desde finales de los años 60, cuando la economía dejó de centrarse en la producción manufacturera para dar paso a la industria de los servicios, las tecnologías del conocimiento, la industria del diseño, la biotecnología y los servicios de consultoría e investigación, entre otras actividades emergentes.

En ese contexto, vastas regiones tradicionalmente vinculadas a la industria extractiva y metalúrgica y a la producción textil, entre otros sectores, comenzaron a cerrar sus fábricas. Algunas continuaron sus funciones en otros países con condiciones productivas y de mano de obra más ventajosas, mientras que muchos de los antiguos enclaves industriales se desmantelaban para servir como materia prima o satisfacer la demanda de suelo para nuevos proyectos.

El enfoque resultó, en muchos casos, radical y traumático, considerado un atentado a la memoria y a la identidad colectiva, lo que no tardó en despertar la alarma y la protesta de comunidades obreras, de la sociedad civil, de los intelectuales y de los defensores del patrimonio cultural. La pérdida de edificaciones consideradas testimonios de la memoria ingenieril y técnica de la humanidad, llevaron a aunar los esfuerzos por conservar y proteger ese tipo de obras y que desde las instituciones internacionales del patrimonio se reconociera la diversidad de bienes relacionados con la industria.

¹⁸ Giovanni Luigi Fontana: *Historia del Patrimonio Industrial. Objetivos y metodología*, p. 7.

Los primeros pasos para reconocer los valores culturales del patrimonio industrial se gestaron desde finales de los años 60, primero en Inglaterra, y luego en otros países de Europa, como Francia, Bélgica, Alemania y los Estados Unidos.

En 1973, junto a la inauguración del Museo Ironbridge Gorge, se realizó la First International Conference on the Conservation of Industrial Monuments (FICCIM). A esta le siguieron la segunda, SICCIM, en Bochum, Alemania y la tercera, en Estocolmo, Suecia. Esta última se considera un hito en la historia del patrimonio industrial, pues en ella se crea en ese mismo año, el TICCIH, organización independiente y sin fines de lucro que funciona, desde ese momento, como consejera y asesora el ICOMOS en los temas del patrimonio industrial y que posee capítulos y membresía en diversos países de Europa, Asia y América.

En los coloquios de 1973, 1975 y 1978, se registraron avances importantes en el tratamiento teórico y metodológico del patrimonio industrial y se ampliaron las categorías y fronteras para su estudio,

documentación y protección, incluyendo información sobre sitios como España, Estados Unidos, América Latina y el norte de Europa.

En los años 80, países como Francia, Alemania y los Estados Unidos avanzaron en la organización de sus propias asociaciones dedicadas al patrimonio industrial. A las primeras declaratorias y estudios sobre puentes y enclaves mineros de carbón, siguieron otros como los canales, los asentamientos industriales, entre otras tipologías.

La cuarta conferencia de TICCIH se realizó en Francia, en 1981, en las ciudades de Lyon y Grenoble, donde se creó la asociación francesa equivalente a TICCIH, bajo las siglas CILAC: Comité de Información y de Unión para la Arqueología, el Estudio y la Valoración del Patrimonio Industrial que ha desempeñado un rol destacado en la toma de conciencia en torno al patrimonio industrial francés y del mundo.

En la década del 80 comenzaron las inscripciones en la lista del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO de ejemplos valiosos y representativos de



Figura 22. Vista de Ouro Preto, Brasil.

Fuente: Arumjournal.

determinados períodos y momentos del desarrollo industrial. En 1980 se inscribió la ciudad de Ouro Preto, testimonio urbano y edilicio de la «corrida del oro» en el siglo XVIII en la región de Minas Gerais, Brasil y en 1986 se inscribió Ironbridge.

En 1990 el Comité de Ministros del Consejo Europeo exhortó a los estados a tomar medidas para inventariar, preservar y valorizar el patrimonio industrial dando inicio a los primeros programas conjuntos destinados a su gestión desde el punto de vista cultural.

En esa década Bélgica, además de convertirse en la sede del coloquio de TICCIH en 1990, se destaca como uno de los países que registra avances en la

protección del patrimonio industrial y en su musealización. El Museo de la Industria (MIAT) en Gante, se inaugura como un repositorio de la memoria de la industria textil. Las infraestructuras de las antiguas minas Bois du Cazier y Grand Hornu, designadas por la UNESCO como patrimonio en común, fueron adaptadas como centros culturales y espacios para el arte, incluyendo un Centro de Innovación para el Diseño (CID) y el museo de arte contemporáneo de la federación Wallonie-Bruxelles (MAC).

Otros países se incorporaron al listado de la UNESCO en ese período como Alemania, que tiene un referente exitoso de lo que se puede lograr a partir del binomio turismo cultural-patrimonio industrial con la recuperación y reuso de las minas de



Figura 23. Museo de la Industria (MIAT), Bélgica.

Fuente: Revista visitgent.



Figura 24. Bois du Cazier, Charleroi, Bélgica.

Fuente: Revista Sur la Nouvelle Gazette Centre.

carbón de Zollverein en el Valle del Ruhr, inscrito en la lista del Patrimonio Mundial, en 2001.

En Holanda se destaca el sistema de molinos de Kinderdijk-Elshout, inscrito en 1997 y el complejo

industrial Van Nelle, considerado uno de los monumentos más relevantes de la escuela de arquitectura moderna holandesa, realizado por los arquitectos Brinkman y Van der Vlugt, entre 1925 y 1931. Fue reconocido como patrimonio por la UNESCO, en 2014.



Figura 25. Kinderdijk, Holanda. Antigua fábrica de tabaco, té y café que funcionó hasta los años 90 y desde el año 2000 se utiliza como espacio de oficinas, eventos y centro de visitantes, de acuerdo con el proyecto del Arq. Wessel De Jonge.

Fuente: Pixabay



Figura 26. Antigua fábrica Van Nelle, Holanda.

Fuente: Wikipedia

Italia, por su parte, atesora sitios relevantes asociados a la industria textil y metalúrgica. Para su estudio y conservación creó la Asociación de Arqueología y Patrimonio Industrial (AIPAI), la cual mantiene un intercambio activo con universidades, centros de investigación y con las autoridades gubernamentales, con el objetivo de proteger y salvaguardar el patrimonio industrial. Otros países europeos también atesoran ejemplos de patrimonio de la humanidad como: en Austria, el ferrocarril Semmering, en 1998 y en la India, el ferrocarril Darjeeling Himalayan, en 1999. En España, referencia histórica indispensable para los estudios del patrimonio industrial en Cuba, los programas de protección y salvaguarda cobran auge a partir de la década de los años 80, aunque existen antecedentes importantes

en los años 70 en Barcelona, de movimientos sociales surgidos como consecuencia de la renovación urbana propuesta en el Plan de la Ribera, Barceloneta-Poble Nou, que causó amplias demoliciones de edificios industriales y de vivienda popular.

Las estrategias de valorización y reúso adaptativo de conjuntos industriales, fabriles y mineros, así como villas y asentamientos obreros con su acervo inmaterial de memoria, tradiciones, costumbres y saberes acumulados, han tenido el apoyo de otras organizaciones como el capítulo español de TICCIH, Asociación de Arqueología Industrial Cultura y Naturaleza (INCUNA), Cultura y Naturaleza, fundada en 1999 y desde 2011 declarada utilidad de interés público por el estado español, dedicada

a investigar, preservar y valorizar el patrimonio industrial en su más amplia definición.

En la península Ibérica son muchos los ejemplos destacados como obras de interés patrimonial, o incluidos en la lista del Patrimonio Mundial. Destacan el Paisaje de las minas de Sal de Cardona y las Minas de Almadén, registradas por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad, mientras en Lisboa, Portugal, sobresale el conjunto de la antigua Central Tejo, excelente ejemplo de arquitectura industrial en hierro, construida a principios del siglo xx, y declarado monumento en 1986. Desde 2006 alberga usos culturales y de museo.

El panorama en América Latina es bastante heterogéneo, en Brasil, existe desde 1937 el Instituto Nacional del Patrimonio (IPHAN), que registró la primera inscripción de patrimonio industrial en la lista de la UNESCO con la ciudad de Ouro Prieto, en 1980; le seguiría Diamantina, en 1999. En Bolivia, en 1987, se inscribió la ciudad de Potosí, enclave de una gran riqueza argentífera cuya producción se remonta a los inicios de la colonización española. En México, a pesar de tener un diverso patrimonio industrial, los comienzos se dilataron hasta el año 1994, en que se realizó el primer congreso sobre el tema. En el área del Caribe insular se destaca Cuba, que se integró a la lista con el Valle de los Ingenios,



Figura 27. Antigua Central Tejo, termoelectrónica de Lisboa, hoy Museo de la electricidad y de la arqueología industrial.

Fuente: EDP_Foundation. www.archdaily

inscrito en la lista del Patrimonio Mundial, junto a la ciudad de Trinidad, en 1988. En Chile se destacan asentamientos como las Villas de Santa Laura y Humberstone, ambas inscritas en el Patrimonio Mundial.

En 2001 la UNESCO encargó la elaboración de un informe y un listado cuyos resultados mostraron que, a pesar de su amplia representatividad y diversidad a nivel global, solo el 4 % de los sitios del patrimonio mundial correspondían a la industria; para ese momento existían solo veintiocho sitios inscritos, en su mayoría de Europa y Estados Unidos.¹⁹

Esta lista contiene ejemplos de todos los continentes y de numerosos países, en los que se reconoce, además del objeto y el sitio específico, el paisaje circundante. El listado se diversifica con rapidez, mientras que se acumulan experiencias y se registran avances en la creación de organizaciones, congresos, cartas y declaratorias sobre el patrimonio industrial. Estas han ayudado a establecer la doctrina y los principios para la conservación y salvaguarda del patrimonio industrial.

El recorrido evidencia como, en relación con otras estructuras patrimoniales, los sitios del patrimonio industrial se hallan entre los más diversos, dispersos y complejos de investigar, inventariar y categorizar. Entre los factores se encuentran las disímiles escalas y tipologías, las épocas constructivas y localización, desde los asentamientos junto a fuentes naturales de materia prima, hasta aquellos próximos o en la periferia de centros urbanos y ciudades históricas.

En las dos primeras décadas del siglo XXI se evidencia un auge en los planes y estrategias de conservación y reuso del patrimonio industrial. A pesar de ello, el desmantelamiento de estructuras y conjuntos industriales valiosos se mantiene, con argumentos tales como la obsolescencia funcional y tecnológica de las instalaciones, situación que alarma a la comunidad del patrimonio.

El patrimonio industrial en desuso constituye una oportunidad de desarrollo, junto a la cual subsisten amenazas, pues si bien se dispone de amplias áreas y estructuras con un amplio potencial para nuevas funciones, los procesos inversionistas generan presiones e intereses a favor de la renovación urbana, no siempre compatibles con la conservación del patrimonio cultural y natural y de los paisajes industriales, o suelen ser costosos.

Las estrategias apuestan por equilibrar los procesos de transformación y regeneración urbana con proyectos que, en lugar de erradicar y demoler las antiguas industrias, se encaminen a su revalorización y reuso aprovechando el potencial que ofrecen para la ciudad y las comunidades.

Documentos y cartas internacionales del patrimonio industrial

Tomó tiempo antes de que el patrimonio industrial contara con un cuerpo teórico conceptual propio, pues es un área de estudio relativamente nueva, diversa y abarcadora. Una vez superada la tendencia a priorizar el valor del monumento aislado, la estética arquitectónica o incluso los criterios técnicos y funcionales típicos de la industria, se debió buscar un balance integrador de todos los enfoques, incluyendo el ámbito de lo inmaterial vinculado a las tradiciones, las expresiones vernáculas, las identidades y los *savoirs-faire*.

Entre los primeros documentos internacionales del patrimonio cultural se reconoce la Carta de Burra adoptada por el Comité Nacional de Australia en 1979 y revisada en 1999. Esta abrió nuevas perspectivas al expresar claramente la noción de valor del sitio urbano o rural más allá de la creación arquitectónica como hecho aislado. En su artículo 1.1 se amplían los criterios sobre el valor cultural de los monumentos, que pueden ser conmemorativos, parques, jardines, plantas, lugares asociados

¹⁹ Michael Falser compiló y escribió el informe titulado: *Is Industrial Heritage underrepresented on the World List? Visto en Sarah Rovang. The UNESCO Industrial Complex: Multi-Use Heritage in Germany and Belgium.*

a eventos históricos, conjuntos urbanos, ciudades, sitios industriales, arqueológicos y religiosos.²⁰

Sin embargo, el documento más conocido y divulgado, por su trascendencia y especificidad, es la carta internacional del Patrimonio Industrial conocida como la Carta de Nizhny Tagil, adoptada en Moscú, Rusia, en el verano de 2003. Esta acota temporalmente el período de estudio, comprendido entre la segunda mitad del siglo XVIII hasta la actualidad, sin descartar la relevancia de investigaciones sobre períodos pre y post industriales, además incorpora una definición completa y abarcadora de patrimonio industrial, al plantear que este incluye los vestigios de la cultura industrial con valor histórico, social, arquitectónico o científico.

El documento, además, concede extraordinario valor a la documentación y a los archivos de los diferentes enclaves y sus elementos, así como a las tradiciones y costumbres de las comunidades vinculadas a ellos.

La Carta de Nizhny Tagil aboga por la necesidad de catalogación, estudio e investigación del patrimonio industrial y hace un llamado a los gobiernos y regiones para que destinen esfuerzos y recursos a la protección, conservación y reuso de estos bienes culturales.

El apartado destinado a la protección legal establece al patrimonio industrial como parte del Patrimonio Cultural, pero hace referencia a su complejidad y carácter especial, que recoge la protección integral de la planta, la maquinaria, lo subterráneo, las estructuras, los edificios, el paisaje, las infraestructuras de transporte, los espacios sociales, incluida la vivienda, los aspectos religiosos o de culto y los documentos, sin exaltar la importancia de una parte de estos elementos sobre los otros.

Se refuerza el criterio de que, para cumplir con los criterios de integridad y la autenticidad en los sitios de mayor valor, no se deben permitir intervenciones que fragmenten, disfracen o desvirtúen el patrimonio. Se permite y recomienda el reuso de espacios y

edificaciones donde se deben respetar los materiales significativos y los patrones relevantes de circulación y actividad.

En noviembre de 2011, la 17 Asamblea General de ICOMOS, adoptó los Principios Conjuntos ICOMOS-TICCIH para la conservación de sitios, construcciones, áreas y paisajes del Patrimonio Industrial, conocidos como los Principios de Dublín, los cuales se encuentran en fase de implementación por los diferentes países signatarios.

Se trata de catorce principios que comienzan con la definición del patrimonio industrial y quedan subdivididos en cuatro partes:

1. Documentar y comprender las estructuras, sitios, áreas y paisajes del patrimonio industrial y sus valores.
2. Asegurar una protección y conservación efectiva de los sitios, áreas, estructuras y paisajes del patrimonio industrial.
3. Conservar y mantener las estructuras, sitios, áreas y paisajes del patrimonio industrial.
4. Presentar y comunicar la dimensión y los valores de las estructuras, sitios, áreas y paisajes del patrimonio industrial para sensibilizar al público, las empresas y apoyar el estudio y las investigaciones del tema.

Los Principios de Dublín establecen como patrimonio industrial a todos aquellos sitios, construcciones, complejos, territorios y paisajes, así como equipamientos, objetos y documentos, que evidencian procesos industriales, antiguos o actuales, relacionados con la producción o con la extracción de materias primas y su proceso de transformación en bienes, así como las infraestructuras energéticas o de transporte, asociadas a estos. El patrimonio industrial incluye bienes materiales, movibles e inmovibles y una dimensión intangible relacionada con el *know-how* técnico, las organizaciones de los trabajadores y el legado social y cultural que dio vida y forma a las comunidades e impulsó cambios organizacionales con impacto en la sociedad y el mundo en general.

²⁰ Carta de Burra.

En los últimos años se ha acrecentado el interés por el reconocimiento, la conservación y reutilización del patrimonio industrial. En diferentes partes del mundo se han publicado numerosos trabajos sobre la Arqueología y el Patrimonio Industrial y se han recuperado muchas instalaciones industriales de forma creativa. Esto ha sido posible gracias a la labor conjunta de las diversas organizaciones involucradas en la salvaguarda de este patrimonio, las cuales tienen representaciones en los diferentes países, tales como TICCIH, UNESCO, ICOMOS, INCUNA, la Federación E-Faith en América Latina, entre otras.

En 2014 en Florencia, Italia, se firmó el tercer Memorándum de Entendimiento entre ICOMOS y TICCIH dando continuidad a los esfuerzos realizados para la salvaguarda del patrimonio industrial. En esa oportunidad ICOMOS solicitó a su Comité Científico Internacional de Patrimonio Industrial (ISCIH)²¹ preparar una serie de estudios sobre el tema pues, a pesar de los avances, seguía estando poco representado en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

La complejidad y variedad del patrimonio industrial hace que muchos autores e instituciones presenten enfoques contradictorios o asuman variados criterios sobre el tema, lo que dificulta llegar a conciliaciones y acuerdos sobre los métodos para

delimitar, clasificar, valorizar, conservar e intervenir sobre los bienes industriales. Esto se expresa claramente en los desbalances en cuanto a prioridades y estrategias de conservación y reuso que se referencian en la literatura temática.

Los desafíos van desde clasificar los sitios y el gran número de elementos que lo conforman, hasta cómo contener las transformaciones a las que está sometido a través del tiempo, investigar los diversos sectores tecnológicos que abarca, las diversas tipologías y su espacialidad, los diferentes materiales que lo componen y los sistemas energéticos que los alimentaron.

Una vez establecida la doctrina y los instrumentos y mecanismos para trabajar por el patrimonio industrial, será preciso impregnarle una visión de futuro que lo articule con las dimensiones del desarrollo sostenible y con las necesidades y aspiraciones de la sociedad contemporánea.

En tiempos de la tercera revolución industrial, ya no se trata de reproducir los grandes enclaves de antaño sino de cómo hacer valer los que todavía existen, aprovechando sus potenciales y estructuras de forma inteligente e innovadora, como contenedores de las nuevas tecnologías, las nuevas formas de comunicación y las energías renovables.

²¹ ISCIH, El trabajo de este Comité Científico contribuye al reconocimiento y la salvaguarda del patrimonio industrial a nivel mundial.

1.4. Clasificación y valoración internacional del patrimonio industrial

El patrimonio industrial se vincula al el sistema de producción de bienes y a la arquitectura que lo contiene, donde están comprometidos también los medios tecnológicos y la energía que utiliza; los trabajadores y su forma de vida; y de igual modo, el impacto que genera en el contexto, urbano o natural. En su visión más amplia, incluye todo vestigio, material e inmaterial, que se relaciona con la actividad industrial.

Para proteger y salvaguardar el patrimonio industrial, es necesario en primer lugar, seleccionarlo, clasificarlo y valorarlo, con el propósito de reconocer

cuales piezas, conjuntos o procesos merecen ser incluidos como bienes patrimoniales.

1.4.1. Principios para la selección y clasificación

Para la clasificación de un bien como patrimonio industrial, es fundamental realizar la delimitación cronológica del mismo, donde se consideran por lo general aquellas manifestaciones comprendidas



Figura 28. Pieza industrial Museo de la industria Ruhr Fachada Art Nouveau del museo.

Fuente: <https://www.flyandgrow.com/museo-industria-ruhr-westfalia/>

entre la mitad del siglo XVIII, con los inicios de la mecanización, y el momento en que comienza a ser sustituida total o parcialmente por otros sistemas en los que interviene la automatización.²²

Aunque es menester aclarar que en Cuba se estudia el patrimonio industrial a partir de siglo XVI, enfocado en actividades tales como la minería –extracción de oro y la explotación del hierro y desde 1530 del mineral de cobre– el despegue industrial significativo se produjo a partir del siglo XVIII. Se ha considerado como referente la clasificación de bienes industriales patrimoniales puesta en vigor en España a partir del año 2000, pues resulta aplicable para Cuba y para la mayoría de las naciones que pretenden su protección y salvaguarda.

De esta manera se considera como bien industrial a cada uno de los elementos o conjuntos que componen el patrimonio industrial y los distinguen, al

igual que al patrimonio cultural, en tres categorías: bienes materiales inmuebles, bienes materiales muebles y bienes inmateriales.²³

El patrimonio industrial es fiel reflejo del concepto y de los objetivos de la Arqueología industrial por lo que es importante reconocer su carácter interdisciplinario. En su estudio concurren disciplinas de carácter científico, histórico, artístico, cultural y social apoyados en métodos y fuentes, antiguos y actuales.

Para que el análisis y valoración del bien industrial sea integral, se deben considerar cinco campos fundamentales: monumento o bien inmueble; artefacto o máquina; paisaje industrial, tanto en el contexto urbano como rural; documentos, y testimonios que evidencian las formas de apreciar y entender la vida en las actividades industriales, así como sus interpretaciones y aplicaciones.



²² Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Actualización, España, 2016, pp. 7-23.

²³ *Ibidem*, pp. 7-8.

Figura 29 Infraestructura industrial en el Complejo industria de Ruhr.

Fuente: <https://visitandojardines.com/2019/06/05/zollverein-park-essen/>



Figura 30. Paisaje industrial Zollverein Geschichte.

Fuente: geschichte.de

De tal manera los *bienes inmuebles* se clasifican en cuatro tipos, según la concentración y cantidad de piezas industriales y su conservación en el tiempo:

- Elementos industriales, considerados como tales a los bienes aislados por su origen o por la pérdida del resto de sus componentes, pero que por sí mismos constituyen un testimonio suficiente y representativo de la actividad industrial y contienen un valor arquitectónico, tecnológico e histórico.
- Conjuntos industriales, son aquellos que conservan todos los componentes materiales y funcionales, arquitectónicos y tecnológicos, de tal

manera que representan una muestra coherente y completa de una determinada actividad industrial.

- Paisajes industriales, están relacionados con el impacto que provoca el bien en el territorio y donde se conservan, de manera visible, el universo de componentes esenciales de los procesos de producción de una o varias actividades industriales, incluidas las modificaciones o transformaciones del paisaje. Suelen evolucionar a través del tiempo por lo que constituyen un escenario imprescindible para la observación de las transformaciones productivas y económicas

de una región o territorio y de los usos que la sociedad hace de estos recursos.

- Sistemas y redes industriales, que se utilizan en el proceso industrial como el de transporte, la energía, las mercancías y viajeros, las comunicaciones, entre otras, y que constituyen por su articulación compleja, un testimonio material valioso de la ordenación territorial, de la movilidad de personas y de mercancías, y de la obra pública.²⁴

Los bienes muebles se clasifican como:

- Artefactos: mecanismos destinados a la obtención, transformación y conducción de sustancias, a la producción de energía o al transporte y a la comunicación.
- Utensilios: herramientas necesarias para el desempeño de los procedimientos tecnológicos, vinculados a las actividades económicas.
- Mobiliario y accesorios del entorno social del trabajo: bienes de equipamiento mueble de los espacios de residencia, gestión, asistencial o de ocio, relacionados con los establecimientos industriales, vestimentas, entre otros.
- Archivos: documentos escritos o iconográficos generados por las actividades económicas y las relaciones industriales. Se incluyen en este ítem los fondos bibliográficos relacionados con la cultura del trabajo. El registro de las fuentes orales y visuales del trabajo y de la actividad industrial tiene interés prioritario por su vulnerabilidad y peligro de desaparición.

Entre los bienes inmateriales de manera general se incluyen: los relacionados con la memoria de la industria, tales como testimonios, instituciones, gremios, oficios, tradiciones, que por su relevancia suponen parte integral de la memoria histórica asociada al sistema de trabajo, disciplina científica o actividad investigativa afín a la cultura del trabajo.

El Plan de Patrimonio Industrial español –considerado como un documento de referencia en este capítulo– orienta que la identificación y la valoración de los bienes industriales susceptibles de intervención, y que están incluidos dentro de un plan

de intervención y rescate, debe ser ante todo equilibrada, es decir, que los bienes que se seleccionen deben estar representados en su mayor parte por los diferentes sectores industriales presentes en el país o en la región –según el ámbito del plan– y por las diversas etapas del proceso de industrialización.



²⁴ Miguel Ángel Álvarez: *El Patrimonio Industrial en España. Situación actual y perspectivas de actuación*, p. 10.

Figura 31. Artefacto en el complejo industrial Zollverein Geschichte.

Fuente: geschichte.de

1.4.2. Criterios para la valoración

Además de la clasificación es importante realizar su valoración. Los criterios para valorar el bien, consideran diversos aspectos como el valor testimonial, la singularidad, la representatividad tipológica, la autenticidad y la integridad.

También son importantes las consideraciones histórico-sociales, tecnológicas, arquitectónicas, culturales e incluso las relacionadas con el territorio donde se insertan. Por lo que el examen para la valoración abarca diferentes ángulos y apreciaciones que se agrupan en tres aspectos fundamentales:

Valores intrínsecos del bien

Son los que determinan el valor específico del elemento y definen la importancia del mismo en relación con otros de igual tipología o género, por lo que es una valoración comparativa donde se evalúa el bien como vestigio testimonial en un entorno más o menos próximo, donde puede destacar por su singularidad o por ser el modelo más representativo de un género arquitectónico o de un sector industrial determinado, o por responder a las características que definen un tipo edilicio o también por conservar sus características sin alteraciones o transformaciones superpuestas en otros periodos.

Los valores intrínsecos los definen como:

- valor testimonial
- singularidad y/o representatividad tipológica
- autenticidad
- integridad

Valores patrimoniales

Se relacionan, de manera general, con su valor histórico y social dentro de un periodo de tiempo o en

una sociedad determinada; con su valor tecnológico como respuesta al desarrollo y evolución de las técnicas y uso de los materiales; con la actividad industrial y el arte de construir; con el valor artístico de las formas de construir específicas de la etapa de la mecanización; o con el territorio construido, sus implicaciones y relación con elementos que se agrupan para definir un paisaje determinado y singular.

El valor puede ser uno o varios, como: histórico, social, cultural, artístico o estético, tecnológico, tipológico, arquitectónico, urbano, paisajístico, entre los más representativos.

- **valor patrimonial.** Se otorga a los bienes con un interés histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, paisajístico, etnográfico o industrial, cuyo carácter singular es representativo o de interés muy relevante en la ciudad o en el ámbito rural.
- **valor histórico.** Se confiere a los bienes a los que se les reconoce un interés histórico, pero también, al conjunto de bienes y espacios, o parte de ellos, que representan una época histórica determinada o ilustran el desarrollo y evolución del sistema industrial o de parte de él, representativos de un período determinado. No es un valor vinculado únicamente a la antigüedad, sino también, a la contribución al desarrollo y evolución de la ciudad como hitos en la conformación de la memoria histórica urbana.
- **valor social.** Cuando los recursos, procesos y políticas han generado mejoras en la vida de las personas o de la sociedad.
- **valor artístico.** Cuando las edificaciones y objetos presentan, por su estilo o detalles decorativos, valores dignos de ser preservados.
- **valor tecnológico.** Cuando el bien destaca por el uso de tecnologías y materiales de avanzada que permitieron las características arquitectónicas adecuadas a la función industrial y su calidad ha permitido la estabilidad del bien a través del tiempo.
- **valor cultural.** Cuando el bien o espacio protegido lleve implícita una contribución a la memoria

colectiva de la ciudad en base a su uso o simbolismo, ligado a valores inmateriales asociados históricamente al bien a preservar, que pueda trascender la valoración arquitectónica, formal o paisajística.

- **valor tipológico.** Se atribuye a los bienes y espacios o parte de ellos, que posean un carácter ejemplar y precursor en función de la riqueza y complejidad que tiene el bien por sus soluciones morfológicas, espaciales, formales y funcionales, capaces de sustentar y caracterizar la especificidad de cada uno de los desarrollos tecnológicos que representan según las diversas etapas o avances científicos. Se reconoce este valor en aquellos edificios o conjuntos industriales representativos de una organización espacial tipificada.
- **valor arquitectónico.** De manera general el valor arquitectónico en las edificaciones o sistemas industriales se reconoce a través de los valores tipológicos y artísticos.
- **valor urbano.** Se le atribuye a los bienes o parte de ellos en función del cual se establece una relación con el lugar que ocupa en la ciudad, donde su implantación y disposición contribuye a caracterizar y enriquecer el escenario urbano según su aporte como elemento característico de un determinado ámbito. Es la capacidad asociativa de las edificaciones para conformar unidades urbanas reconocibles y homogéneas donde los conjuntos de edificios se configuran como parte de una serie que, renunciando a expresiones singulares, representan la estabilidad formal de los tejidos homogéneos de la ciudad.
- **valor paisajístico.** Es el que se otorga a aquellos elementos que forman parte de un ámbito urbano o natural y contribuyen a la caracterización del mismo. Su modificación puede desvirtuar el carácter unitario del conjunto. Este es también un valor singular y concurrente con otros valores y corresponde a los edificios o sistemas industriales que por su situación contribuyen a generar paisajes significativos, incluso en una escala superior (local y territorial).²⁵

Valores de aptitud o vialidad

La aptitud o vialidad del bien se entiende por su valor potencial, por lo que se relaciona con sus perspectivas en el futuro, a su nivel de conservación, a la posibilidad para realizar una intervención integral (inmueble-mueble), su propiedad o situación jurídica, a la posibilidad de realización de estudios o de un plan estratégico que valore su viabilidad y rentabilidad social. Esta valoración se realiza a partir de la evaluación de diferentes aspectos, tales como:

- posibilidad de actuación integral
- estado de conservación
- gestión y mantenimiento
- rentabilidad social
- situación jurídica

Clasificación según áreas temáticas

De manera general el patrimonio industrial puede definirse según la fuerza motriz que utiliza como fuente de energía: mecánica, hidráulica, eólica, vapor, eléctrica, atómica; pero es más común clasificarlo por el producto que genera: textil, minero, azucarero, cafetalero, alimenticio, automovilístico, etc. El ámbito temático se extiende a todos los sectores de la actividad industrial tradicional de cada país, e incluye además aquellos conjuntos y elementos arquitectónicos vinculados a dicha actividad como los equipamientos de las fábricas, los almacenes e incluso los poblados obreros.

Dentro del patrimonio industrial se consideran todas las manifestaciones arquitectónicas o tecnológicas de las actividades de extracción, producción, transformación, gestión, transporte, distribución o consumo, tanto de materia prima como de productos, además de los equipamientos indispensables para el desempeño de estas funciones, tales como almacenes, viviendas, equipamientos asistenciales o educativos, además de las fuentes documentales (escritas, gráficas y orales), siempre incluidas dentro del contexto y proceso histórico del cual forman parte.

²⁵ Avance. Revisión del Plan General. Catálogo de Espacio y Bienes Protegidos. Madrid. Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, pp. 21-23.

Elementos más representativos por sectores:

- industria textil
- industria agroalimentaria
- industria del corcho, la madera y el mueble
- minería y actividades extractivas
- industria del papel y las artes gráficas
- industria de la piel y el calzado
- industria siderúrgica, metalúrgica y talleres mecánicos
- industria química
- industria de la construcción, cerámica y vidrio
- industria naval y portuaria
- industria del juguete
- extracción y distribución de agua
- energía: gas, electricidad y petróleo
- transporte (ferrocarril, carretera, marítimo, aéreo y público urbano)
- comunicaciones (telégrafos, correos y teléfonos)
- urbanismo industrial, vivienda y equipamiento social
- obra pública
- otros elementos representativos o bienes asociados a la actividad industrial.

La importancia o presencia de cada sector depende de las características de cada país, región y territorio, teniendo en cuenta que la Revolución Industrial no llegó al unísono a todas las regiones del planeta, ni todos los países desarrollaron iguales sectores productivos, o adquirieron igual significación y relevancia.

1.4.3. Riesgos del patrimonio industrial

El patrimonio cultural y específicamente el patrimonio industrial, se ve afectado por diversos tipos de riesgos, unos asociados a la acción continua del paso del tiempo y al progresivo abandono, y otros relacionados con condiciones ambientales y con los efectos derivados del cambio climático.

Para sentar las bases de la evaluación del riesgo es necesario conocer los conceptos fundamentales y el significado cambiante de los términos riesgo, peligro, exposición y vulnerabilidad.

En el informe de «Análisis de desastres naturales y vulnerabilidad», la Oficina del Coordinador de las Naciones Unidas para el Socorro en Casos de Desastre (UNDRO), cita la definición de riesgo de UNESCO como «la probabilidad de pérdida resultante del producto de la amenaza sísmica, la vulnerabilidad y el valor». Esta misma definición ha sido ampliamente adoptada y adaptada por diferentes instituciones, como la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR) y el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

El Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 define como primera prioridad la de «comprender el riesgo de desastres en todas sus dimensiones de vulnerabilidad, capacidad, grado de exposición de las personas y los bienes, las características de las amenazas y el entorno». En la misma línea el IPCC, adaptando la definición a los efectos del cambio climático, en su Quinto Informe de Evaluación (AR5) define el riesgo como una «probabilidad o probabilidad de ocurrencia de eventos o tendencias peligrosas multiplicada por los impactos si estos eventos o tendencias ocurren», caracterizándolo como el «resultado de la interacción entre peligro, vulnerabilidad (susceptibilidad al daño) y exposición».

El riesgo de los impactos relacionados con el clima se deriva de la interacción de los peligros conexos a él (incluidos episodios y tendencias peligrosos) con la vulnerabilidad y la exposición de los sistemas humanos y naturales. Los cambios en el sistema climático y los procesos socioeconómicos, incluidas la adaptación y mitigación, son impulsores de peligros, exposición y vulnerabilidad.

La amenaza o peligro se entiende como el acaecimiento potencial de un suceso o impacto físico de

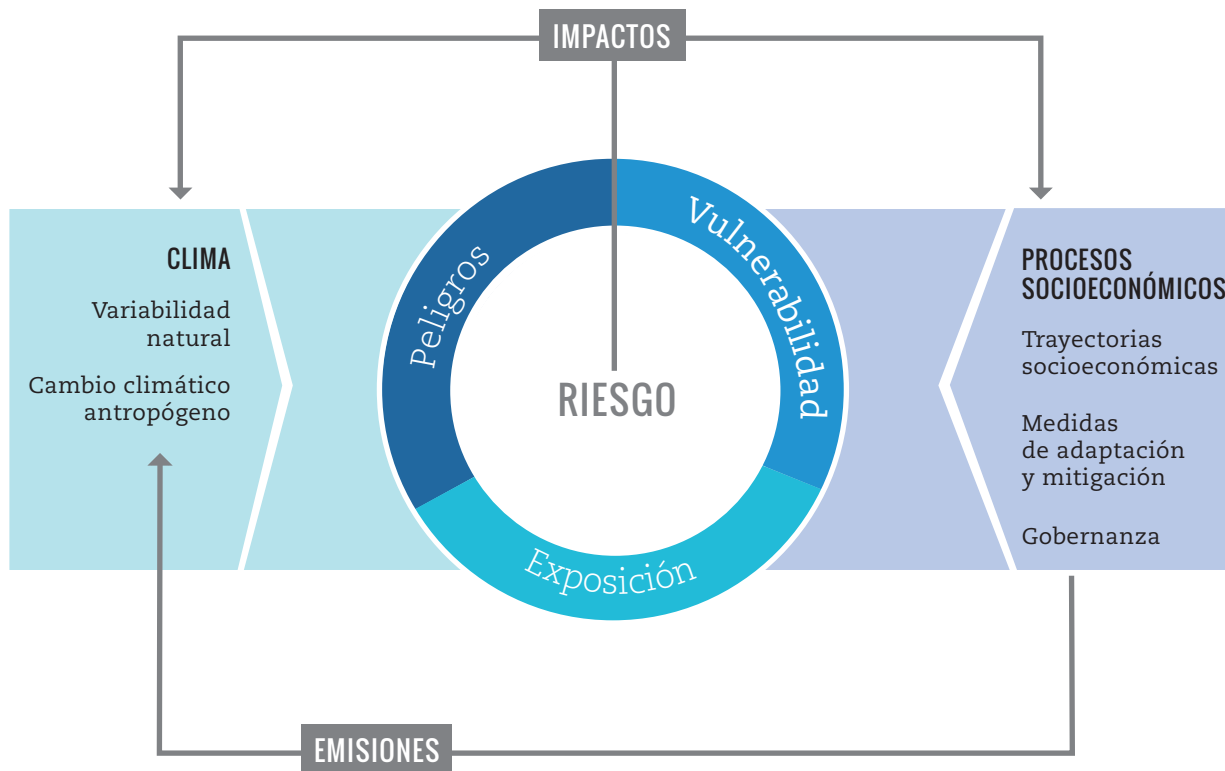


Figura 32. Esquema que muestra los conceptos básicos según la contribución del Grupo de trabajo II al Quinto Informe de Evaluación y que resume las definiciones básicas relacionadas con el riesgo.

Fuente: Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático IPCC, 2014: Impactos, adaptación y Vulnerabilidad, Parte A: Aspectos globales y sectoriales. Contribución del Grupo de trabajo II al Quinto Informe de Evaluación.

origen natural o humano, que puede causar pérdidas de vidas, lesiones u otros efectos negativos sobre la salud, así como daños y pérdidas en propiedades, infraestructuras, medios de subsistencia, prestaciones de servicios, ecosistemas y recursos ambientales. Si bien en el informe del IPCC el término peligro se refiere generalmente a tendencias y eventos futuros relacionados con el clima, la definición puede aplicarse a otros ámbitos.

Habitualmente las amenazas se expresan en términos de probabilidad de ocurrencia o periodos de retorno, llevando asociado un nivel de incertidumbre que debe ser considerado. La existencia de una amenaza no implica necesariamente que provoque una afectación, pero es necesario tenerla en cuenta cuando sus efectos pueden manifestarse directamente sobre un entorno, ámbito geográfico o territorio determinado.

El término exposición se refiere a la presencia de personas; medios de subsistencia; especies o ecosistemas; funciones, servicios y recursos ambientales; infraestructura; o activos económicos, sociales o culturales en lugares y entornos que podrían verse afectados negativamente por dichas amenazas.

La vulnerabilidad hace referencia a la valoración del territorio, sus sistemas o sectores y elementos o especies, en función de su propensión o predisposición a ser afectado negativamente. Se explica a través de dos componentes: la sensibilidad o susceptibilidad al daño, y la capacidad adaptativa, es decir, la capacidad para hacerle frente y superar sus efectos.

La fórmula para la estimación del riesgo se expresa, por lo tanto, en función de la amenaza, la exposición

a la misma y la vulnerabilidad de aquello que está expuesto.

Riesgo = f (amenaza, exposición, vulnerabilidad)

Para calcular y generar mapas de riesgo en un territorio determinado, es necesario contar principalmente con dos tipos de información, una más enfocada a las características del territorio (peligrosidad) y otra enfocada a las características intrínsecas del patrimonio (vulnerabilidad). La combinación de esta información permitirá establecer diferentes niveles de riesgos en una determinada área.

El Plan Nacional de España establece los principios básicos para la identificación y valoración de los riesgos que afectan a los bienes culturales, los

que se adaptan a las necesidades del patrimonio industrial y a los criterios nacionales sobre el control de riesgos:

- Definir el concepto de riesgo: concebido como probabilidad de que se produzca un deterioro o pérdida del bien material o inmaterial.
- Identificar el grado de vulnerabilidad del bien y sus causas. Se incluye desde la fase de documentación de análisis y diagnóstico donde se definen los procesos de deterioro detectados en los bienes culturales a conservar.
- Identificar las amenazas a las que puede estar expuesto el bien, lo cual prevé futuros daños teniendo en cuenta su vulnerabilidad.
- Controlar los riesgos considerando las acciones, los medios técnicos y humanos disponibles para erradicar o minimizar los peligros a los que está sometido el bien a través de un plan de acción.

Figura 33. Caseta de la arqueta de Aguas de Santurce en el término de Abanto, en el País Vasco. Edificada en 1925, forma parte, del patrimonio de equipamientos públicos que dio luz a la modernidad de la zona con el abasto de agua, en peligro de desaparecer.

Fuente: <https://elbolintxies.wordpress.com/2019/05/27/la-traida-de-aguas-de-muskiz-1925-el-santurtzi-que-pasa-ba-sed/>



Vulnerabilidad específica del patrimonio industrial

La vulnerabilidad del patrimonio industrial depende fundamentalmente de sus características técnico-constructivas y su localización. No obstante, esta susceptibilidad se agudiza con su obsolescencia, la que puede provocar un rápido deterioro del bien, e incluso su desaparición, a lo que se añaden los continuos peligros a los que puede estar expuesto con los cambios climáticos por la ocurrencia de eventos extremos, entre otras amenazas.

Por lo tanto, es imprescindible establecer acciones concretas a través de un plan integral con un enfoque de riegos que garantice su preservación y salvaguarda.

Los aspectos socioeconómicos más negativos desde una mirada internacional, que atentan contra el patrimonio industrial y que influyen en su vulnerabilidad son:

- Escasa percepción social e institucional acerca de los valores, el significado y la trascendencia del patrimonio industrial.
- Abandono y saqueo indiscriminado de bienes muebles e inmuebles en estado de obsolescencia.
- Desaparición de los protagonistas de la industrialización sin un plan que documente sus valiosos testimonios.
- Débil gestión para garantizar la conservación y el mantenimiento de los archivos o la memoria laboral de la industria u otras formas de patrimonio inmaterial, en peligro de desaparecer al abandonarse fábricas, trabajos, oficios o reubicarse empresas y personas de los sitios industriales.
- Ausencia de una planificación integral de los recursos patrimoniales que ha generado la industrialización.
- Falta de coordinación entre las administraciones públicas en aspectos referentes al tema.

- Reparto de acciones o propiedades provocando su segmentación.
- Intervenciones o transformaciones territoriales que afectan a importantes sistemas, conjuntos o elementos industriales.
- Creciente demanda de proyectos de intervención en zonas patrimoniales industriales carentes de un rigor científico o de las necesidades del territorio.

1.4.4. Principios para la intervención

Las intervenciones en elementos o conjuntos industriales deben seguir las normas de conservación establecidas para cualquier patrimonio cultural. Como directrices específicas de mantenimiento y conservación se adoptan los criterios aprobados en la Asamblea Nacional del Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial, TICCIH, que tuvo lugar en Moscú, el 17 de julio de 2003, contenidas en la Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial.

I. La conservación del patrimonio industrial depende de la preservación de la integridad funcional, y las intervenciones en un sitio industrial deben, por tanto, estar enfocadas a mantener su integridad funcional tanto como sea posible. El valor y la autenticidad de un sitio industrial pueden verse enormemente reducidos si se extrae la maquinaria o los componentes, o si se destruye los elementos secundarios que forman parte del conjunto de un sitio.

II. La conservación de sitios industriales requiere un profundo conocimiento del propósito o los propósitos por lo que se construyó, y de los diferentes procesos industriales que pudieron tener lugar en él. Esto puede haber cambiado con el tiempo, pero todos los usos anteriores deben ser investigados y evaluados.

III. La preservación *in situ* debe considerarse siempre como prioritaria. Desmantelar y reubicar un edificio o una estructura sólo es aceptable cuando es preciso destruir el sitio por imperiosas necesidades sociales o económicas.

IV. La adaptación de un sitio industrial a un uso nuevo como forma de asegurar su conservación suele ser aceptable, excepto en el caso de sitios de especial importancia histórica. Los nuevos usos deben respetar el material significativo y mantener los patrones originales de circulación y actividad, y debe ser tan compatible con el uso original o principal como sea posible. Es recomendable habilitar un área donde se represente el uso anterior.

V. Continuar adaptando y usando edificios industriales evita malgastar energía y contribuye al desarrollo sostenible. El patrimonio histórico puede tener un papel importante en la regeneración económica de áreas deterioradas o en declive. La continuidad que implica la reutilización puede proporcionar estabilidad psicológica a las comunidades que se enfrentan al repentino fin de una fuente de trabajo de muchos años.

VI. Las intervenciones deben ser reversibles y tener un impacto mínimo. Todo cambio inevitable debe ser documentado, y los elementos significativos que se eliminan deben ser registrados y almacenados de forma segura. Varios procesos industriales confieren un lustre que es integral a la integridad y al interés del sitio.

VII. La reconstrucción, o la vuelta a un estado conocido anterior, debe considerarse como una intervención excepcional que sólo es apropiada si beneficia a la integridad del sitio entero, o en caso de destrucción de un sitio mayor por violencia.

VIII. Las habilidades humanas involucradas en muchos procesos industriales antiguos u obsoletos son un recurso críticamente importante cuya pérdida puede ser irreparable. Es necesario registrarlos

cuidadosamente y transmitirlos a las nuevas generaciones.

IX. Debe promoverse la conservación de los registros documentales, los archivos de las empresas, los planes de construcción, así como las especies de muestra de productos industriales.²⁷

1.4.5. Adaptabilidad de la intervención

La revaloración y refuncionalización del patrimonio industrial se relacionan con nuevos y variados usos, en cuyo proceso aparece de forma frecuente el bien o el sistema, como un nuevo hito urbano o como un proceso de regeneración urbana. Estas actuaciones, independientemente del rescate de los valores del patrimonio industrial, son acertadas y sostenibles si:

- La relación entre los nuevos usos y funciones –turístico, cultural, social, e incluso industrial– y la antigua pieza, sistema industrial o zona, esté acorde con los niveles de desarrollo en las estrategias locales o territoriales donde se localizan, o con su escala de influencia.
- En los procesos de refuncionalización se tienen cuenta y se conservan los diversos artefactos, máquinas y utensilios como parte de la memoria histórica laboral.
- Se considera en la intervención la relación armónica con el ambiente urbano, la naturaleza y los paisajes culturales.
- Se establecen normativas y regulaciones, y un sistema de penalizaciones con el objetivo de proteger y salvaguardar este patrimonio, con una mirada integral.

De esta manera se logra la adaptación de la antigua función y contenedor industrial a la sostenibilidad económica, social, cultural y ambiental según las demandas de la ciudad contemporánea.

²⁷ Carta de Nizhny Tagil.

Figura 34. La Salina Turda, antigua mina de sal en Transilvania, Rumania, transformada en un museo.

Fuente: https://travel.daratoe.com/wp-content/uploads/2019/03/upandadrift_salina-turda_how-to-get-there_header.jpg



1.5. Tendencias internacionales de reutilización del patrimonio industrial por tipologías

El patrimonio industrial material en desuso se percibe con frecuencia como viejas piezas o como paisajes anacrónicos en la ciudad. El desconocimiento de sus potencialidades económicas, es una de las causas de su abandono o destrucción, lo cual representa una gran pérdida de los valores culturales para la humanidad.

En la mayoría de los casos los componentes del proceso industrial y las tradiciones han desaparecido por lo que llegan a nuestros días desprovistos de su valor original y perduran, como testigos del tiempo, el elemento arquitectónico o el paisaje industrial. No obstante, estos pueden alcanzar una nueva dimensión en circunstancias muy diferentes a las que fueron creadas si se ponen nuevamente en valor mediante un proceso de reúso, que lejos de minimizar su valor histórico o artístico, lo incrementa y lo actualice para beneficio tanto de la sociedad como de la ciudad.

Las potencialidades que ofrece el patrimonio industrial obsoleto, cuando se le otorga un nuevo destino, lo puede convertir en un contenedor de las más variadas funciones por su versatilidad espacial y volumétrica o por sus dimensiones y monumentalidad. Está demostrado a través de un sinnúmero de ejemplos, que es capaz de adaptarse a usos culturales, recreacionales y de ocio, habitacionales, comerciales, deportivos, educacionales, administrativos y turísticos, u otros más actuales destinados a la industria del conocimiento y a las economías creativas; y de revitalizar y crear nuevas zonas de desarrollo económico, así como

generar múltiples empleos. Aunque estas adaptaciones puedan significar la pérdida de la función original, su valor simbólico es tal que se ratifica por sí mismo.

La rehabilitación del bien industrial debe estar dirigida en dos direcciones: arquitectónica y urbana. La primera, siguiendo el principio de que la nueva función sea compatible con la tipología y expresión del inmueble, de tal manera que prevalezca su identidad ante el nuevo uso; en estos casos es fundamental que el edificio se imponga y gobierne la intervención.

En segundo lugar, debe ser acertada la relación entre la nueva función y su contexto e incluso, adecuarse a los intereses de la comunidad, a fin de evitar una inversión errada; por lo cual se hace imprescindible contar con el componente local y establecer dinámicas sociales del entorno inmediato, sin obviar el componente económico que debe aportar.

Diferentes ciudades que crecieron y se desarrollaron al calor de grandes enclaves industriales han acometido proyectos relevantes de reúso adaptativo para salvaguardar esas instalaciones.²⁸

De esta forma se le confieren valores históricos, culturales, económicos, simbólicos y sociales a los conjuntos y edificios industriales en desuso, al mismo tiempo comienzan a aparecer los primeros centros de interpretación y museos interactivos que aúnan el paisaje, la arquitectura y la memoria de los procesos de industrialización.

²⁸ Miguel Ángel Álvarez Areces: *Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea*, pp. 6-25.

1.5.1. Ejemplos de reúsos de piezas y conjuntos industriales

Reutilización de almacenes o naves industriales

Antiguo Halle AP2. Fondo Regional de Arte Contemporáneo, FRAC, Nord-Pas de Calais. Dunkerque, Departamento de Norte en Francia.
Uso actual: Centro de arte contemporáneo.

En Dunkerque, ciudad portuaria industrial, se construyó en 1945 el astillero AP2 con servicios para buques de carga, petroleros, de guerra y yates, el que jugó

un importante papel en la prosperidad de la zona, luego de terminada la Segunda Guerra Mundial. Por sus dimensiones (75 m de longitud, 25 m de ancho y 30 m de altura) fue apodado por los lugareños como «la catedral» pues aportó al paisaje un inmenso e impresionante volumen que se convirtió en un hito geográfico en la zona.

Hoy es un gran espacio multifuncional que pertenece al Fondo Regional de Arte Contemporáneo (FRAC), de Francia, y permite la exposición y almacenamiento de colecciones de arte, la presentación de muestras itinerantes y espectáculos culturales, al tiempo que es la sede representativa de la organización regional. La obra fue encargada al estudio parisino Lacaton & Vassal.

El rescate de la edificación parte de la rehabilitación del volumen de la Halle AP2 y la construcción de una pieza yuxtapuesta al mismo, a manera de una



Figura 35. FRAC Nord-Pas de Calais en Dunkerque. Junto a la antigua nave industrial se ha replicado otra con materiales y envoltura diferentes, creando un conjunto multifuncional y cultural que alcanza diferentes escalas.

Fuente: El Croquis. 1993-2015. Lacaton & Vassal. No. 177/178, <http://www.elcroquis.es>

construcción gemela. La nave original permanece como un espacio disponible e intacto, que puede funcionar con el nuevo, o de manera independiente.

El programa se despliega en los seis niveles del inmueble moderno, en los que se localizan espacios de almacenamiento de obras de arte, laboratorios, áreas administrativas, zonas de exposiciones y actividades públicas, zonas de descanso y esparcimiento y mirador. Todas ellas relacionadas por un núcleo de comunicaciones ubicado en uno de los extremos de la nave.

El principio fundamental seguido para el proyecto fue la «no intervención», «vaciar» y luego «ampliar». Debido al simbolismo del AP2 en la ciudad, se mantuvo intacta la vieja nave y se conservó vacía. Junto a ella se construyó el edificio gemelo, igual en forma

y dimensiones, pero que no rivaliza ni se mimetiza con el original, sino que contrasta por la utilización de otros materiales. Este fue edificado con elementos prefabricados y materiales de bajo coste, protegido por una envoltura translúcida que simula un invernadero con revestimientos de plástico y metal; sistema que garantiza beneficios climáticos y de iluminación y le confiere una imagen contemporánea.

Los dos edificios son estructuralmente autónomos, unidos por sus techos y por una pasarela suspendida sobre los pilares del AP2 que funciona a manera de una calle interna pública y como espacio de encuentro entre ambos volúmenes.

La instalación le brinda a la región un equipamiento público modular y flexible, que funciona a varias escalas, desde exposiciones convencionales hasta

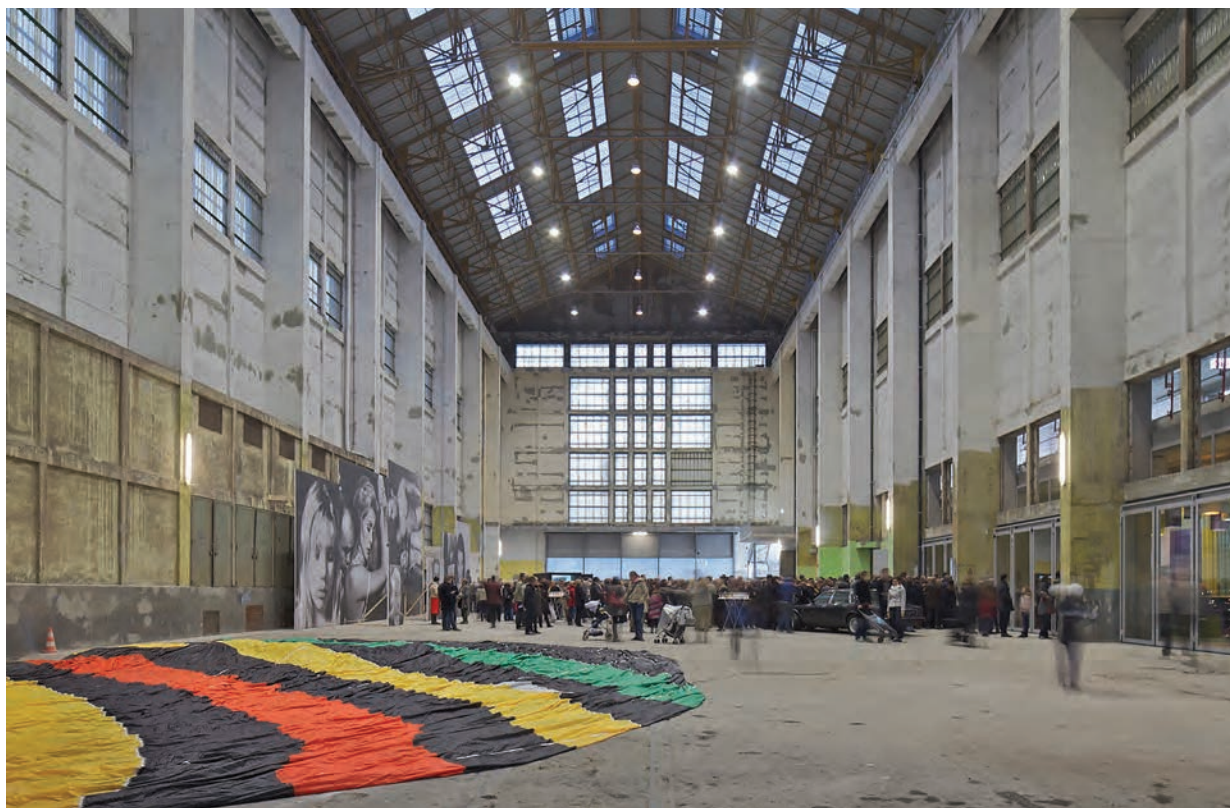


Figura 36. Interior de la nueva nave donde se realizan actividades multipropósito.

Fuente: plataformaarquitectura.cl

eventos artísticos de envergadura y de relevancia internacional. El proyecto responde al respeto por la identidad, la historia y los valores locales al mantener el inmueble original intacto y agregar otro que logra una gran armonía con el conjunto. Asimismo, la pasarela pública, es el recurso utilizado para acentuar la extensión de la ciudad en el nuevo edificio. Esta calle interior se extiende hasta el malecón, y logra que el edificio aun cerrado, sea atravesado por los peatones.

Reutilización de silos industriales

Parque de Escalada Los Silos. Santiago de Chile, Chile.

Uso actual: Centro deportivo y Centro de escalada más importante de Chile.

La estructura fue construida en la primera mitad del siglo xx. Originalmente fue un almacén de granos y luego de cemento. Consta de dos silos cilíndricos de 24 m de altura, unidos por un puente de acero en planta baja que figura como una plataforma para ambos elementos.

Desde el año 1990, los silos fueron abandonados en medio de una extensa área verde que comparten las comunas de Santiago y Quinta Normal; llena de desechos, constituía una zona marginal en medio de uno de los parques más concurridos de la capital chilena.

El Parque de Escaladas Los Silos es un proyecto que surge por la iniciativa de la Fundación Deporte Libre y los arquitectos Pablo Mohr y Pedro Anguita, entre los años 2012 y 2013, y como parte del programa del Parque de los Reyes.

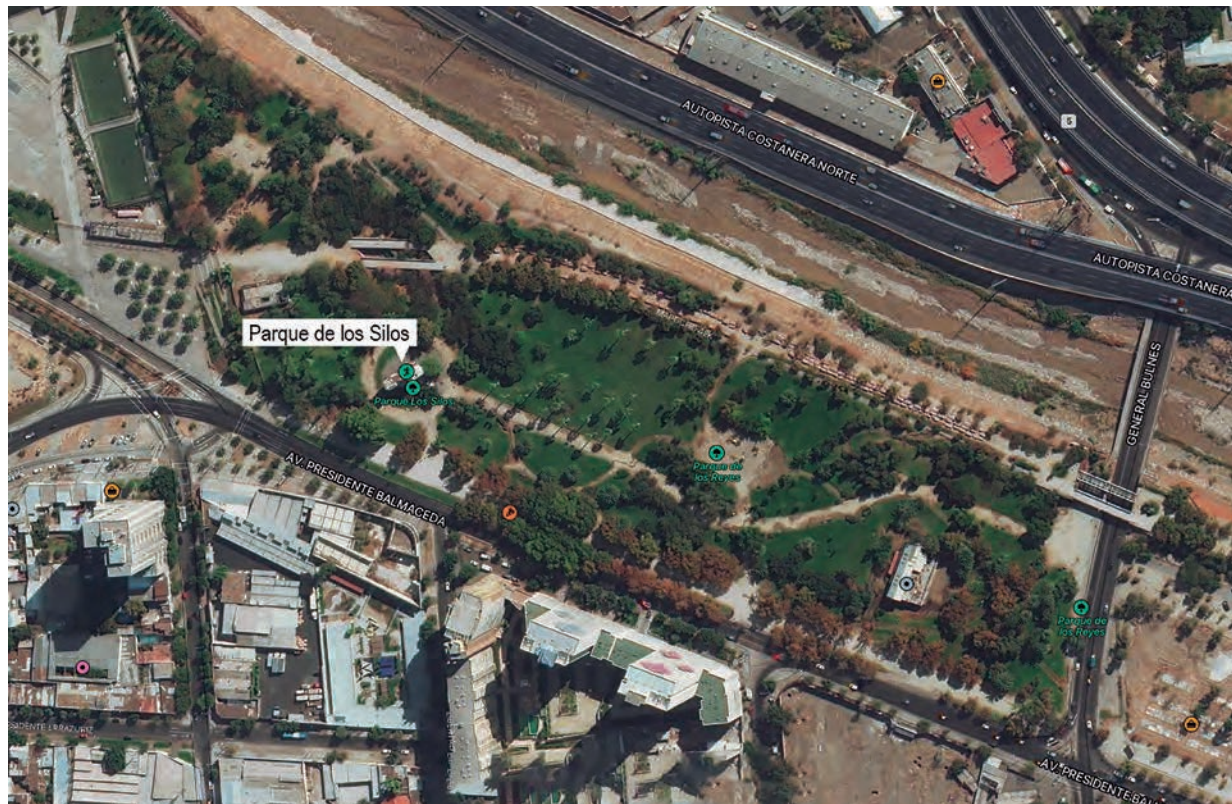


Figura 37. En el Parque de Escaladas Los Silos se han reutilizado dos silos obsoletos localizados en el Parque Los Reyes, uno de los más concurridos de la capital chilena, y se les ha dado un uso deportivo transformando por completo una zona degradada en un espacio público en función del ocio y el esparcimiento.

Fuente: <https://parqueescaladalossilos.cl/silos/>.

Está enfocado al uso público y al desarrollo de los deportes de escalada y otras disciplinas que fomentan el contacto con la naturaleza y la montaña y se despliega en una superficie de 2 500 m².

Los silos cuentan en el exterior con alrededor de 20 rutas de escalada deportiva de 20 m de altura y un *boulder* de 200 m², además de una estructura de calistenia y distintos tipos de barras y anillas. Entre los silos se encuentra la oficina de fundación y bajo esta, un taller para entrenamientos, campeonatos

y encuentros. Se pretende agregar canchas de fútbol, de tal manera que se convierta en una pequeña ciudad deportiva, y crear más rutas de escalada en un puente de acero cercano para expandir el lugar y recuperar por completo esta zona de la ciudad.²⁹

Los trabajos de rehabilitación realizados en el inmueble fueron menores, específicamente de mantenimiento y adición de elementos muy sencillos que no afectaron la expresión y los valores industriales. Con diferentes herramientas y materiales

²⁹ Escalada en bloque o *bouldering*, es una modalidad de escalada que consiste en escalar bloques de roca o pequeñas paredes, que pueden tener como altura máxima 8 m, sin la necesidad de los materiales de protección convencionales. Se realiza de lado y subiendo poco a poco.

Figura 38. Las modificaciones realizadas en las viejas estructuras industriales son muy sencillas: reparación de la estructura, el uso de materiales reciclados y de colores intensos para el destaque de las rutas de escalada, así como el tratamiento de las áreas verdes circundantes.

Fuente: <https://parqueescaladalossilos.cl/silos/>



recicladados, se habilitaron los silos, adicionando elementos que semejan rocas para crear los muros de escalada; se agregó luego el *boulder* de madera; además, se rehabilitaron las estructuras de acero de la escalera y el puente y se cerraron los espacios destinados a oficina y taller; en las cubiertas de estos locales, se colocaron las barandas para la conformación de dos balcones; y por último el conjunto se decoró con pinturas murales y señalética con colores llamativos, para destacar las zonas de escalamiento. El conjunto recuperado ha logrado una expresión moderna.

La rehabilitación de los dos silos y del parque, ha convertido el lugar en uno de los centros de escalada urbana más importante de Santiago. El reúso de una antigua pieza industrial en una función deportiva, pública y gratuita, constituye un proyecto inédito por su impacto arquitectónico, urbanístico, paisajístico y social y ha generado un nuevo hito urbano que promueve la conciencia por el reciclaje urbano, la vida sana y el cuidado del medio ambiente.

Reutilización de gasómetros

Gasómetros de Viena, Simmering. Viena, Austria.
Uso actual: Residencial y comercial.

Los Gasómetros de Viena fueron construidos en 1896. Originalmente eran cinco depósitos de gas, cuatro de ellos de mampostería, mientras que el quinto fue construido con una estructura de acero. Con 90 000 m³ de capacidad; 70 m de altura y 60 m de diámetro cada uno, se mantuvieron en actividad desde 1899 hasta 1984. El gasómetro de acero fue derribado, pero los restantes fueron catalogados como uno de los conjuntos industriales de mampostería más grandes de Europa, por lo que se declararon monumentos protegidos de Viena.

Cuando se propuso la idea de rehabilitar los gasómetros, la ciudad se enfrentaba a una gran carencia de viviendas, por lo que la disponibilidad de estas piezas fue una oportunidad para destinarlas a un complejo de uso residencial y de equipamientos de



Figura 39. Gasómetros de Viena. Su rehabilitación recuperó un elemento industrial importante para la ciudad (funcional, patrimonial y paisajístico).

Fuente: <https://www.amexessentials.com/es/mejores-espacios-industriales-adaptados/>



Figura 40. Vista área de los gasómetros.

Fuente: daily
overview 48.185°N
16.420°E

proximidad, estrategia utilizada también para revitalizar la zona.

En 1995 se llevó el proyecto a concurso para desarrollar un complejo habitacional en un área de 220 000 m². Los ganadores fueron cuatro arquitectos austríacos. A cada uno de ellos se le designó un edificio: el gasómetro A, a Jean Nouvel; el B, a Coop Himmelblau; el C, a Manfred Wehdorn, y el D, a Holzbauer Wilhelm. El concurso condicionó que se preservaran las fachadas originales como elemento representativo de la actividad industrial del pasado; en tanto, en el interior los componentes industriales podían ser desmantelados para desarrollar los nuevos programas, y las propuestas debían ser modernas e independientes a la historia del edificio industrial, cuya esencia se preservaría a través de los muros exteriores. Las intervenciones comenzaron ese mismo año, y terminaron en 2001.

El programa principal, se apoyó en cuatro edificios de viviendas. En los pisos altos, en el interior de los gasómetros, se desarrollarían 615 apartamentos y 230 viviendas para estudiantes. La zona intermedia se asumió como área de oficinas y la planta baja de los cuatro edificios, vinculados entre sí mediante pasarelas, contendría un centro comercial de 30 m de altura. El nivel subterráneo se reservó para un auditorio, restaurantes y áreas culturales.

En la intervención estructural, se añadieron anillos de hormigón para rigidizar los pilares existentes y la cubierta fue objeto de reformas, no obstante, se mantuvo la estructura, mientras el cerramiento se sustituyó por completo y se incorporaron en algunos lugares paneles de vidrio para la iluminación cenital de los patios interiores. Si bien estas propuestas fueron aplicadas de manera general en las cuatro piezas, cada uno de ellas tuvo sus propios objetivos, y estrategias específicas:

- **Gasómetro A, Arq. Jean Nouvel:** creó un gran patio interno, iluminado con una cúpula de vidrio, punto de partida para organizar la zona residencial a su alrededor, con 200 apartamentos. Las tipologías de las viviendas fueron apartamentos

dúplex, conectadas mediante circulaciones concéntricas cada dos niveles de altura, de manera que se logra en cada uno de ellos una doble fachada.

- **Gasómetro B, Arq. Coop Himmelblau:** propuso un modelo expansivo: añadió tres volúmenes: un edificio anexo como un «escudo» exterior que amplió el programa y combinó viviendas y oficinas y una sala de eventos en la base del edificio. Las piezas se dispusieron como una especie de capa concéntrica exterior e interior, manteniendo el carácter circular original. El volumen exterior, de 22 plantas, acogió una sala de conciertos, una residencia para estudiantes, apartamentos y otro centro comercial. El bloque interior de forma cilíndrica consolidó 330 viviendas, con dúplex de tres dormitorios, lofts y una residencia de estudiantes; además de los locales administrativos.
- **Gasómetro C, Arq. Manfred Wehdorn:** construyó una estructura interior independiente al contenedor de ladrillo que conformó cuatro torres residenciales, circundantes a un patio interior. Se lograron construir así 92 viviendas, separadas en dieciséis niveles que se articularon de forma escalonada, en tanto los tres niveles subterráneos se destinaron a zonas de oficinas. La actuación destaca por la abundante vegetación en el patio y en las fachadas interiores de las viviendas.
- **Gasómetro D, Arq. Wilhelm Holzbauer:** organizó espacialmente el proyecto en forma de estrella, a partir de un núcleo central con tres ramas, de esta manera, creó tres patios internos sobre el muro perimetral de ladrillo, donde se incluyó la naturaleza, mediante la presencia de jardines y abundante vegetación. Las viviendas se enfrentan a estos patios, a través de balcones y terrazas. En este gasómetro se insertó un nivel en el subsuelo para un estacionamiento.

Si bien en todos los casos se respeta la fachada original, hacia el interior se explota el potencial que aporta la flexibilidad espacial y las monumentales dimensiones de los gasómetros; se racionaliza la ventilación y la iluminación de los espacios interiores; y mediante estratégicas operaciones de diseño



Figura 41. Patio interior coronado con una cúpula de vidrio del edificio de viviendas proyectado por Arq. Jean Nouvel.

Fuente: wikiarquitectura.com/edificio/gasometer

se logra otorgar al bien de una nueva identidad que aún defiende los valores industriales en el paisaje de la ciudad.

La intervención en los gasómetros de Viena consolidó la perspectiva de que es posible revitalizar edificaciones industriales obsoletas con un objetivo residencial acompañado de otros servicios de proximidad, a la vez permitió recuperar la identidad de un elemento industrial importante de la ciudad, convirtiéndolo en un símbolo urbano. El lenguaje resultante es un equilibrio entre lo funcional y lo estético, entre lo nuevo y lo viejo.

Reutilización de complejos industriales

Antigua fábrica siderúrgica Dolní Vítkovice y empresa minera, Ostrava. Región Moravia-Silesia (Moravskoslezský kraj), República Checa.

Uso actual: Museos, cafeterías y múltiples salas de conciertos y otros eventos.

Desde 1828, la planta siderúrgica en Ostrava, Vítkovice, se acondicionó de forma progresiva hasta llegar a su estado actual. En 1836 se instaló un alto horno y siete décadas después, la base del horno actual, la pieza más antigua que se conserva del recinto. En 1847 se puso en funcionamiento la planta de laminación Anselmo y en 1857, a 150 m de Vítkovice, se inauguró la mina Hlubina. Así se conformó el complejo industrial que incluye la planta siderúrgica y la mina de carbón. Todo el sistema productivo, estaba concentrado en una extensión de 12 hectáreas.

Dolní Vítkovice representó uno de los complejos industriales más desarrollados, y prósperos de Europa e hizo de Ostrava el primer centro metalúrgico y minero del país y en 1873, una de las empresas industriales más importantes del continente. En República Checa, probablemente, no hay ninguna ciudad o pueblo en el que un puente, una

instalación ferroviaria, o un edificio industrial no sea proveniente de Vítkovice.

En el año 2000, el Ministerio de Cultura de la República Checa declaró la Zona de Mina Hlubina y el Área del Alto Horno como patrimonio cultural. En 2008, Dolní Vítkovice fue inscrito en la Lista del Patrimonio Cultural europeo. Al año siguiente se consiguió una subvención para revitalizar el recinto y aprovechar su potencial. El proyecto fue elaborado por el arquitecto Josef Pleskot, que transformó la instalación en un complejo cultural, el que se inauguró en mayo del 2012.

El recinto alberga el mayor festival musical anual de la República Checa, Colours of Ostrava; mientras que desde 2014, cuenta con el centro educativo «El Mundo de la Tecnología» («Světtechniky») que aporta conocimientos sobre la ciencia y la tecnología en forma de juego. En tanto el antiguo gasómetro se convirtió en un centro cultural bajo el nombre de Aula Gong para eventos culturales, congresos y ferias. Su remodelación lo situó en 2014 en el TOP 10 de edificios mundiales.

Uno de los lugares más frecuentados es la Bolt Tower o torre de tornillo, construida en 2015 como superestructura del alto horno, el punto más alto de la ciudad de Ostrava y alberga una cafetería, una sala de exposición con información histórica y un club de música. Por su parte, Landek Park es el museo minero más grande de la República Checa, situado en las galerías de la mina Anselmo; mientras que una intensa vida cultural se despliega en la antigua mina carbonera Hlubina: los edificios que la rodean contienen salas de estudio, talleres artísticos, conciertos y otros eventos culturales.

El complejo ha sufrido importantes adaptaciones y adiciones a nivel urbano y arquitectónico que han respetado, bajo el principio de analogía, el estilo propio del complejo industrial. Se han incorporado nuevas estructuras y elementos, desde parques hasta grandes facilidades para conciertos, que



Figura 42. El antiguo gasómetro se convirtió en un gran centro cultural bajo el nombre de Aula Gong.

Fuente:
<https://espanol.radio.cz/dolni-vitkovice-patrimonio-industrial-europeo-8141444>

permiten el despliegue de las diversas actividades del programa. Los edificios originales han sido sometidos a reformas sustanciales por adecuaciones técnicas y por la creación de nuevos espacios.

El complejo industrial Dolní Vítkovice, es el más grande y exitoso proyecto de revitalización de

fábricas en desuso en el territorio checo. Constituye la atracción turística por excelencia de la ciudad de Ostrava y se presenta como un destino turístico sostenible al mostrar la historia y la evolución industrial de la región y a la vez generar nuevas fuentes de empleo y un gran aporte de recursos económicos al territorio.



Figura 43. Bolt tower o Torre del tornillo, con una altura de 77,7 m funge como mirador donde se visualiza la ciudad de Ostrava, con una cafetería, una sala de exposición y un club de música.

Fuente:
dolnivitkovice.cz

Reutilización de central termoeléctrica

Antigua Central Termoeléctrica Montemartini. Distrito Ostiense, Roma, Italia.

Uso actual: Nueva Sede de los Museos Capitolinos.

La central termoeléctrica se inauguró el 30 de junio de 1912. La energía eléctrica producida aseguraba la iluminación de más del cincuenta por ciento de las calles y plazas de la ciudad. En el año 1933, para adecuarse a nuevas demandas se le instalan dos grandes motores diésel, con los que alcanzó un aumento de la capacidad de producción de cuatro mil a once mil kilovatios.

Durante la II Guerra Mundial fue la única planta eléctrica de la ciudad, gracias a la estrategia de izar en ella una bandera de la Ciudad del Vaticano. Después del conflicto bélico, se moderniza añadiendo una construcción destinada a la instalación de tres calderas diésel. A finales de los años cincuenta comienza el declive de la instalación, hasta que en 1974 se clausura.

En 1989, se decide recuperar el complejo industrial. El proyecto de restauración fue ejecutado por el ingeniero Paolo Nervi que transforma el cuerpo central en un Centro Multimedia, que acoge diversas manifestaciones artísticas y culturales. En 1996, se selecciona como sede temporal de los Museos Capitolinos para exponer unas mil esculturas de su colección en tres años. La Central Montemartini fue propicia para la nueva función gracias a sus flexibles y grandes espacios que alcanzan un área de 20 000 m², ideales para recibir piezas de gran tamaño. El proyecto contó con la colaboración del Ayuntamiento de Roma y la Dirección de los Museos Capitolinos.

La importancia del valor arqueológico e industrial de la Central provocó la necesidad de conservar la estructura arquitectónica y de estudiar soluciones para que los espacios no perdieran su identidad

original. Se procuró respetar al máximo el patrimonio industrial como testimonio de la producción serial y automática. En la planta baja, el vestíbulo fue utilizado como recepción para congresos y conve- nios y la Sala Columnas, espacio fragmentado por los pilares de hormigón armado, se escogió para acoger muestras y exposiciones temporales.

En el piso superior, la Sala Máquinas fue acondicio- nada para espectáculos donde se restauraron, los dos motores diésel con sus cuadros de maniobras y su decoración modernista estilo Liberty. La Sala Calderas fue transformada en una sala de congre- sos con capacidad para unas cuatrocientas perso- nas, donde se eliminaron dos calderas de 1940 y se restauró la última caldera de vapor de 1950. Se con- servó la estructura mural, pero el pavimento origi- nal fue cambiado. Enmarcando la fachada monu- mental de ingreso a la Sala Máquinas, se colocaron dos farolas de estilo Liberty, como símbolo histórico de la iluminación de la ciudad.

A pesar de las reformas, se garantizó la integridad del edificio, y la conservación de sus estructuras y materiales originales y se restauró y expuso en las salas la maquinaria industrial conservada. Tras las reformas, la nueva instalación fue abierta al pú- blico en 1997 con la muestra «Las Máquinas y los Dioses», una exposición del desarrollo urbanístico e histórico de la antigua Roma desde la época re- publicana hasta el periodo imperial, a través de un conjunto de esculturas monumentales y de com- plejos arquitectónicos.

La Central Montemartini representa un ejemplo de rehabilitación por el resultado conseguido entre la combinación de arte clásico y realidad contem- poránea funcional. Lo que en un principio fue una instalación de emergencia se transformó en la nue- va sede permanente de las colecciones de los Mu- seos Capitolinos, de tal manera que es una de las propuestas museísticas, a escala internacional, más innovadoras de los últimos años. Puso en evidencia la importancia de la salvaguardia de una tipolo- gía de patrimonio industrial ignorado y representó

además un momento fundamental en la historia del distrito pues logró recalificar la zona en un nuevo polo cultural de la ciudad, gracias a la transformación de las naves industriales abandonadas.

Estos ejemplos demuestran la validez de las intervenciones sobre el patrimonio industrial en desuso cuando son acogidas con su nueva función por la población y la ciudad.



Figura 44. La exposición «Las Máquinas y los Dioses» apostó por unir dos mundos diametralmente opuestos en un mismo espacio: la instalación industrial y la colección de esculturas antiguas, el contraste entre las máquinas y los dioses.

Fuente: Gilbert González, Luz María; La Central Montemartini: nueva sede de los Museos Capitolinos; IMAFRONTE N° 19-20 -2007-2008.





2. El patrimonio industrial en Cuba

2.1. Patrimonio industrial y arqueología: acercamiento a su relación

El devenir histórico-social, económico y cultural de Cuba ha estado marcado por procesos industriales de diversos sectores que, a lo largo de siglos han configurado los ambientes de vida y trabajo de varias generaciones de individuos. La industria ha generado un vasto patrimonio representado por espacios, construcciones y paisajes que merecen ser conservados y gestionados desde una visión que

supere el objeto o la edificación aislada, pues carece de significado cuando se convierte en una escultura o solo en una referencia en sí misma. Para ello se requiere de una visión interdisciplinaria que facilite el análisis integral de las diversas escalas territoriales y contextos donde se entrelazan naturaleza e industria, comunidad y paisaje, arquitectura y sociedad, sectores y ocupaciones donde está presente



Figura 45. Transportación de caña de azúcar en los campos cubanos con destino a la industria azucarera.

Fuente: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos

el respeto a los valores paisajísticos, arqueológicos, arquitectónicos y sociales.

Los esfuerzos en pos de preservar la memoria histórica industrial de la nación desde el punto de vista legal se reconocen en la Constitución de la República en el año 1977, donde se aprueba la Ley No. 1: Ley de Protección del Patrimonio Cultural, la que establece en su artículo no.1 la preservación de los bienes relevantes que se relacionen con la arqueología, la prehistoria, la historia, la literatura, la educación, el arte, la ciencia, así como la protección de los mismos. Esta ley permitió la creación del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, institución responsabilizada de llevar a la práctica lo legislado en cuanto a protección y conservación del patrimonio cultural.

En tanto, los bienes del patrimonio industrial cubano de mayor relevancia se concentran en dos grandes grupos, cotejados fundamentalmente por la actividad desarrollada, cronología y ubicación geográfica:

1. Las industrias que se desarrollaron fundamentalmente, a finales del siglo XIX y durante el siglo XX, en comunidades, zonas urbanas y portuarias, vinculadas con los servicios, como son fábricas de productos alimenticios y bebidas, generación de energía eléctrica, transporte, actividades comerciales, mercantiles y navales, entre otras. Dentro de este apartado pueden citarse el concentrador fabricado manualmente por Takizo Uratzuka en las Minas de Matahambre, en Pinar del Río y las Minas del Cobre, en Santiago de Cuba. Dentro de la capital podemos identificar el Puerto Viejo y la actividad industrial del resto de la bahía habanera, la Fábrica de Aceite de Maní El Cocinero y la Cervecería La Polar, entre otras.
2. En otro grupo se incluyen aquellas industrias que se desarrollaron con anterioridad al siglo XIX, ubicadas en su mayoría en zonas rurales y relacionadas con las industrias tradicionales como el azúcar, café, tabaco y cacao. Estas poseen una evolución estrechamente vinculada con el régimen esclavista y el esplendor que

alcanzaron durante la etapa colonial. Numerosos son los sitios incluidos en este grupo, dentro de los cuales se destacan cuatro grandes zonas: los cafetales de la Sierra del Rosario, los cafetales e ingenios de la llanura Habana-Matanzas, el Valle de los Ingenios de Trinidad y el Paisaje Arqueológico de los Cafetales del Sureste de la Isla, ubicados en las provincias de Santiago de Cuba y Guantánamo.

Las iniciativas en la protección y salvaguarda de estas zonas patrimoniales han cobrado fuerza a partir del interés de las entidades patrimoniales provinciales y la creación de las oficinas del historiador o del conservador en La Habana, Matanzas, Cienfuegos, Trinidad, Camagüey y Santiago de Cuba. Meritorias también son las labores emprendidas por los llamados Grupos de Aficionados, en muchas ocasiones vinculados con la Sección de Arqueología de la Sociedad Espeleológica de Cuba, los que han llevado a cabo relocalizaciones y planimetrías de sitios que se hallaban en total olvido, resultando de gran ayuda para la conformación de los proyectos de investigación. Es necesario señalar, que en la Reserva de la Biosfera Sierra del Rosario se desarrolla un serio trabajo de investigación en torno a la industria cafetalera y el estudio del paisaje industrial correspondiente.

Proyectos más recientes toman auge con el apoyo de organizaciones, instituciones y autoridades, en los que se implementan mecanismos y se aúnan esfuerzos de muchos especialistas a lo largo de todo el país. Tal es el caso del Comité Cubano de La Ruta del Esclavo, insertado dentro del proyecto de la UNESCO «La Ruta del Esclavo», que nació en el año 1994. Este se ocupa de la promoción, investigación y preservación del legado africano y de su desarrollo, en las antiguas plantaciones cubanas. Asimismo, se avanza en la exploración de las ruinas de los cafetales que florecieron desde finales del siglo XVIII en el oriente de la isla en el marco del proyecto «La Ruta del Café», que auspicia la UNESCO y desarrolla la Oficina del Conservador de Santiago de Cuba. La iniciativa busca conectar por senderos transitables

a ciento setenta de los más de doscientos cincuenta cafetales construidos entre finales del siglo XVIII y principios del XIX por hacendados franceses refugiados en esta región, luego de la revolución de Saint Domingue en 1791.³⁰ Por otra parte, se fomenta la «Ruta del Cacao», actividad industrial cubana que se ha desarrollado por dos siglos, fundamentalmente en la provincia de Guantánamo, y específicamente en el territorio de Baracoa.

«Esta actividad agro-productiva posee rasgos culturales asociados; modeló un paisaje cultural a través de la presencia de una arquitectura vernácula viva, con evidencias de sitios de memoria de la Ruta del Esclavo y elementos patrimoniales inmateriales, como formas orales de transmisión del conocimiento, desarrollo de una artesanía utilitaria autóctona, elementos de la cocina tradicional, manifestaciones de la música y la danza asociados y presencia de tesoros humanos vivos».³¹

El ferrocarril también ha sido declarado como patrimonio industrial, pues permitió el auge del sistema plantacionero cubano, siendo el primer país latinoamericano en contar con el medio de transporte más rápido y de más poder de carga de la época. El año 1837 marcó el inicio de la puesta en marcha de las locomotoras de vapor, rescatadas en su mayoría, gracias a los esfuerzos de la Oficina del Historiador de La Ciudad de La Habana.

Estudios arqueológicos de los contextos industriales

El desarrollo industrial constituyó un fenómeno típico de un contexto colonial americano, caracterizado por la utilización de mano de obra esclava. Las industrias más representativas fueron las relacionadas con el azúcar y el café, y en menor escala

³⁰ Yaumara López Segrera: < <http://desde-cuba.blogspot.com>>.

³¹ Nilson Acosta: Proyecto La Ruta del Cacao en Cuba: Salvaguarda y Transmisión, < <http://www.rutadelcacao.org>>.

Figura 46. Grabado del antiguo Ingenio Trinidad.

Fuente: La Isla de Cuba Pintoresca. Federico Mialhe. La Habana, Cuba, 1839-1942.



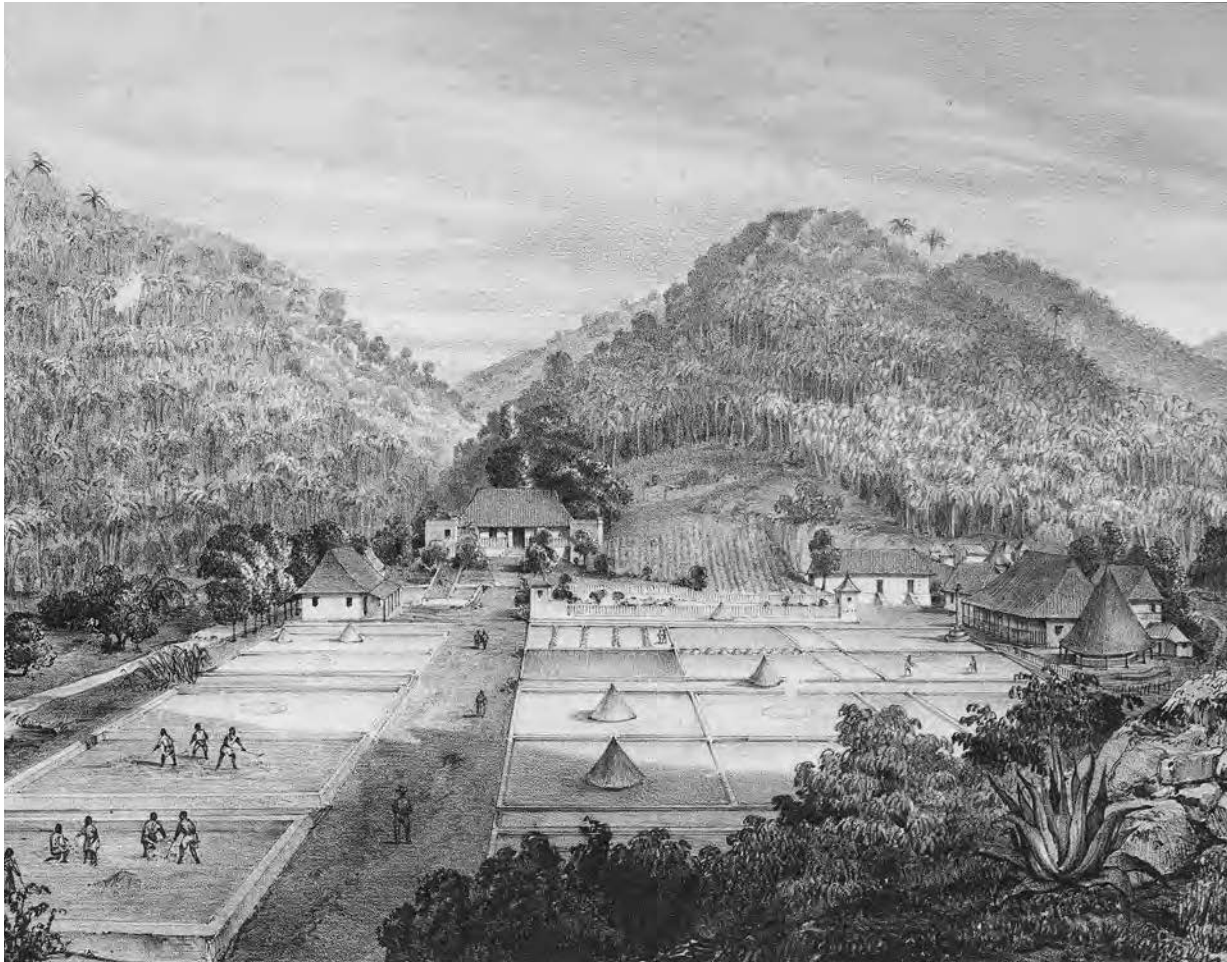


Figura 47. Grabado del antiguo Cafetal La Ermita en las lomas del Cusco.

Fuente: La Isla de Cuba Pintoresca. Federico Mialhe. La Habana, Cuba, 1839-1942.

las del tabaco y el cacao. Esta circunstancia posee una correspondencia directa con el proceso de surgimiento y desarrollo de la Arqueología Industrial en la Isla, pues la mayoría de los sitios intervenidos arqueológicamente coincide con la supremacía de estas dos producciones en el siglo XIX, lo cual guarda una relación inevitable con la calidad constructiva de los contextos y su supervivencia, hasta nuestros días.

Al igual que en otras regiones americanas, muchas de las intervenciones realizadas en ingenios y cafetales estuvieron encaminadas a buscar paredes,

muros y restos de las fábricas que conformaban la plantación, obviando en muchos casos las evidencias muebles resultantes de las actividades humanas. Este fenómeno respondió a un proceso evolutivo de la especialidad que, a lo largo de los años y la experiencia adquirida ha revolucionado el conocimiento de los arqueólogos con respecto a la óptica y los objetivos con los que debe enfrentar el trabajo de campo en un contexto industrial. Es imprescindible señalar que gracias a los resultados, experiencias, desaciertos, logros y publicaciones de muchos arqueólogos, existe una mejor preparación en los estudios de las plantaciones cubanas que se

revierte cualitativamente en los resultados de las investigaciones.

La arqueología que se desarrolla en sitios patrimoniales como cafetales e ingenios tiene como escenarios una gran extensión y una cantidad considerable de partes componentes de la propia industria. Por su complejidad, se ha visto frenada debido a limitaciones de presupuesto y escasez de personal especializado en las instituciones patrimoniales, pues al no existir la arqueología industrial en los centros de estudio superiores, queda bajo la responsabilidad de los expertos educar de forma profesional a varias generaciones en esta especialidad. Se hace evidente, la concentración de intervenciones arqueológicas

industriales hacia el occidente y centro del país, consecuencia quizás de la concentración de instituciones y complejos que han permitido el desarrollo de estas labores:

- Instituto Cubano de Antropología (CITMA)
- Gabinete de Arqueología (OHCH)
- Oficina del Conservador de Trinidad y el Valle de los Ingenios (PP)
- Museo Arqueológico Guamuhaya (PP)
- Oficina de Monumentos y Sitios Históricos del Centro Provincial de Patrimonio Cultural de Matanzas.
- Oficina de Monumentos y Sitios Históricos de La Habana.
- Ecomuseo y Complejo Las Terrazas.



Figura 48. Trabajos de arqueología en el Cafetal e Ingenio Angerona.

SITIO	AÑO	JEFES DE PROYECTOS O INSTITUCIONES RECTORAS	LOCALIZACIÓN DEL SITIO
Cafetal La Isabelica	1961	F. Boytel Jambú	Gran Piedra, Santiago de Cuba
Ingenio Santa Rosa	1967	Rodolfo Payarés	Esmeralda, Camagüey
Cafetal El Liberal	1968	Ibídem	Sierra del Rosario, Artemisa
Cafetal San Idelfonso	1968	Ibídem	Ibídem
Cafetal Unión	1968	Ibídem	Ibídem
Ingenio-cafetal Taoro	1969-1970	Ibídem	La Habana
Ingenio-cafetal Angerona	1970-1972	Enrique Alonso	Artemisa, Artemisa
Ingenio Guáimaro	1971	Alfredo Rankin	Trinidad, Sancti Spíritus
Cafetal San Pedro de Buenavista	1973-1974	Lourdes S. Domínguez	Sierra del Rosario, Artemisa
Ingenio Fonseca	1975	Grupo de Aficionados a la Ciencia de Batabanó	Quivicán, Mayabeque
Ingenio-cafetal Angerona	1977	Ibídem	Artemisa, Artemisa
Ingenio Triunvirato	1977-1978	Rodolfo Payarés	Cidra, Matanzas
Ingenio Santa Isabel	1978	Jorge Calvera	Nuevitas
Ingenio Santa Lucía	1985	Grupo de Aficionados a la Ciencia de Batabanó	Batabanó, Mayabeque
Central Manuel Martínez Prieto	1985	Ibídem	La Habana
Cafetal San Ramón de Aguas Claras	1985	Jorge Freddy Ramírez	Sierra del Rosario, Artemisa
Ingenio Mi Rosa	1986	Rodolfo Payarés	Quivicán, Artemisa
Ingenio Guáimaro	1991	Alfredo Rankin Santander	Trinidad, Sancti Spíritus
Cafetal Buenavista	1991	Jorge Freddy Ramírez	Sierra del Rosario, Artemisa
Cafetal Santa Ana de Biajacas	1999-2010	Lisette Roura, Theresa A. Singleton (USA)	Madrugá, Mayabeque
Cafetal Santa Brígida	2000	Gabino La Rosa	Madrugá, Mayabeque
Cafetal-ingenio Angerona	1998-2001	Gabino La Rosa	Artemisa, Artemisa
Minas El Cobre	2000	Jorge Ulloa Hung	El Cobre, Santiago de Cuba
Ingenio Guáimaro	2003	Oficina del Conservador de la Ciudad de Trinidad y Museo Arqueológico Guamuhaya	Trinidad, Sancti Spíritus
Cafetal La Dionisia	2006	Odlanyer Hernández	Matanzas, Matanzas
Ingenio San Francisco	2007	Jorge F. Garcell	San José de Las Lajas, Mayabeque
Ingenio San Isidro de los Destiladeros	2000- en ejecución	Oficina del Conservador de la Ciudad de Trinidad y Museo Arqueológico Guamuhaya	Trinidad, Sancti Spíritus
Cafetal San Pedro	2011- en ejecución	Lisette Roura Álvarez	Sierra del Rosario, Artemisa
Cafetal-ingenio Angerona	2017- en ejecución	Roger Arrazcaeta, Lisette Roura, Saint's Mary University (Canadá)	Artemisa, Artemisa

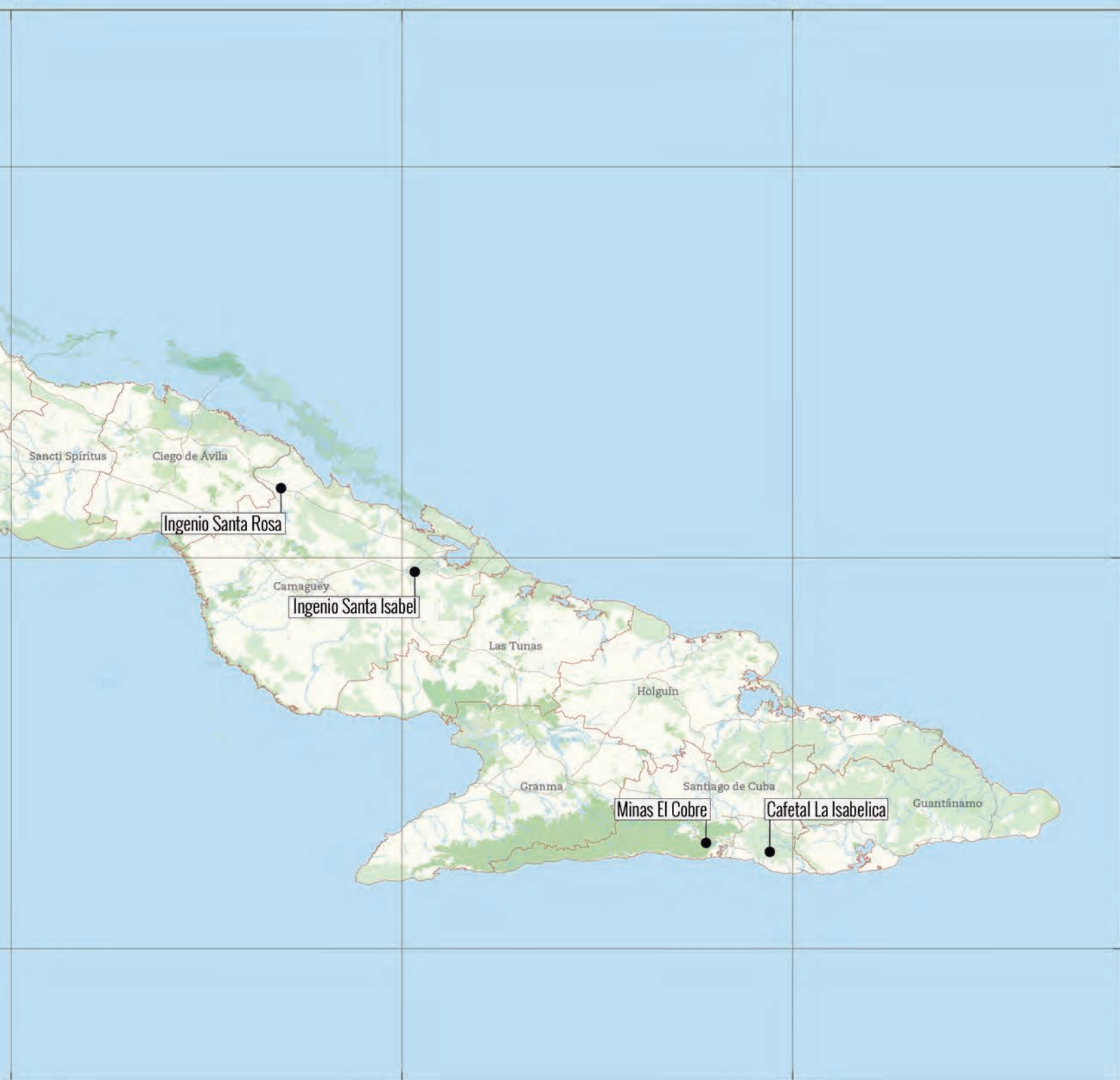


ESTUDIOS ARQUEOLÓGICOS EN INSTALACIONES INDUSTRIALES

30.00'

-77°30.00'

-75°30.00'



23°30.00'

21°30.00'

19°30.00'

30.00'

-77°30.00'

-75°30.00'

2.2. Reconocimiento del patrimonio industrial cubano

La valoración de las industrias y sus sistemas productivos como bienes culturales y como parte de la identidad de zonas tanto rurales como urbanas, en el territorio nacional, se emprende a partir de los años 80 del siglo xx bajo la conducción de la entonces Dirección y luego Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura. Este tuvo la colaboración de otras entidades gubernamentales y de la sociedad civil y el apoyo de las Oficinas del Historiador y el Conservador existentes en ese

momento, como Trinidad, Santiago de Cuba y La Habana. De manera aunada estas trabajaron para proteger y salvaguardar testimonios materiales e inmateriales esenciales para comprender el devenir de la industria y el desarrollo económico, científico y tecnológico del país.

Como parte de esa labor se inventariaron numerosos bienes del patrimonio industrial y se reconocieron sucesos históricos, tradiciones, tecnologías

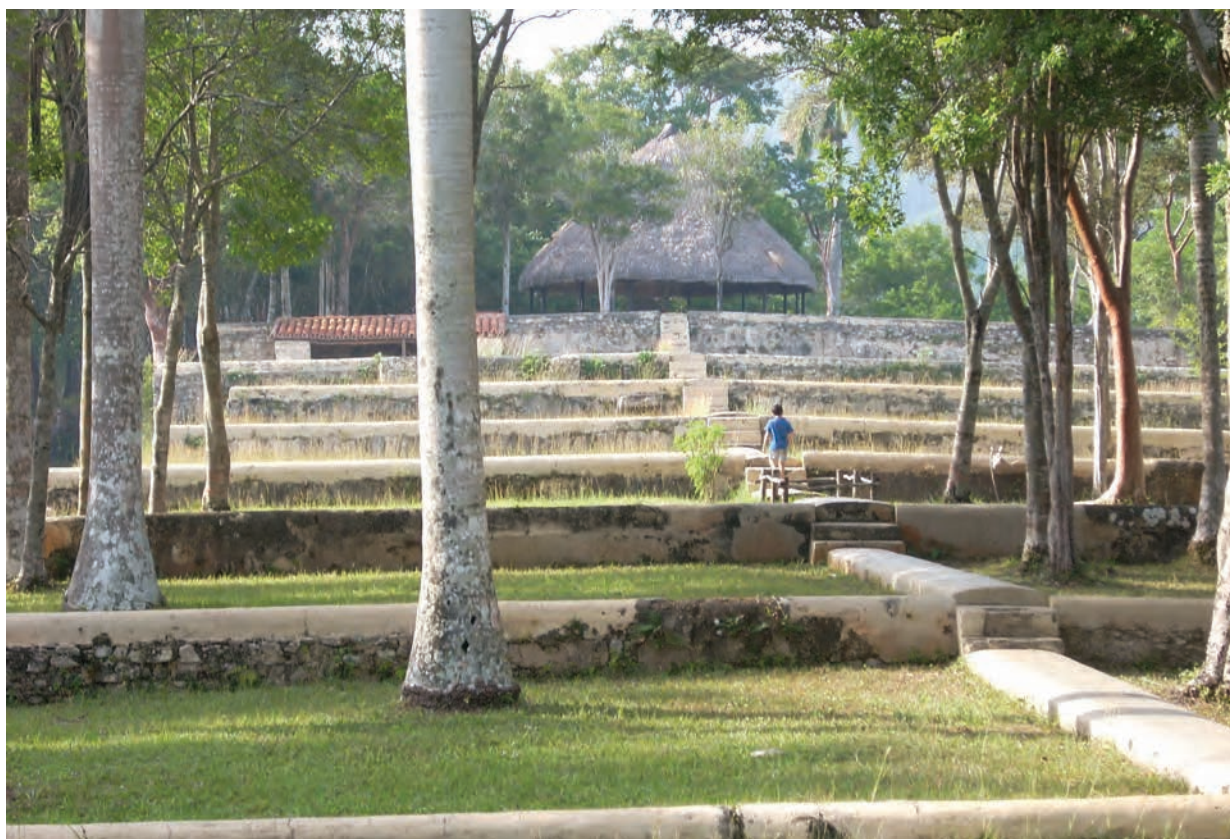


Figura 49. Reconstrucción del antiguo cafetal Buenavista en la reserva de la biosfera Sierra del Rosario, Artemisa.



Figura 50. Combinado del vidrio, La Lisa, La Habana.

y conocimientos empíricos afines. Además, se investigaron y documentaron los ejemplos más relevantes, más tarde distinguidos con declaratorias en las categorías de monumento nacional y local. En la actualidad se continúa trabajando en los inventarios y se preparan expedientes de otros bienes representativos del amplio universo industrial con ejemplos que, aunque no alcancen la nominación como monumentos, poseen altos valores patrimoniales reconocidos por generaciones de cubanos.

Junto a la toma de conciencia sobre la necesidad de conservar y proteger los testimonios materiales y la memoria asociada a los procesos industriales, se ha profundizado y actualizado el conocimiento teórico y metodológico sobre el patrimonio industrial. Sin embargo, queda mucho por hacer para que éste sea respetado y reconocido más allá de los actores y entidades de la cultura y se logren aprovechar sus

potenciales en toda su dimensión, lo cual demanda de la asignación de recursos para el desarrollo de inversiones que permitan su conservación, mantenimiento y refuncionalización.

Bienes y dimensiones del patrimonio industrial

El patrimonio industrial cubano es extraordinariamente diverso, entre los exponentes más conocidos se encuentran los vinculados a tres grandes producciones: azúcar, café y tabaco, aunque desde inicios de la colonia y a todo lo largo del siglo xx también se destacan el patrimonio ganadero, el minero, el portuario y el ferroviario, cuyas dinámicas han marcado profundamente la economía y el paisaje de diferentes zonas del país, dejando vestigios en planicies y cordilleras, bahías y corrientes fluviales

y de manera muy particular en la expansión y el desarrollo urbano.

Al no existir una definición determinada para el patrimonio industrial en Cuba, se ha adoptado la internacional. Igualmente existe consenso entre los especialistas cubanos en cuanto a los períodos y exponentes de este legado que incluye los vestigios arqueológicos coloniales de las estructuras portuarias, fábricas tempranas en la ciudad tales como la Maestranza de Artillería y el Real Arsenal, infraestructuras como la Zanja Real, restos de ingenios, trapiches, canteras, hornos y molinos en las zonas urbanas y rurales, vinculados a producciones tempranas de azúcar, tabaco o la extracción de materiales y minerales de la etapa pre-industrial.

Como patrimonio industrial se registran los bienes, inmuebles y muebles, que albergaron o cumplieron funciones de carácter industrial en diferentes períodos, a partir de los procesos de desarrollo capitalista en el contexto de esclavitud moderna, en la segunda mitad del siglo XVIII; aquellos que recogen el diverso panorama industrial de los siglos XIX y la primera mitad del XX y los que abarcan los grandes avances tecnológicos y técnicos que se producen en la segunda mitad del siglo XX con numerosos exponentes arquitectónicos del patrimonio moderno. Se incluyen además los escenarios sociales relacionados con estas expresiones de la cultura del trabajo.

Las grandes plantaciones agroindustriales de azúcar, tabaco y café, desarrolladas gradualmente de



Figura 51. Valle de Viñales, Paisaje Cultural de la Humanidad, Pinar del Río.

Fuente: dandovuel-
tasfotos.com

acuerdo con diversos grados de mecanización, ocupan un lugar primordial en las listas de inventarios. El patrimonio industrial azucarero por décadas marcó el ritmo económico y mercantil de Cuba, por lo que se considera el más relevante en extensión y tecnología. De esta producción se derivaron numerosas industrias cuyas tradiciones, equipamientos y construcciones igualmente forman parte del patrimonio industrial, tales como las fábricas de ron, bebidas, licores, chocolates, dulces, confituras y helados, las cuales se desplegaron vinculadas a la agroindustria azucarera, dejando valores culturales apreciables.

Además, el patrimonio industrial abarca bienes de un grupo de industrias menores que proliferan

desde el último tercio del siglo XIX hasta la primera mitad del XX, creadas en el país para satisfacer la demanda de los mercados internos cubanos. Estas tienen una presencia destacada en los contextos urbanos porque se fundaron y crecieron vinculadas a la ciudad, a sus zonas portuarias, centros comerciales y a la movilidad territorial que generaban.

Estas industrias han dejado un patrimonio material e inmaterial extraordinariamente diverso y en algunos casos todavía en funcionamiento, entre las más importantes se destacan las del sector de la industria alimentaria, los materiales y elementos constructivos, las bebidas y licores, el jabón y el calzado.³²



³² María Antonia Marqués Dolz: *Las industrias menores: empresarios y empresas en Cuba. (1880-1920)*, p. 20.

Figura 52. Restos de los canales elevados de ramal de la zanja real en El Cerro, La Habana.

Figura 53. Antigua fábrica de cemento «El Morro» en la ensenada de Atarés, Bahía de La Habana.



© Kiovet Sánchez Álvarez

La Habana reúne la mayor cantidad de bienes patrimoniales relacionados con este sector industrial, al ser la capital el lugar donde se concentraba la mayor cantidad y diversidad de estas instalaciones. Aunque muchos datan del siglo XIX, durante el siglo XX continuaron creciendo y rebasaron las fronteras de la capital para expandirse hacia otras ciudades del país como Cárdenas, Cienfuegos y Santiago de Cuba. Se producían abonos, envases metálicos, piensos, tintes, cemento, carros de ferrocarril, materiales de construcción como mosaicos, tejas y ladrillos, entre muchos otros artículos. Además, existían instalaciones industriales dedicadas a las confecciones textiles, imprentas, litografías, talabarterías, hojalaterías, carpinterías, fábricas de hielo, envases para tabaco, fósforos y papel.³³

Por su parte, el patrimonio inmaterial es rico en manifestaciones provenientes de las actividades agrícolas, las agroindustriales y la ganadería con disímiles tradiciones y saberes depositados por generaciones

en la memoria de campesinos, jornaleros y obreros. Es de destacar la impronta de los trabajadores de las industrias y empresas urbanas, sobre todo la tabacalera, la cual registra una relevante presencia de la mujer. El sector de la construcción también generaba numerosos empleos que cubrían la gran demanda de ese sector para obras de arquitectura, urbanismo e infraestructuras, aunque el transporte, la mecánica y la electricidad también empleaban a una gran cantidad de obreros, dependientes y profesionales.³⁴

En Cuba, el patrimonio industrial ha sido distinguido con declaratorias de monumento local, nacional e incluso mundial gracias al reconocimiento oportuno de valores históricos, arqueológicos, paisajísticos y artísticos. También se protegen las obras de carácter ingenieril destacadas por la innovación técnica, constructiva o estilística, afiliadas a diferentes tipologías, como edificios de fábricas, almacenes, hangares y aquellas que

³³ María Antonia Marqués Dolz: *Las industrias menores: empresarios y empresas en Cuba (1880-1920)*, p. 19.

³⁴ *Ibidem*, pp. 70-77.

representan tradiciones, formas de vida, identidades de comunidades y asentamientos como los conjuntos de viviendas obreras y los bateyes.

Una distinción importante en el patrimonio industrial cubano se vincula a las áreas de desarrollo que comienzan luego del triunfo de la Revolución, en 1959, como la biotecnología, la industria farmacéutica, la construcción masiva de prefabricados y la textil. El empleo de tecnologías provenientes de los países socialistas distinguió este período que forma parte esencial de la historia y el patrimonio cubanos.

Marco legislativo y gestión cultural del patrimonio industrial

El contexto jurídico relativo a la industria, por la propia diversidad y amplitud del tema, se encuentra disperso y fragmentado en diferentes cuerpos legislativos que se corresponden con los diferentes áreas y sectores tales como el transporte, la energía, la agroindustria, la geología, la minería, la ganadería, el agua, el puerto, el papel, la imprenta, los alimentos, los medicamentos, las cervezas y refrescos, los ronnes y licores, las cerámicas, entre otros.

De esta forma existen leyes, decretos y resoluciones para la gestión de cada una de las áreas de desarrollo industrial, como la Resolución no. 106 de 2018, Reglamento del Maestro del Ron Cubano, MINAL; el Decreto no. 222 de 1997, Reglamento de la Ley de Minas; el Decreto Ley no. 11 de 2020, del Patrimonio Geológico de Cuba o el Decreto Ley no. 348, de los ferrocarriles y la infraestructura ferroviaria de 2018. El conocimiento de esos contextos legislativos tiene gran relevancia para el patrimonio cultural ya que en muchos casos prevé el destino de las propiedades y los edificios, la vida útil de los equipamientos, la posibilidad de dismantelar o demoler en caso de obsolescencia y el manejo de los archivos, entre otros temas con impacto en la conservación, mantenimiento y gestión patrimoniales.

Aunque aún no se dispone de un Plan Nacional de Patrimonio Industrial como instrumento de planificación y gestión integral, sí existe un contexto legislativo que se requiere completar y perfeccionar. El Ministerio de Cultura es la entidad responsable de encaminar las estrategias y políticas a través del Consejo Nacional de Patrimonio y del sistema de Direcciones de Patrimonio Cultural, órganos encargados de establecer las medidas necesarias para garantizar la protección, conservación y restauración de bienes inventariados y reconocidos como patrimonio cultural y sobre todo de los declarados como monumento.

Antes de que en Cuba se tuviera conocimiento sobre las clasificaciones y valoraciones internacionales del patrimonio industrial, ya algunos ejemplos relevantes del ámbito productivo o ingenieril aparecían representados en los registros nacionales, por considerarse parte indispensable de la cultura cubana. Así los inventarios incluyeron tempranamente acueductos, puentes, faros, enclaves mineros, estaciones ferroviarias, centrales y sus bateyes o caseríos e incluso paisajes industriales vinculados a la plantación azucarera, cafetalera o tabacalera.

En el ámbito de la cultura, el patrimonio industrial aparece incluido en al menos tres cuerpos legislativos: el del patrimonio cultural e histórico, el de los museos y el del turismo cultural. Otros instrumentos relevantes para la gestión del patrimonio industrial son las leyes de uso del suelo, las regulaciones urbanísticas, los marcos jurídicos de la propiedad y los de las empresas. Además, tienen relevancia para el tema la Ley de Medioambiente –que establece la conservación y protección del patrimonio cultural asociado a la naturaleza y que incluye también el patrimonio productivo e industrial, especialmente las circunstancias que pueden ponerlo en peligro– y la Ley de Archivos –sumamente importante para la preservación de la memoria documental, fotográfica y planimétrica–. Los planes de ordenamiento territorial, las estrategias urbanas y territoriales y los grandes proyectos urbanos, también tienen interfaz con el tema jurídico.

En Cuba las entidades responsables por la conservación de los bienes del patrimonio cultural y en promover lo relativo a su investigación y estudio, disponen de los siguientes instrumentos:

- La LEY No. 2- LEY DE LOS MONUMENTOS NACIONALES Y LOCALES de 1977 y el DECRETO NUMERO 55 de 1979, en su artículo 5 establecen que las Construcciones comprenden la obra inmueble o el conjunto de ellas hechas por el hombre desde la prehistoria hasta la época actual. Para su determinación no se tomará en cuenta el uso que tenga en la actualidad, sino su función original y a estos efectos serán, según su carácter, civiles, conmemorativas, domésticas, industriales, militares y religiosas. Si determinada construcción tuvo originalmente diversas funciones simultáneas, se atenderá a la función predominante o a la que esencialmente motive su valoración.

- El Decreto 118 de 1983, REGLAMENTO PARA LA EJECUCION DE LA LEY DE PROTECCION AL PATRIMONIO en su artículo 1a) establece la protección de los documentos y demás bienes relacionados con la historia, con inclusión de las de la ciencia y la técnica, de gran relevancia como parte del patrimonio industrial.

El Inventario Nacional de Patrimonio considera las construcciones industriales como una de sus categorías. El inventario incluye datos relativos al uso original, el uso actual, grado de protección y declaratorias como monumento local, nacional o mundial según sea el caso, bienes muebles, síntesis histórica, entre otros. Además, se lleva el registro de los bienes inscritos en el Inventario Nacional de Construcciones y Sitios, organizados por territorios y divididos en sitios naturales y construcciones



Figura 54. Central Termoelectrónica de Tallapiedra, La Habana Vieja.



© Kiovet Sánchez Álvarez

Figura 55. Gasómetro de la antigua planta de Gas Melones, La Habana.

civiles, religiosas, militares e industriales. En los años 90 del siglo xx se creó el Inventario Nacional de Patrimonio Industrial, instrumento que vincula los avances teórico-metodológicos del contexto internacional y la complejidad conceptual de este patrimonio que abarca múltiples dimensiones en lo científico, tecnológico, económico, social, arquitectónico y geográfico.

Los especialistas del Consejo Nacional de Patrimonio encargados de realizar estudios y propuestas vieron la necesidad de ampliar los criterios del inventario a las industrias e incluir también el patrimonio mueble y el documental.³⁵

El Registro de Monumentos Nacionales y Locales recoge todos los datos que permiten identificar el Monumento, tales como el lugar donde está situado, nombre, clasificación, zona de protección,

propietario, uso, restricciones, valoración, época de construcción, grado de protección, número de inventario, descripción, estado de conservación, medidas de conservación propuestas, referencia bibliográfica y documental, plazo de localización, foto de identificación y cualquier otro dato necesario. Los bienes inmuebles que, sin poseer valores relevantes para ser declarados monumentos nacionales o monumentos locales, formen parte integrante de un centro histórico urbano o un sitio declarado Monumento Nacional o Monumento Local también se incluyen con sus respectivos grados de protección.

La Comisión Nacional de Monumentos es el órgano facultado para supervisar el patrimonio y disponer de ser necesario, los mantenimientos capitales o modificaciones mediante la restauración o rehabilitación sobre la base de criterios de autenticidad y en

³⁵ Ilka Pell: Mirada al patrimonio industrial de Cuba: protección, conservación y refuncionalización.

Figura 56. La Gran Piedra, Paisaje Cultural Cafetalero del Oriente Cubano.

Fuente: elchago.com





Figura 57. Paisaje cultural Las Terrazas, Artemisa.

Fuente: canalcaribe. icrt.cu

respeto al valor histórico; custodiar los archivos y la documentación correspondientes a los monumentos y supervisar el trabajo de las comisiones provinciales de monumentos.

A partir de los años 90, a nivel mundial crecen las experiencias de valorización, musealización y reúso del patrimonio industrial, Cuba no es una excepción en la puesta en valor de este patrimonio, lo cual se evidencia en la declaratoria como monumento de

paisajes culturales que, por su naturaleza, aúnan el accionar del hombre y su entorno natural. Se destacan el Valle de Viñales, el Paisaje Arqueológico de las Primeras Plantaciones Cafetaleras del Sudeste del Oriente de Cuba y más recientemente, el Paisaje Cultural Las Terrazas en la Sierra del Rosario, obra colosal de los primeros años de la Revolución.

Los planes integrales de rehabilitación y gestión en los centros históricos del país han abarcado el

rescate y reuso adaptativo de antiguos edificios e instalaciones pertenecientes al patrimonio industrial, desde conjuntos relevantes hasta espacios de industrias menores, comercios, empresas y talleres, los que se transforman en espacios culturales, hitos urbanos, espacios educativos, servicios sociales y habitacionales.

Algunos sectores de punta en la economía cubana acometen procesos inversionistas que rehabilitan y reutilizan edificaciones relevantes del patrimonio industrial. En el turismo destacan

ejemplos de reconversión de antiguas oficinas, fábricas de tabaco e incluso bancos para nuevos hoteles y en el transporte se destaca la restauración de la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana, Monumento Nacional. Sin embargo, son muchas todavía las instalaciones industriales valiosas en desuso, deterioradas o vandalizadas que aguardan por procesos de rescate.

El siglo XXI marcó un punto de cambio en la salvaguarda y la gestión del patrimonio industrial en Cuba. En 2002 el desmantelamiento y demolición



Figura 58. Estación Central de Ferrocarriles, La Habana, en proceso de restauración.



© Ayleen Robainas Barcia

Figura 59. Estación del Ferrocarril «San Martín» en Cárdenas, patrimonio industrial en peligro.

de un número de centrales azucareros en desuso despertó la alarma de comunidades, especialistas y de la sociedad civil cubana. La amenaza y el peligro real de la desaparición y la mutilación de una parte valiosa del patrimonio azucarero cubano sirvió como oportunidad para avanzar en la toma de conciencia y en los programas de protección a ese y a otros ejemplos del patrimonio industrial, muy vulnerables ante la incomprensión de sus valores

por parte de algunos actores, junto a los intereses de reutilizar materiales y grandes áreas de suelo bien localizado.

Ante la imposibilidad de que se pueda preservar todo lo que existe en materia de patrimonio industrial y ante la amenaza de la destrucción voluntaria e involuntaria de sitios, conjuntos y edificios, es preciso dar a conocer y educar sobre la importancia

Figura 60. A la izquierda torre del antiguo Ingenio «Taoro», Monumento Local, La Habana.

Figura 61. A la derecha plaza del Mercado Central de Cárdenas, patrimonio industrial en peligro.



© Ayleen Robainas Barcia



© Ayleen Robainas Barcia

de su valor para la nación, las ciudades, localidades, comunidades y para el país, no solo como herencia histórica y cultural, sino por los potenciales económicos que este representa para el futuro.

En 2004 el Consejo Nacional de Patrimonio declaró a Las locomotoras de Vapor como Patrimonio Cultural de la Nación, en 2007 se declaró el Sistema de Acueductos de La Habana, en 2008 el Batey del Central Jaronú, en Camagüey, fue declarado Monumento Nacional y luego fue intervenido después de los daños causados por el huracán Irma, bajo el liderazgo

de la Oficina del Historiador en esa ciudad. En 2019 se reabrió, luego de un proceso de rehabilitación integral, el Museo Nacional del Ferrocarril en La Habana. En 2020 la Oficina del Historiador de la Ciudad de Camagüey con el apoyo de las autoridades provinciales y actores de la cultura, rescató de las ruinas y el abandono el conjunto de la Terminal de Trenes para un nuevo uso como Museo y parque temático ferroviario. Este incluye valiosas piezas, locomotoras de vapor, así como los extraordinarios archivos conservados en el edificio. Los impactos dinamizadores de esta intervención se desbordan a

todo un sector urbano a partir del Boulevard de Van Horne donde se exhiben sendas locomotoras de los centrales Senado y Lugareño.

En la zona del Puerto Viejo, que forma parte del Centro Histórico de La Habana, Patrimonio de la Humanidad, se han rehabilitado y destinado a usos culturales espacios y edificios originalmente concebidos para el almacenamiento o la carga y descarga vinculada al puerto, como los Antiguos Almacenes San José y el antiguo Almacén y Espigón del Tabaco y la Madera, estas intervenciones forman parte del Paseo Marítimo que pretende transformar la antigua zona portuaria en un espacio lúdico vinculado al paisaje marítimo.

Múltiples son los ejemplos, pero no suficientes. El Plan Perspectivo para el Desarrollo Integral de la Bahía de La Habana que incluye las estrategias a corto, mediano y largo plazo considera entre sus premisas el rescate del valioso patrimonio industrial que contiene y que será un actor importante en la revitalización de la bahía habanera desde una mirada arquitectónica, urbana y social, una visión integral del paisaje industrial que sirve como motor impulsor para la elaboración de planes integrales de conservación y salvaguarda del patrimonio industrial en La Habana y en el resto del país.

La contribución al rescate del patrimonio industrial por parte del sector no estatal, en asociación con



Figura 62. Antiguos Almacenes de San José. Actualmente funcionan como Centro Cultural y venta de artesanías. Se ha conservado integralmente su estructura original.

entidades públicas y de la sociedad civil, ha sido igualmente relevante. Se siguen tendencias del diseño contemporáneo para transformar de forma creativa espacios industriales en viviendas tipo lofts, espacios compartidos de trabajo, talleres, estudios para el desarrollo de las artes y otros usos asociados a industrias culturales y nuevos emprendimientos creativos. Estos proyectos respetan los códigos formales y tipológicos que caracterizan a estas edificaciones como las amplias luces, las áreas abiertas, los grandes vanos y puntales y otros valores asociados a temas históricos, tecnológicos o del patrimonio inmaterial.

Desafíos presentes y futuros

Queda mucho camino por andar en materia jurídica y en la toma de conciencia para lograr una conservación y protección más efectiva del patrimonio industrial cubano. Se trata de un tema aun emergente, incluso a nivel mundial, que requiere de estudios más profundos, estrategias y políticas públicas concretas, diseñadas a la altura de su diversidad y complejidad.

Afortunadamente desde las políticas y estrategias para la cultura en Cuba se le concede cada vez más visibilidad e importancia al tema. Pero para ser implementadas, estas demandan de mecanismos de financiación, de monitoreo y de socialización, porque las tareas del patrimonio son complejas y requieren el involucramiento de muchos actores de la sociedad.

Se deben crear y ampliar los mecanismos que favorecen la articulación de lo público y lo privado,

el planeamiento y la gestión participativa local, las estrategias de turismo cultural, y la articulación interinstitucional y entre actores.

Vinculado al conocimiento y a la educación, entre las áreas a priorizar con urgencia en el patrimonio industrial, se destaca la gestión y el manejo de la información y los datos, la posibilidad de documentar los archivos relacionados con el mismo, proteger y archivar la cartografía, los planos, documentos, fotografías y demás informaciones que aún se encuentran en almacenes y fábricas –no siempre bajo custodia– y hacerlas visibles y gestionables aprovechando los Sistemas de Información Geográfica y de datos abiertos lo cual permitirá expandir y compartir el conocimiento a este increíble universo patrimonial. La posibilidad de que los portales públicos y las redes sociales puedan ser parte de una campaña comunicacional a favor de la salvaguarda del patrimonio industrial es extraordinariamente importante para facilitar el intercambio de datos, informaciones y modernizar las formas de trabajo.

Estrechar redes y alianzas entre actores de la cultura, el patrimonio, la economía, el turismo y la cooperación internacional, puede fomentar la salvaguarda de este patrimonio y el aprovechamiento de sus potenciales para el desarrollo sostenible de los territorios donde se localizan. Además de los museos y del reuso adaptativo de instalaciones industriales, en los últimos tiempos se organizan rutas e itinerarios culturales del patrimonio industrial encaminadas a visibilizar y dar a conocer espacios y memorias para que estos bienes reciban el reconocimiento que merecen a nivel local, nacional, e internacional.

Figura 63. Página siguiente:
Tachos del central azucarero «Jaronú» en Esmeralda, Camaguey. Fue inaugurado en diciembre de 1921. Después de su nacionalización se renombró Central Brasil.

Fuente: Biblioteca de la Universidad de Miami. Colección del Patrimonio Cubano.



AMERICAN PHOTO
P 6601
LEANA

2.3. Referentes nacionales de reutilización

Antigua Compañía de Electricidad de La Habana, Fábrica de Aceite «El Cocinero». Fábrica de Arte Cubano (FAC). Plaza de La Revolución, La Habana.
Uso Actual: Galería de Arte Contemporáneo y Centro Nocturno.

Este inmueble industrial fue construido en 1905, cerca del río Almendares, destinado originalmente a Planta Eléctrica de la barriada del Vedado, función que realizó hasta 1913; entre 1930 y 1960, se destinó como Fábrica de aceites «El Cocinero». Luego del triunfo de la Revolución se mantuvo como almacén de diferentes mercancías hasta su apertura como centro cultural en 2013.

La rehabilitación de la fábrica se utilizó como estrategia para insertar espacios multifuncionales destinados a la exposición del arte contemporáneo cubano, y a la vez dinamizar el entorno donde se localiza.

El edificio consta de una gran nave de mampostería y adyacente a él, de la icónica torre de la chimenea de ladrillos refractarios de medio metro de espesor que está catalogada con Grado de Protección III en el Inventario del Patrimonio Industrial de Cuba.

El inmueble es un espacio flexible, diáfano y de grandes dimensiones que permite transformarlo



Figura 64. FAC, un nuevo centro que dinamiza la vida diaria y nocturna de la zona.

según las necesidades del momento y la actividad que se desea realizar, a través de operaciones de diseño sencillas, modulares y de carácter efímero. Alberga en su interior un programa arquitectónico variado conformado por galerías, bares y restaurantes. Cuenta con tres salas polivalentes destinadas a conciertos en vivo y performance, obras de teatro y danza, conferencias, talleres y proyecciones audiovisuales. Además, dispone de seis espacios expositivos para fotografía, artes visuales, arquitectura y diseño.

Como estrategia general es un proyecto eternamente inconcluso, la mutación es la idea que lo acompaña desde su génesis. Su programa arquitectónico se encuentra sabiamente mezclado en espacios multifuncionales y multidisciplinarios, cambiantes en ambientes, contenidos y formas. Se trata de un

modo no convencional de apreciar el arte, lejos de la concepción del museo o la galería tradicional.

A través del reciclaje del suelo y de los materiales, el proyecto en sus inicios mantuvo un respeto formal por el edificio heredado. Comenzó el diálogo con su entorno inmediato a partir de actuaciones puntuales como la rehabilitación de la parada de ómnibus cercana, y la restauración de las vías y sendas adyacentes.

Desde su inauguración, la fábrica se encuentra en una evolución, ampliación y renovación constante de sus espacios. La más reciente nave cinco es el resultado de la unión de dieciocho contenedores que interactúan en perfecta armonía con el edificio principal, estableciendo así una relación por contraste entre el antiguo edificio y los nuevos espacios.



Figura 65. Interior de la FAC, espacios donde se interactúa. Cuenta con tres salas polivalentes destinadas a conciertos en vivo.

El interior se recorre por completo como una galería de arte. Como un laberinto los recorridos generan nodos donde se encuentran las actividades principales, es así como el espectador descubre cada nuevo espacio y decide dónde permanecer. Hoy cuenta con salas polivalentes, espacios expositivos y espacios flexibles de variadas dimensiones. Lo complementan los puntos de servicios como bares, restaurantes, cafeterías ambulantes, área de protocolo, oficinas y sala de reuniones. Para el futuro está prevista la creación de una residencia para artistas y una sala para ensayar obras de teatro o danza.

Como parte de sus objetivos, cada verano FAC se convierte en una escuela para la comunidad vecina. Un grupo de jóvenes profesores imparten talleres creativos gratuitos a niños y adolescentes de entre siete y diecisiete años de edad. Ha generado fuentes de empleo a la población local y cada año es sede de importantes eventos culturales como la Muestra de Jóvenes Realizadores, el *Havana World Music*, festivales internacionales de teatro, jazz y cine, así como jornadas culturales de varias naciones de

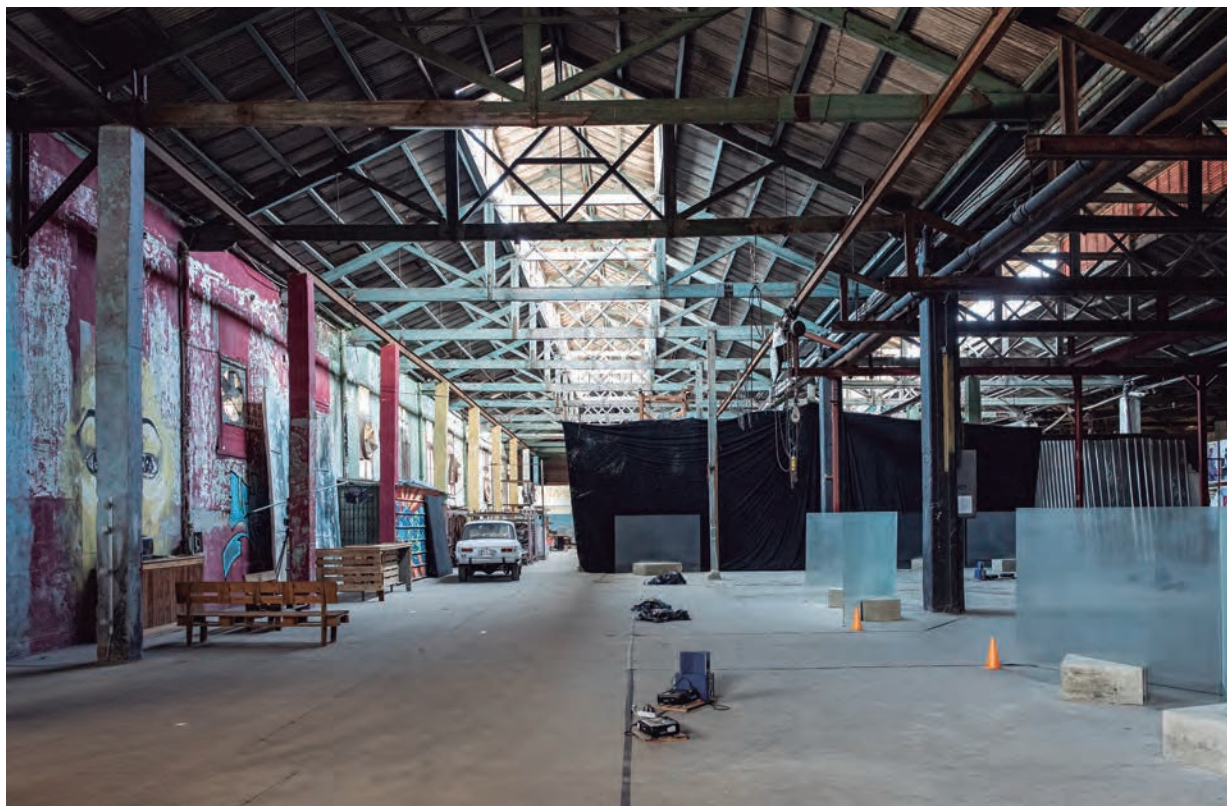
América Latina y Europa. Forma parte de la agenda de viaje de todo turista que llega a la ciudad y ha sido visitada por varias personalidades. En 2019 la revista *TIMES* incorporó a la Fábrica en la célebre lista de los Mejores Cien Lugares del Mundo.

La FAC es un gran laboratorio de creación, único de su tipo en el país: un espacio interdisciplinario que expone lo mejor del arte contemporáneo de Cuba, con un marcado enfoque social y comunitario; una antigua pieza industrial transformada en un espacio que se abre al intercambio entre las diversas manifestaciones artísticas que conviven en un mismo edificio.

Es un proyecto donde se combinan de forma exitosa la gestión privada y la estatal. Su concepción lo divorcia de los cánones de galería de arte concebidos hasta el momento en el país. Es un ejemplo exitoso del trabajo de refuncionalización del patrimonio industrial y el reciclaje de suelo en entornos degradados. Se aprecia la renovación del barrio en términos sociales y paisajísticos, por lo que consti-



Figura 66. Estudio 50. Imagen de la fachada. Se destaca el portal público que rodea a la instalación franqueado por columnas de hierro fundido y la cubierta con su monitor central.



© Susana Pérez

Figura 67. Estudio 50. Imagen interior. Se mantiene las características de la estructura y los materiales originales. El gran espacio existente permite realizar actividades variadas de diferente formato.

tuye además un elemento dinamizador del contexto urbano creando una sinergia de rehabilitación de otras piezas circundantes del patrimonio industrial habanero como la antigua fábrica de bicicletas de la calle Línea. Logró convertir una esquina invisible y obsoleta de la barriada del Vedado, en un nuevo hito en la ciudad.

Antigua Cristalería «El Espejo». Estudio 50, Cerro, La Habana

Uso actual: Estudio creativo para la producción audiovisual.

La cristalería se construyó en 1918. Por problemas técnicos y de deterioro estructural se fueron perdiendo espacios de producción. Mantuvo su función industrial original hasta el año 2017, luego de compartir temporalmente la instalación con el nuevo proyecto de estudio creativo.

El inmueble se insertó de forma coherente, en la trama semi-compacta de una zona residencial del Cerro en los primeros años del siglo xx, mediante el uso de una galería exterior que funciona como portal semipúblico, y su estilo ecléctico. El sistema industrial está conformado por tres naves continuas dispuestas cada una de ellas a dos aguas con armaduras de madera y cubiertas ligeras, apoyadas en columnas de acero, dotadas de lucernarios en la cubierta de la nave central. Las alturas interiores varían por la presencia de un *mezzanine* donde radicaban las antiguas oficinas y el área de atención al público. Posee un área estimada de 2 320 m².

La nave ha sufrido varias intervenciones, unas por adiciones tecnológicas y otras para dar solución a los deterioros que han aparecido a lo largo del tiempo, sobre todo en la cubierta, en las redes y en las



Figura 68. Estudio 50. Imagen interior donde se habilita el espacio fundamentalmente con elementos ligeros y mobiliario para dar respuesta a las nuevas funciones.

terminaciones. Desde 2017 se encuentra en una fase de recuperación progresiva a la par que se desarrolla el nuevo programa en las áreas recuperadas; aunque en general el inmueble preserva sus características originales tales como la fachada, la tipología y la estructura, incluyendo los monitores.

Actualmente se ha convertido en un espacio destinado a la producción audiovisual de artistas independientes y a la formación y preparación de estudiantes de la industria creativa. Es también un espacio para el desarrollo de eventos artísticos y culturales tales como ferias y desfiles de arte y moda, exposiciones, conciertos para recaudación de fondos con carácter benéfico (como el que se realizó después del tornado de enero de 2019), la Bial de Diseño, entre otros.

En tanto, el programa de formación de La Nave es una propuesta didáctica, abierta para estudiantes del audiovisual, que se apoya tanto en el aprendizaje como en la práctica. Tiene como objetivo principal brindar un espacio para estudiantes, que los prepare para incursionar en la industria audiovisual desde la creatividad, la experiencia laboral y los emprendimientos.

Las adaptaciones realizadas para el nuevo uso, parte de los principios de mantener las características originales del inmueble y las transformaciones internas se apoyan en la adición de elementos ligeros supuestos que no alteran el carácter y la esencia de las naves industriales. Mediante este nuevo uso se recupera una instalación industrial cuya función fue desapareciendo, incorpora actividades

sobre todo para los jóvenes que transitan por la experiencia audiovisual y a la vez ofrece un espacio abierto que permite efectuar actividades de diversa índole vinculada a fines didácticos y artísticos. Por otra parte revitaliza el entorno dada la magnitud y dimensiones de la edificación que se vincula estrechamente a un parque cercano.

Antiguo Almacén de la Madera y el Tabaco (Espigón de Paula). Cervecería Antiguo Almacén de la Madera y el Tabaco

Uso actual: Fábrica de cerveza artesanal y restaurante

El origen de la instalación se remonta al siglo XVIII, época en que el litoral habanero cercano a la Alameda de Paula experimentó el auge de la construcción de muelles y espigones. Fue edificado en 1906, utilizando acero y concreto reforzado y es una

de las pocas instalaciones industriales de las primeras décadas del siglo XX que se han conservado en la zona. El espacio disponía de líneas férreas propias que lo conectaban con otros muelles y de modernas grúas eléctricas transportables, un gran avance tecnológico para la época. En 1959, se puso al servicio de la terminal marítimo-portuaria «Margarito Iglesias».

Para el año 2014, el antiguo almacén fue restaurado por la Oficina del Historiador de La Habana y reconvertido en una pequeña fábrica artesanal de cerveza y un restaurante. La cervecería, corazón del recinto, está diseñada para recibir y atender hasta quinientos clientes que tienen a su disposición ofertas gastronómicas y las cervezas clara, oscura y negra, elaboradas en la propia instalación a la vista de todos con tecnología austriaca, aunque los tres maestros cerveceros son cubanos.



Figura 69. Imagen exterior de la cervecería donde se conservó la expresión industrial de la antigua instalación portuaria.

En el proyecto de restauración se conservó la estructura general y se veló por mantener la fisonomía arquitectónica de la nave, para que se siguiera preservando la memoria histórica en el barrio; conjugando el valor patrimonial de su entorno vetusto e industrial, con la impresionante vista hacia la ensenada, y los paisajes contrastados y controversiales de la otra orilla.

La intervención se basó en aspectos esenciales como darle una nueva función al edificio sin modificar su tipología de nave industrial, conservando los restos del equipamiento como parte del patrimonio portuario habanero. Se rehabilitó la estructura metálica, así como la de hormigón armado que conforma el portal perimetral.

Otra línea seguida en la intervención fue la creación de un espacio público con facilidades para el

acceso, eliminando barreras arquitectónicas. Con el proyecto se planteó el concepto de dejar descubierta toda la antigua estructura metálica como parte de la ambientación y, a su vez, que sirviera de soporte para la colocación de la iluminación, tanto general como puntual. Así se logró bajar virtualmente los enormes puntales y visualizar, en cierta medida, el ambiente deseado. El diseño del mobiliario con una imagen rústica refuerza esta aspiración, a partir del envejecimiento de la madera, lo que se entremezcla con la modernidad que denota el empleo del metal en su forma natural.

Estos ejemplos son algunos exponentes del creciente empeño por renovar el valioso patrimonio industrial cubano, una de las acciones que permiten la trascendencia a las generaciones futuras de su legado.



Figura 70 y 71. Diseño interior de la instalación gastronómica. Se visualiza la estructura interior original.



2.4. El Patrimonio industrial de la bahía de La Habana

El territorio que rodea a la rada habanera abarca zonas de valor histórico cultural de cuatro asentamientos urbanos de la Ciudad: La Habana Vieja, Regla, Guanabacoa y Habana del Este, los que contienen un valioso y variado patrimonio industrial, algunos protegidos por leyes y normativas patrimoniales nacionales y otros pendientes por su reconocimiento. Fungió como un gran motor impulsor del devenir económico de La Habana durante más de cinco siglos y aguarda por una visión integral para la gestión de su patrimonio industrial.

Los bienes patrimoniales en el perímetro portuario, están recogidos en inventarios de patrimonio. Gracias a la Resolución no. 13 de 2014, el entorno de la bahía quedó inscrito en el Registro Nacional de Monumentos como Zona de Protección, incluyendo a la Zona de Protección Marítima y su frente costero. De esta forma se establece la obligatoriedad de que toda intervención, en tierra o en el acuatorio, cuente con la anuencia de la Comisión Nacional de Monumentos.

Sin embargo, están pendientes innumerables investigaciones y estudios arqueológicos, paisajísticos y arquitectónicos, y el reconocimiento de otros bienes industriales, que deben ser debidamente protegidos y salvaguardados, mediante leyes, declaratorias o instrumentos de gestión. De ahí que entre los objetivos del plan para su protección y salvaguarda, esté la identificación e inventario de ese acervo cultural, que se considera como un gran potencial y fuente generadora de recursos para el desarrollo local y territorial. A través del litoral de la bahía destaca una infraestructura portuaria tan antigua como la Ciudad, que incluye muelles, espigones, dársenas, embarcaderos, astilleros, diques, varaderos, faros, estaciones marítimas, artefactos y grúas.

Al sur de La Habana Vieja los barrios extramuros de Atarés y Jesús María, de fuerte identidad obrera vinculados a funciones tan antiguas como el Arsenal, la Real Factoría de Tabacos y siempre a la actividad portuaria, conservan su trazado urbano, su modesta arquitectura y su rica cultura popular.



Los poblados de Regla y Casablanca, indisolublemente vinculados al mar y a sus manifestaciones, requieren recuperar su antigua relación marítima, limitada por la presencia de almacenes e industrias. En tanto, la tradicional actividad de cabotaje de pasajeros, mediante las «lanchitas» unen a estos pueblos marineros con la Ciudad, siendo un patrimonio inmaterial exclusivo de los habaneros y un potencial de desarrollo local.

Casablanca, antiguo poblado de pescadores, discurre a lo largo del litoral, con las mejores visuales de la bahía y del Centro Histórico gracias a su peculiar topografía. Atesora el único tren eléctrico de la ciudad, y aún mantiene tradiciones, herencia de ancestros, vinculadas a la reparación de las embarcaciones.

Regla, sitio donde se concentró una gran parte de la actividad industrial de la bahía habanera, cuenta con un sinnúmero de instalaciones industriales; muchas de ellas en desuso, que requieren refuncionalizarse a favor del poblado. Como zonas arqueológicas contiene los antiguos almacenes de Santa Catalina, el «Ingenito» San Pedro de Guaicanamar, el sitio aborígen Guasabacoa II y el patrimonio natural y singular de Triscornia, refugio además de aves migratorias y donde se asentó el antiguo campamento de inmigrantes en la etapa de la intervención norteamericana.

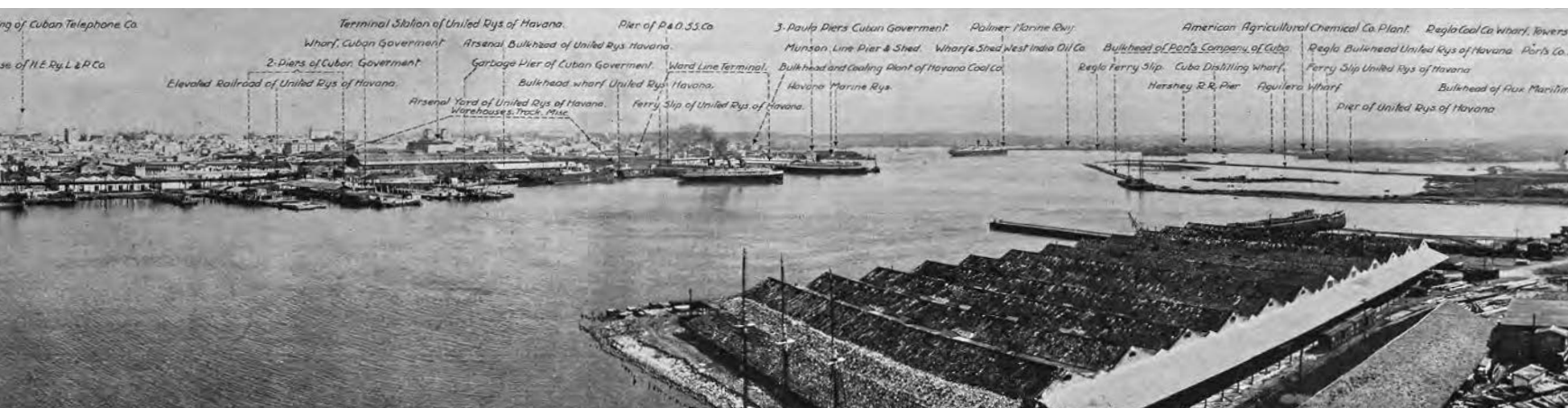
En tanto, la avenida Vía Blanca ofrece, desde sus cotas más elevadas, visuales del paisaje postindustrial, en torno a las ensenadas de Atarés y Guasabacoa, donde predomina un patrimonio industrial diverso: gasoducto, almacenes, pasos a nivel, viales y líneas de ferrocarril; edificaciones y sistemas industriales de diferentes épocas, que ofrecen una variedad tipológica digna de estudio.

La arqueología subacuática tiene en la bahía un amplio campo de investigación pues en ella abundan bienes sumergidos de alto valor patrimonial. Esta actividad, posee un rico legado de estudios, recopilación de información histórica y extracción de piezas, que enriquecen los museos de la historia naval habanera. Restos de naufragios y pecios, aún bajo el mar, constituyen tesoros patrimoniales que esperan el momento para desentrañar historias y leyendas.

El patrimonio inmaterial cobra singular relevancia en los barrios de San Isidro, Atarés y Jesús María, y allende a la bahía, en los poblados de Regla, Casablanca y Guanabacoa, donde las comunidades atesoran conocimientos, tradiciones, manifestaciones populares, un fuerte sincretismo religioso visible en el culto a la Virgen de Regla y la Virgen del Carmen, a los Orishas, los rituales de Palo Monte y Abakuá, donde el mar es centro y elemento mítico.

Figura 72. Vista panorámica del interior de la bahía. Obras ejecutadas por la Frederick Snare Corporation en las primeras décadas del siglo xx.

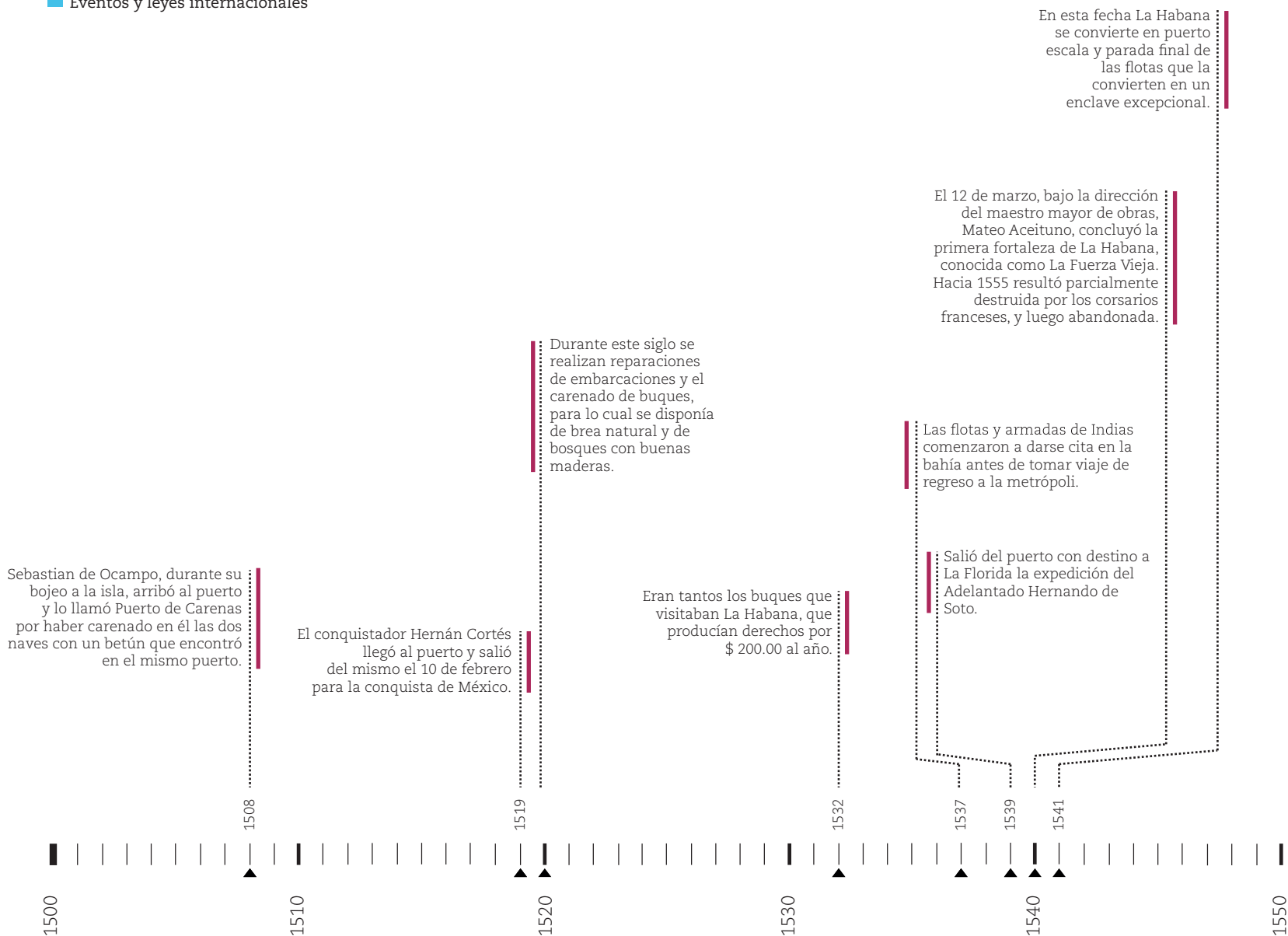
Fuente: Frederick Snare Corporation. Contracting Engineers. The Company.

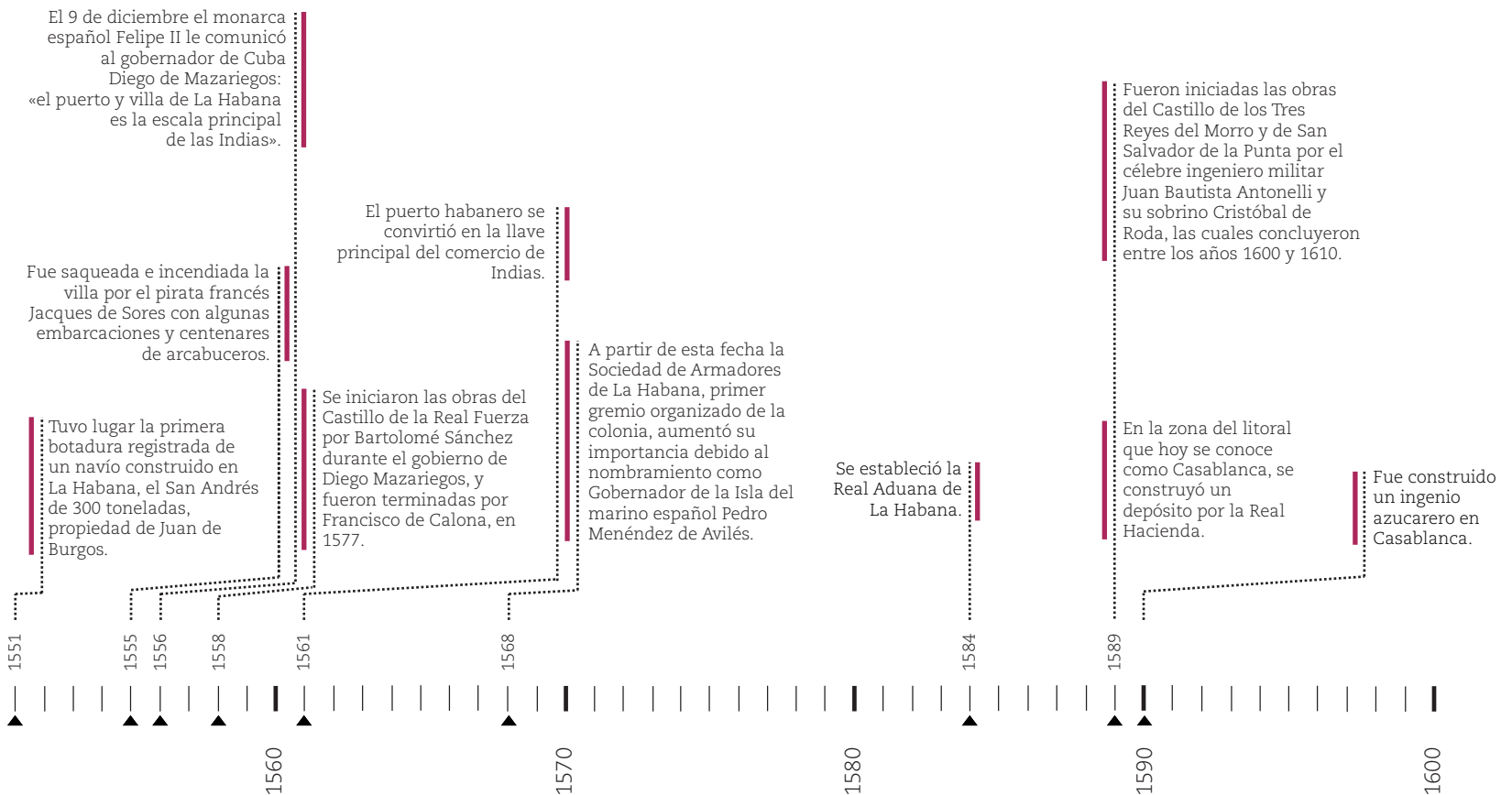


2.4.1 Devenir histórico del desarrollo industrial

Siglo XVI

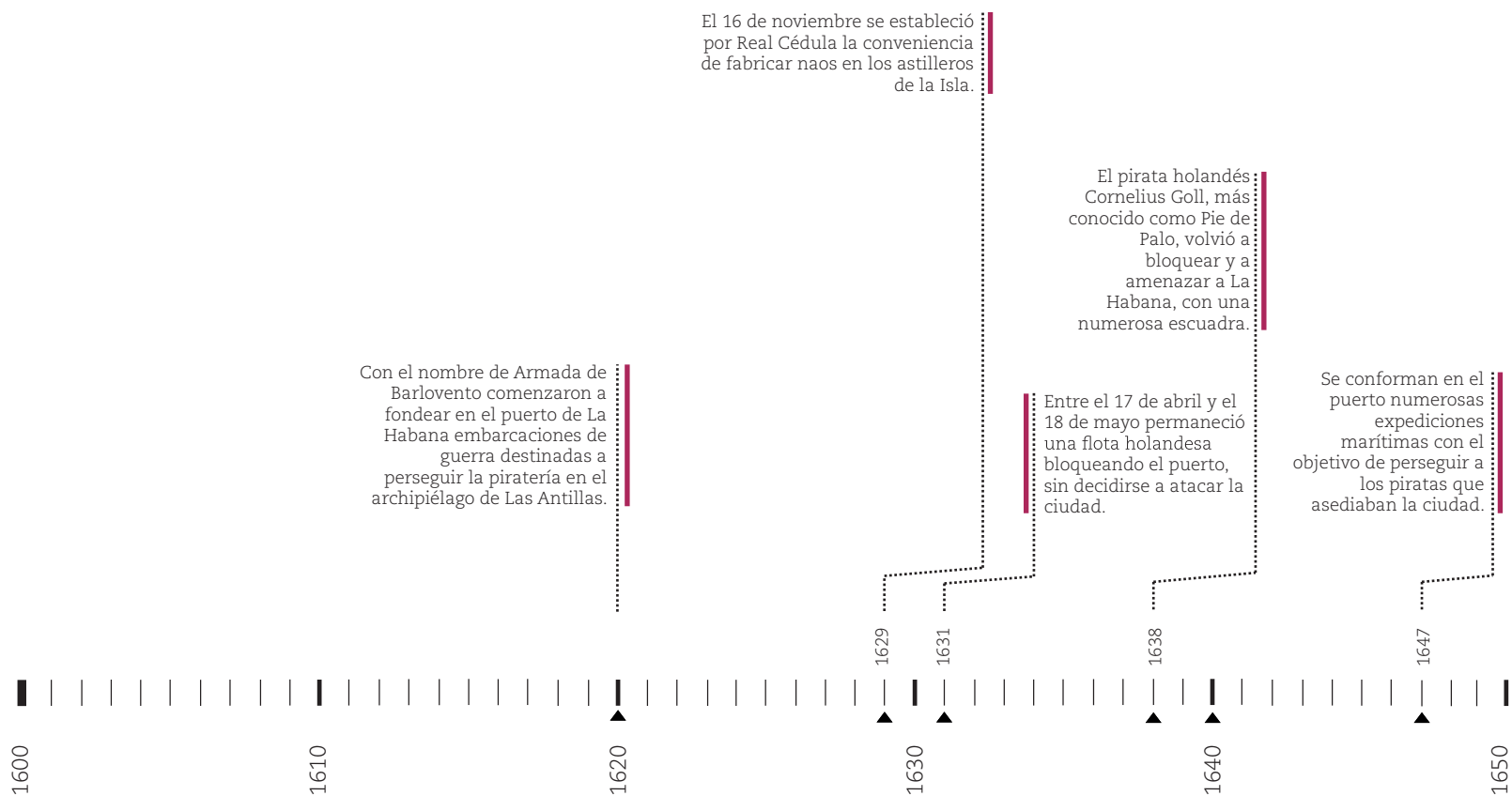
- Eventos nacionales significativos del patrimonio industrial
- Eventos tecnológicos internacionales trascendentales para el desarrollo industrial
- Eventos y leyes internacionales





Siglo XVII

- Eventos nacionales significativos del patrimonio industrial
- Eventos tecnológicos internacionales trascendentales para el desarrollo industrial
- Eventos y leyes internacionales



El 31 de mayo una Real Cédula manifiesta que, no siendo suficientes los guardacostas existentes para frenar el contrabando, se debía organizar una armada denominada Barlovento y que esta radicara en el puerto de La Habana.

1677

El 24 de octubre la Tormenta de San Rafael azotó La Habana, siendo el primer huracán registrado en la historia que impactara sobre la ciudad.

1692

1660

1670

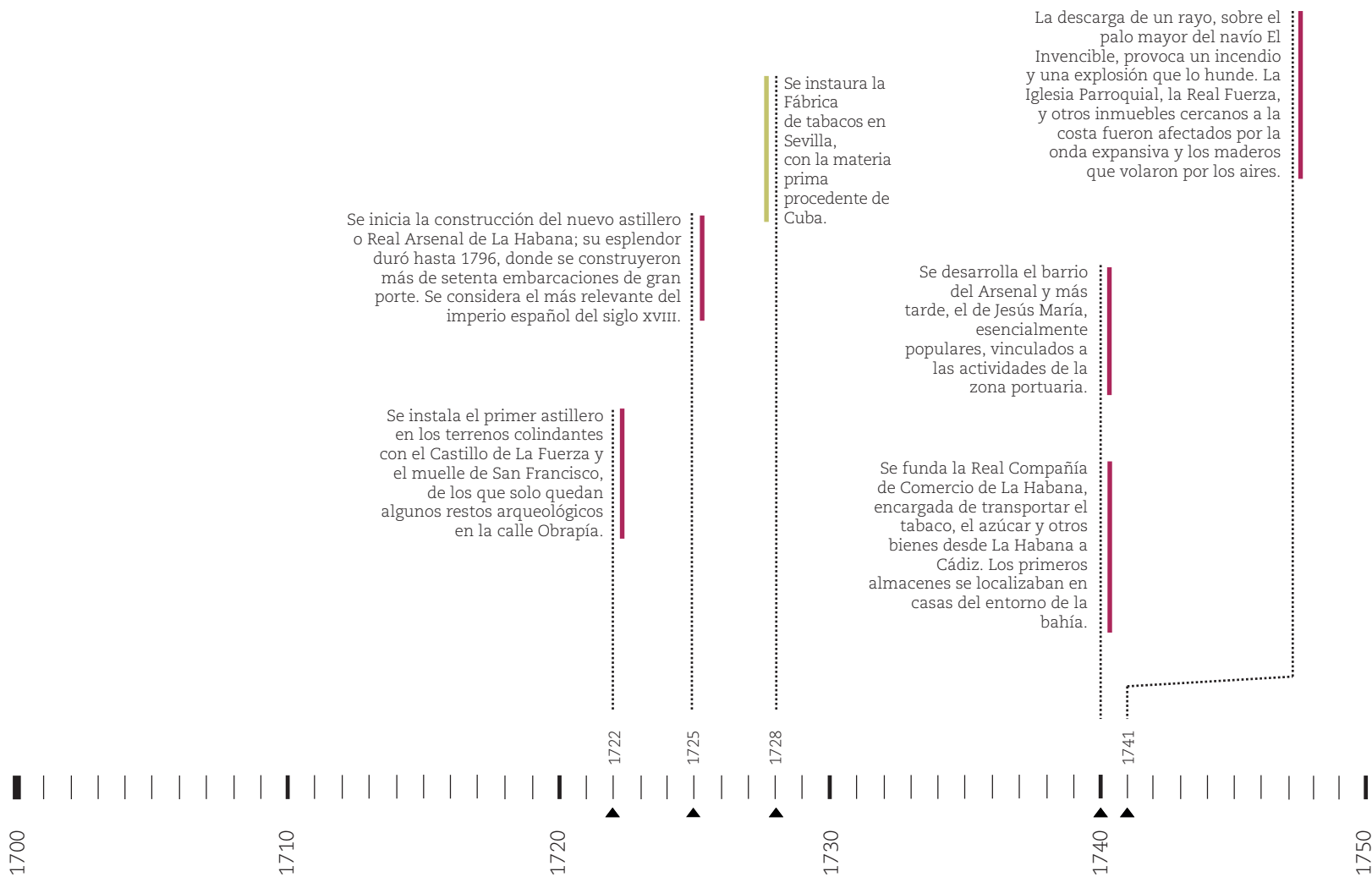
1680

1690

1700

Siglo XVIII

- Eventos nacionales significativos del patrimonio industrial
- Eventos tecnológicos internacionales trascendentales para el desarrollo industrial
- Eventos y leyes internacionales



Desde esta fecha se conoce de embarcaderos en Cojimar, Marimelena, El Ingenito, Regla y Casablanca.

Hundimiento en este año, de tres navíos de madera en el canal de la bahía: Neptuno, Asia y Europa.

Toma de La Habana por los ingleses.

1761

1762

1760

Se construye en los astilleros el navío Santísima Trinidad, la mayor nave de guerra de la armada real española y en su momento la más grande del mundo.

1769

1770

Se produce la Primera Revolución Industrial a partir de la aparición de la máquina de vapor de Watt. Se introduce el uso del carbón, del hierro y se desarrolla la industria textil.

1772

En el puerto se construyen tres muelles de piedra: Marimelena, Carpinetti y La Cabaña.

1788

1789

1780

Se levantó el primer palo de la Machina para arbolar y desarbolar naves en la Bahía de La Habana.

La Real Factoría de Tabaco queda establecida en extramuros, aunque funcionaba como institución desde 1722. El edificio de dos plantas fue durante años la mayor edificación de La Habana.

1794

1797

1790

Comenzó a funcionar la primera máquina de vapor con destino a un ingenio azucarero, denominado «Nuestra Señora de Loreto de Seybabo» del Conde Mopox y Jaruco.

1794

1797

1800

Los muelles públicos se ampliaron en el litoral cubriendo el espacio entre el Castillo de la Real Fuerza y la Machina. El puerto de La Habana es administrado por la Junta de Fomento.

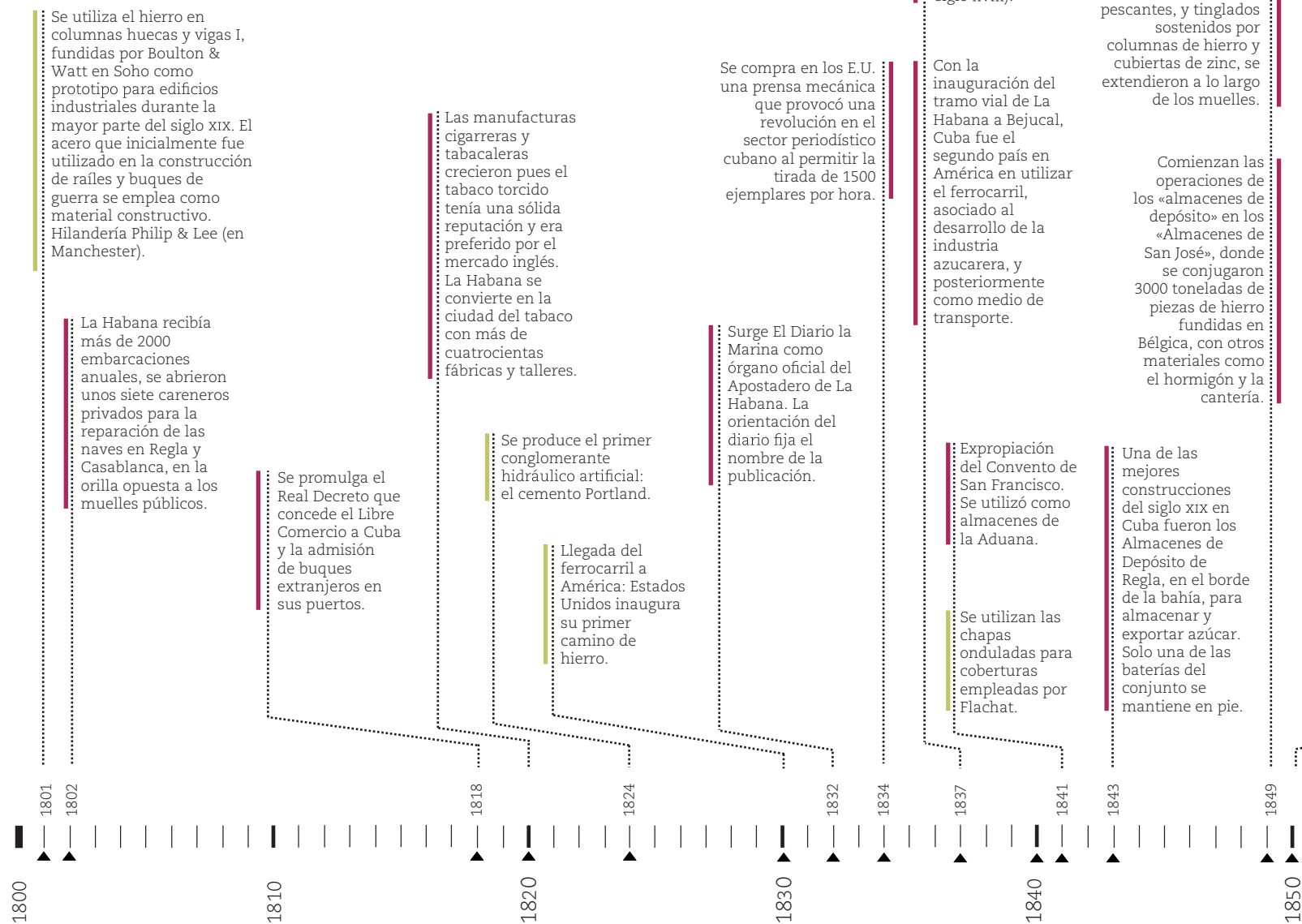
1794

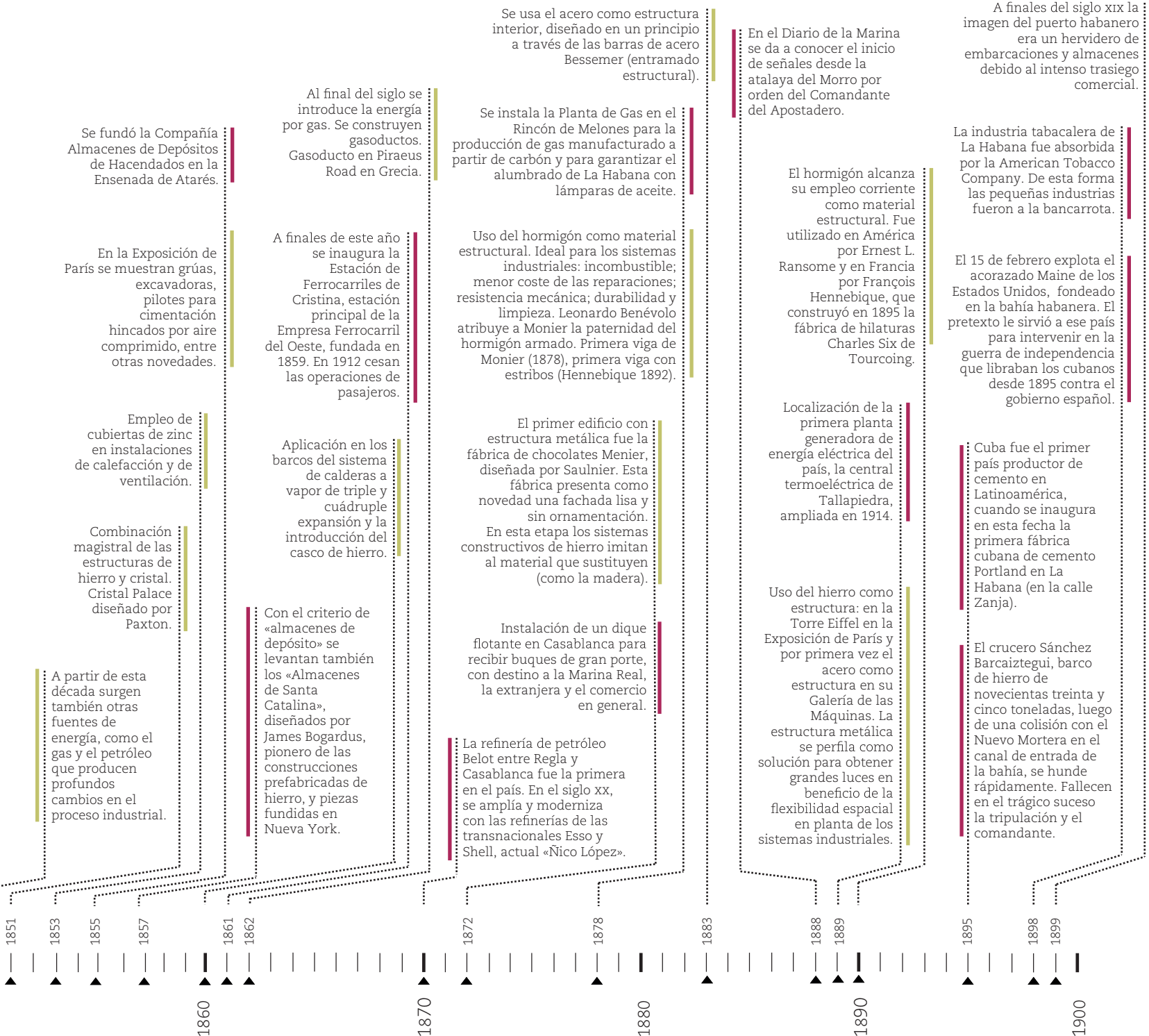
1797

1800

Siglo XIX

- Eventos nacionales significativos del patrimonio industrial
- Eventos tecnológicos internacionales trascendentales para el desarrollo industrial
- Eventos y leyes internacionales



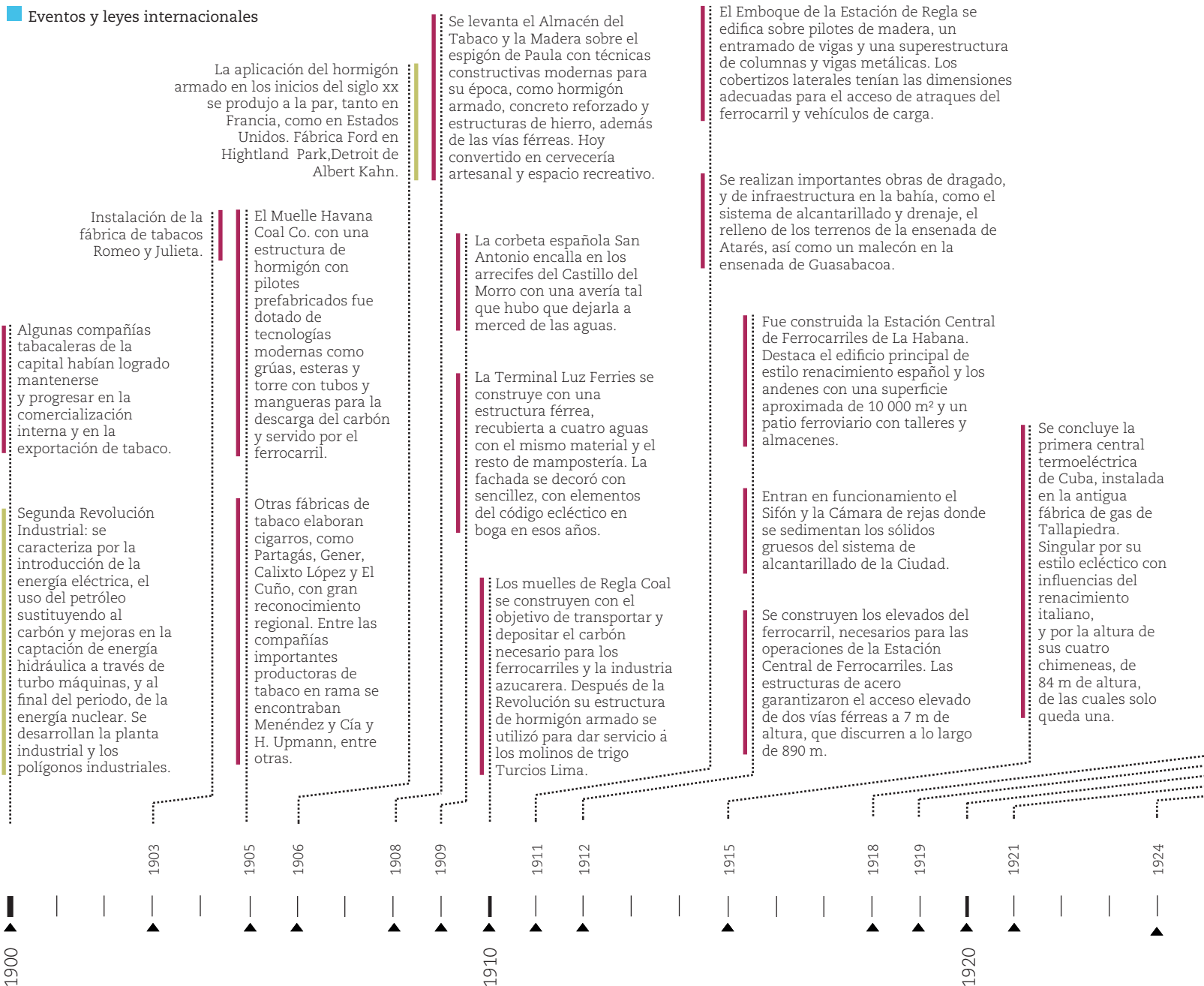


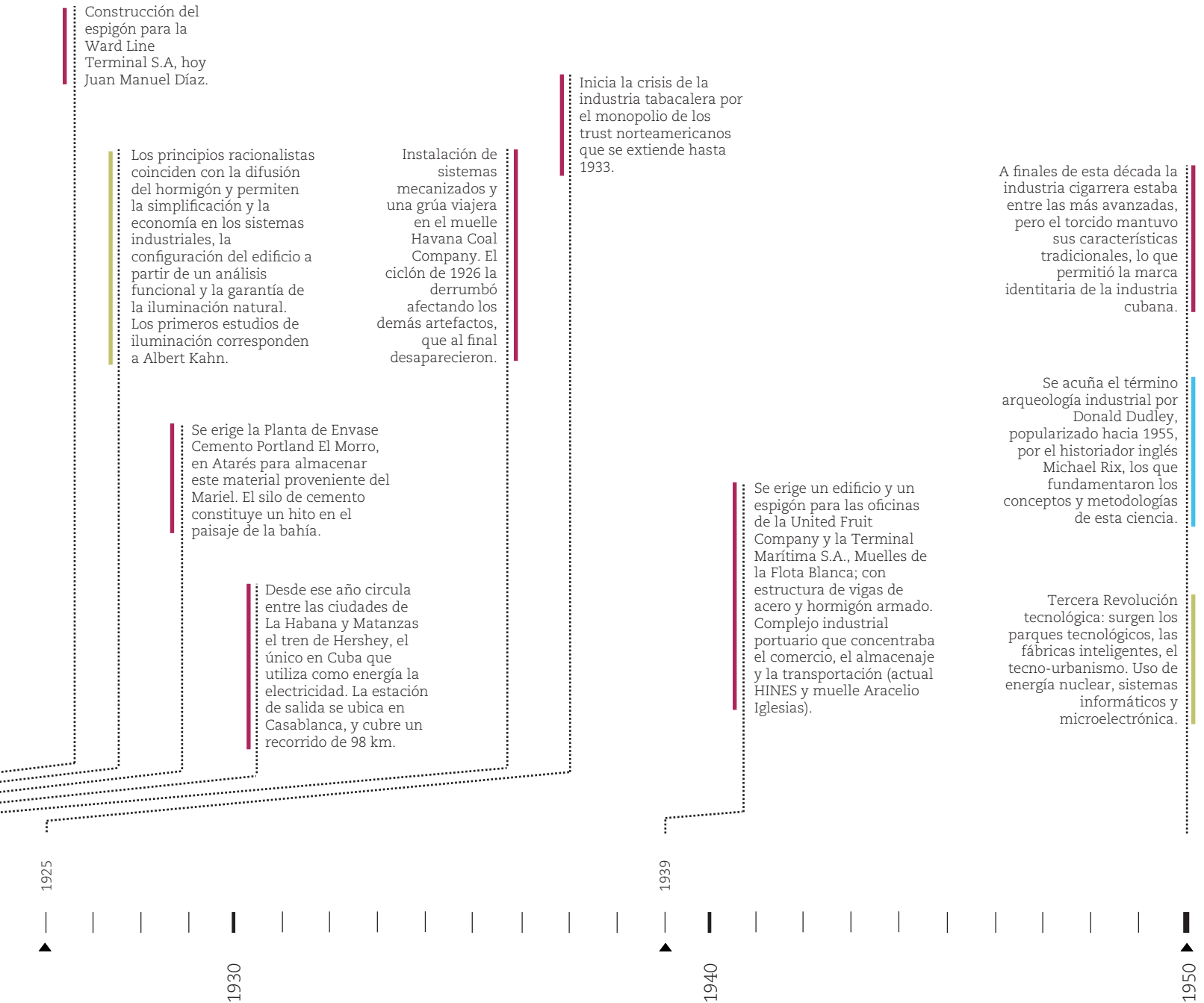
Siglo xx - primera mitad

■ Eventos nacionales significativos del patrimonio industrial

■ Eventos tecnológicos internacionales transcendentales para el desarrollo industrial

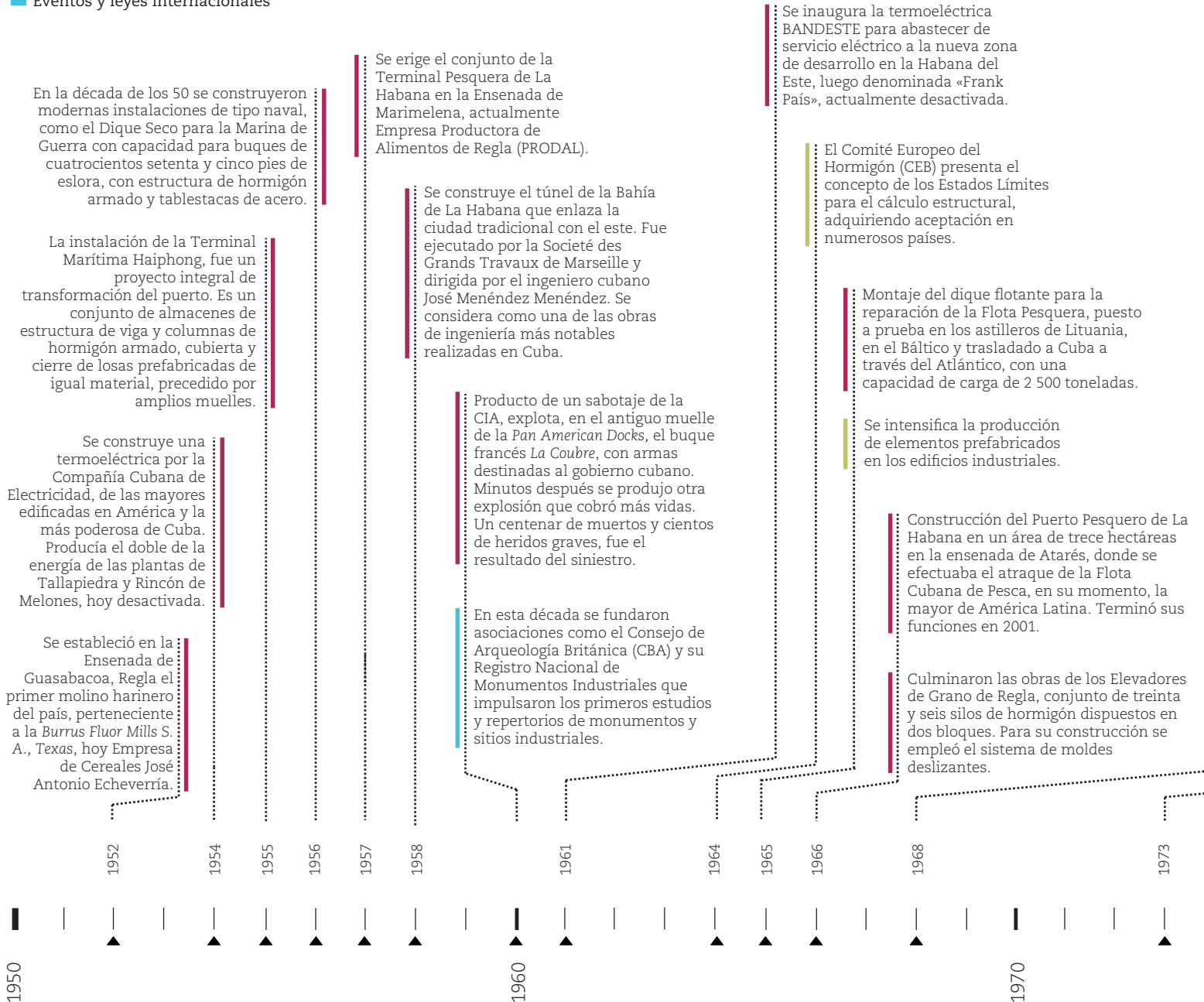
■ Eventos y leyes internacionales





Siglo xx -segunda mitad

- Eventos nacionales significativos del patrimonio industrial
- Eventos tecnológicos internacionales trascendentales para el desarrollo industrial
- Eventos y leyes internacionales



Creación de la Empresa de Talleres Marítimos en Regla. Se desarrolló un programa de culminación de los espigones, las obras civiles de los talleres en tierra, la reconstrucción de las maquinarias y la adquisición de otras para completar la instalación. Luego de una década quedó concluido a un costo de 60 millones de pesos.

Inauguración del Museo Ironbridge Gorge, Inglaterra, donde se realizó la *First International Conference on the Conservation of Industrial Monuments- FICCIIM*.

Se acondiciona la Terminal Marítima Portuaria, en la margen este de la Ensenada de Guasabacoa, con dos atraques de hormigón armado, acceso ferroviario y vial, preparado para la descarga de automóviles ligeros.

Tercera Conferencia Internacional de Conservación del Patrimonio Industrial en Estocolmo, Suecia. Se considera un hito en la historia de este patrimonio, pues se crea el TICCIH, organización independiente y sin fines de lucro que funciona, desde ese momento, como consejera y asesora de ICOMOS.

Construcción de los molinos de trigo de Regla en la ensenada de Guasabacoa con silos cilíndricos de 60 m de altura.

Entre los primeros documentos internacionales del patrimonio cultural se reconoce la Carta de Burra adoptada por el Comité Nacional de Australia y revisada en 1999.

Se inscribió en la lista del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO la Ciudad de *Ouro Preto*, testimonio de la corrida del oro en el siglo XVIII en la región de Minas Gerais, Brasil.

Se declararon Monumento Nacional los restos del acueducto y a las maquinarias y viviendas del antiguo Ingenio Alejandria en el municipio de Güines por la Resolución No.40 de la Comisión Nacional de Monumentos.

Se crea la asociación francesa CILAC (Comité de Información y de Unión para la Arqueología, el Estudio y la Valoración del Patrimonio Industrial).

Aparece el ordenador. Este influye en la construcción en el ámbito de cálculo y también en el campo del diseño. El desarrollo de los sistemas gráficos, de la capacidad de memoria (*hardware*) y de la programación (*software*) han llegado a las actuales técnicas de C.A.D. (*Computer Aided Desing*) con una alta repercusión en la arquitectura industrial.

La Terminal de Contenedores de La Habana S.A. (TCH S.A.) fue construida sobre el área rellenada del antiguo basurero. Fue una empresa mixta cubano-española a la que se le adjudicó una concesión para operar como terminal especializada en buques portacontenedores.

Inscrita la ciudad de Trinidad y Valle de los Ingenios en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

Por la Resolución No.3 A se declaró Monumento Nacional el Valle de los Ingenios.

Se crea el Grupo Estatal de la Bahía para el saneamiento y Conservación y desarrollo de La Bahía de La Habana.

Instalación de La *Caribbean Drydock Company* y la Empresa Nacional de Astilleros en Regla.

En virtud de la Resolución No.152 de la Comisión Nacional de Monumentos se declaró Monumento Nacional la locomotora de vapor «La Junta», valioso exponente del patrimonio ferroviario cubano.

Se celebró en La Habana el II Coloquio Latinoamericano de Patrimonio Industrial. Con la temática: «Rescate, preservación y uso del patrimonio industrial».

1978

1979

1981

1985

1987

1988

1989

1996

1998

1980

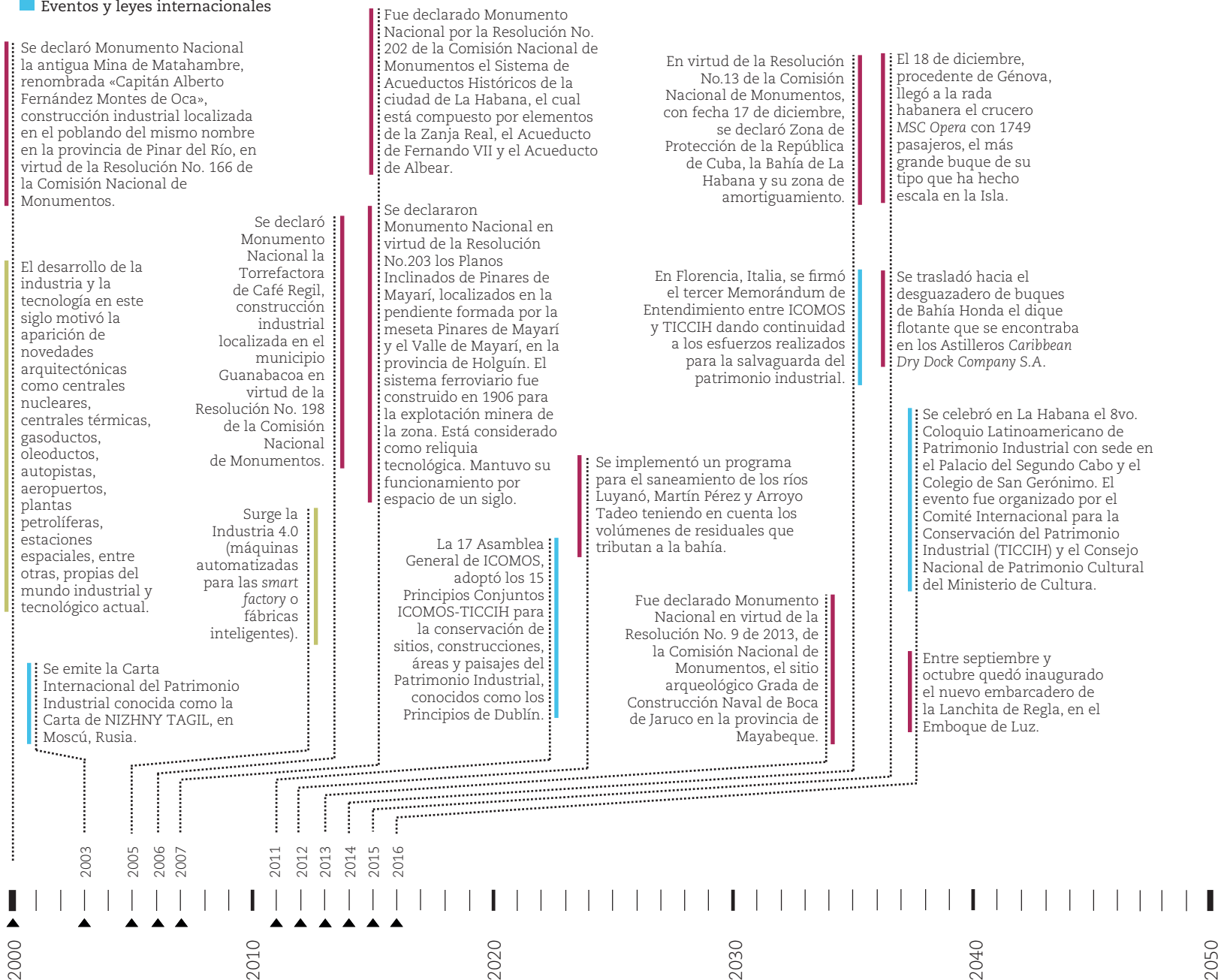
1990

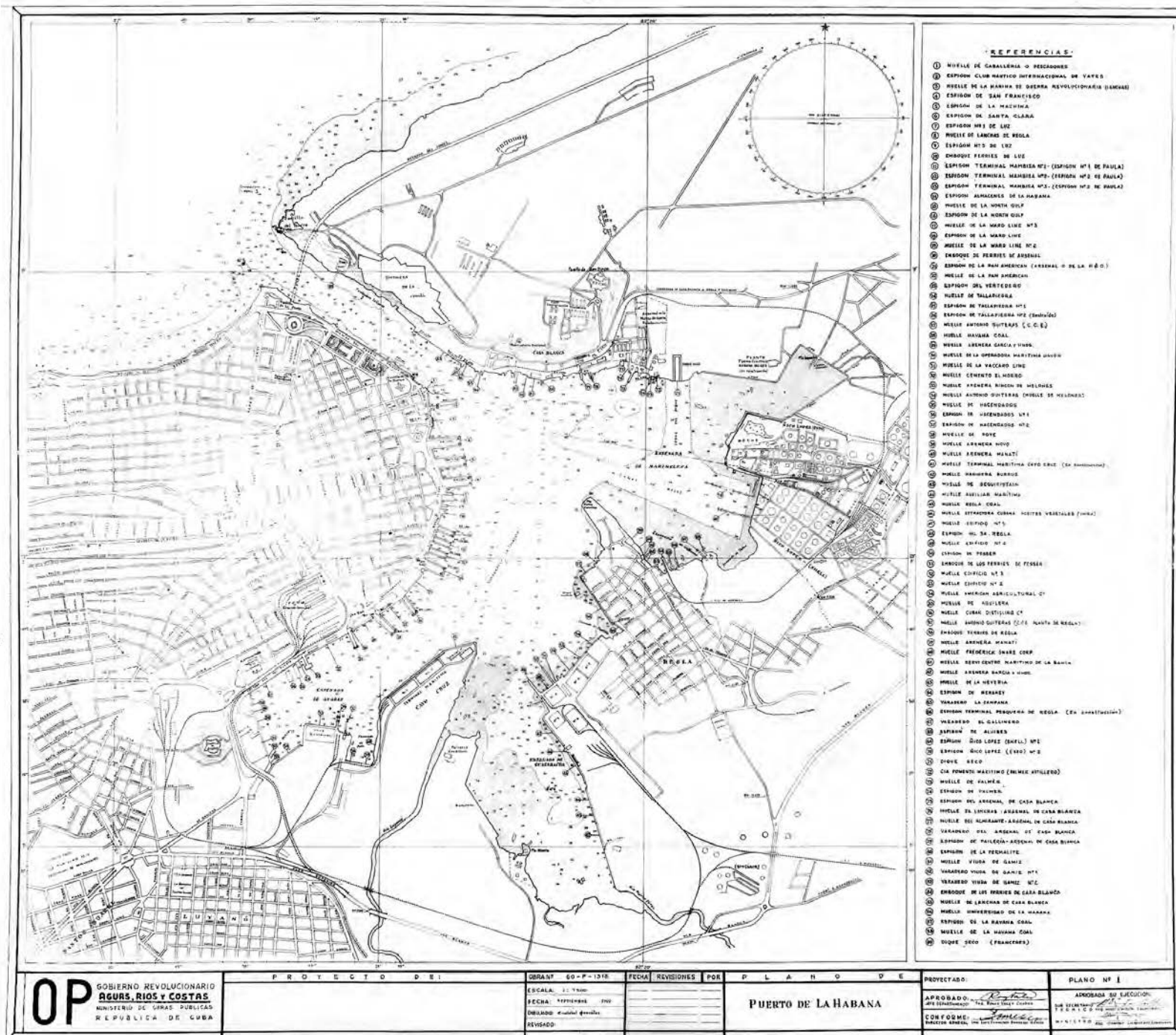
Siglo XXI

■ Eventos nacionales significativos del patrimonio industrial

■ Eventos tecnológicos internacionales trascendentales para el desarrollo industrial

■ Eventos y leyes internacionales





REFERENCIAS

- ① MUELLE DE CABALLERÍA O PESCADORES
- ② ESPAÑOL CLUB NÁUTICO INTERNACIONAL DE YATES
- ③ MUELLE DE LA MARINA DE GUERRA REVOLUCIONARIA (CAMAR)
- ④ ESPAÑOL DE SAN FRANCISCO
- ⑤ ESPAÑOL DE LA MADRUGA
- ⑥ ESPAÑOL DE SANTA CLARA
- ⑦ ESPAÑOL N° 1 DE LOS
- ⑧ MUELLE DE LANCHAS DE REGLA
- ⑨ ESPAÑOL N° 2 DE LOS
- ⑩ EMPUQUE FERRIES DE LOS
- ⑪ ESPAÑOL TERMINAL MANABISA N° 1 (ESPAÑOL N° 1 DE PAULAS)
- ⑫ ESPAÑOL TERMINAL MANABISA N° 2 (ESPAÑOL N° 2 DE PAULAS)
- ⑬ ESPAÑOL ALMACENES DE LA HABANA
- ⑭ MUELLE DE LA NORTH GULF
- ⑮ ESPAÑOL DE LA NORTH GULF
- ⑯ MUELLE DE LA WARD LINE N° 1
- ⑰ ESPAÑOL DE LA WARD LINE
- ⑱ MUELLE DE LA WARD LINE N° 2
- ⑲ EMPUQUE DE FERRIES DE ARSENAL
- ⑳ ESPAÑOL DE LA PAN AMERICAN (ARSENAL - DE LA H. D. O.)
- ㉑ MUELLE DE LA PAN AMERICAN
- ㉒ ESPAÑOL DEL VENEZUELA
- ㉓ MUELLE DE TALLAFIERRA
- ㉔ ESPAÑOL DE TALLAFIERRA N° 1
- ㉕ ESPAÑOL DE TALLAFIERRA N° 2 (SANTO)
- ㉖ MUELLE ANTONIO GUTIERRES (C. C. E.)
- ㉗ MUELLE MANABISA COAL
- ㉘ MUELLE MANABISA GENERAL VINO
- ㉙ MUELLE DE LA OPERADORA MARITIMA UNION
- ㉚ MUELLE DE LA VACCARO LINE
- ㉛ MUELLE CEMENTO EL MOVEDO
- ㉜ MUELLE ARSENAL NINON DE MELINDRES
- ㉝ MUELLE ANTONIO GUTIERRES (MUELLE DE MELINDRES)
- ㉞ MUELLE DE VENEZUELA
- ㉟ ESPAÑOL DE VENEZUELA N° 1
- ㊱ ESPAÑOL DE VENEZUELA N° 2
- ㊲ MUELLE DE ROYCE
- ㊳ MUELLE ARSENAL N° 100
- ㊴ MUELLE ARSENAL MANATÍ
- ㊵ MUELLE TERMINAL MARITIMA CUBA LINE (En construcción)
- ㊶ MUELLE MANABISA BURGOS
- ㊷ MUELLE DE SCOUTS/STAIN
- ㊸ MUELLE AUXILIAR MARITIMO
- ㊹ MUELLE REGLA COAL
- ㊺ MUELLE OPERADORA CUBANA INTERIOR VENEZUELA (Franca)
- ㊻ MUELLE ESPAÑOL N° 5
- ㊼ ESPAÑOL DEL SA REGLA
- ㊽ MUELLE ESPAÑOL N° 2
- ㊾ ESPAÑOL DE FRANK
- ㊿ ESPAÑOL DE LOS FERRIES DE FERRES
- 1 MUELLE ESPAÑOL N° 3
- 2 MUELLE ESPAÑOL N° 2
- 3 MUELLE AMERICAN AGRICULTURAL CO
- 4 MUELLE DE ASISTENCIA
- 5 MUELLE CUBAN DISTILLING CO
- 6 MUELLE ANTONIO GUTIERRES (MUELLE DE REGLA)
- 7 ESPAÑOL TERMINAL DE REGLA
- 8 MUELLE ARSENAL MANATÍ
- 9 MUELLE FREDERICK INARS COOP
- 10 MUELLE SERVICENTRO MARITIMO DE LA BANCA
- 11 MUELLE ARSENAL MANABISA VINO
- 12 MUELLE DE LA VENEZUELA
- 13 ESPAÑOL DE VENEZUELA
- 14 VARADERO LA ZANJANA
- 15 ESPAÑOL TERMINAL PESQUERA DE REGLA (En construcción)
- 16 VARADERO EL GALLINERO
- 17 VARADERO DE ALUJANES
- 18 ESPAÑOL GUS LOPEZ (MUELLE) N° 1
- 19 ESPAÑOL GUS LOPEZ (1960) N° 2
- 20 DIQUE SECO
- 21 CUA FOMENTO MARITIMO (MUELLE ATILERO)
- 22 MUELLE DE PALMER
- 23 ESPAÑOL DE PALMER
- 24 ESPAÑOL DE ARSENAL DE CASA BLANCA
- 25 MUELLE DE LOS CARABAS ARSENAL DE CASA BLANCA
- 26 MUELLE DEL ALMIRANTE ARSENAL DE CASA BLANCA
- 27 VARADERO DEL ARSENAL DE CASA BLANCA
- 28 ESPAÑOL DE PAILECIA ARSENAL DE CASA BLANCA
- 29 ESPAÑOL DE LA FENALITITE
- 30 MUELLE FERRER DE GARCIA
- 31 VARADERO VIEJO DE GARCIA N° 1
- 32 VARADERO VIEJO DE GARCIA N° 2
- 33 EMPUQUE DE LOS FERRIES DE CASA BLANCA
- 34 MUELLE DE LANCHAS DE CASA BLANCA
- 35 MUELLE UNIVERSIDAD DE LA HABANA
- 36 EMPUQUE DE LA MANABISA COAL
- 37 MUELLE DE LA MANABISA COAL
- 38 DIQUE SECO (FRANCOFR)

2.4.2. Los sistemas industriales

La designación de la bahía habanera como puerto escala de la Carrera de Indias en el siglo XVI y su ulterior transformación en un puerto exportador hacia finales del siglo XVIII, consolidó el carácter y vocación de La Habana como plaza mercantil, y trajo asociado a su vez, el nacimiento de diversos sistemas industriales vinculados al tráfico comercial y marítimo y al desarrollo económico de la ciudad y del país.

Entre los sistemas más relevantes por su extensión y actividad industrial se encuentran la industria

naval, la actividad portuaria y comercial, la industria tabacalera, la energética, la alimentaria y aquellas relacionadas con la comunicación y el transporte.

Sistema de la industria naval

Al desentrañar los hilos del legado colonial, donde se entrelazan pasado y presente, se advierte que la denominación Puerto de Carenas resultó el nombre con el cual se bautizó la primigenia bahía habanera, debido a su empleo en 1508, como carenero de las carabelas del conquistador Sebastián de Ocampo. Fue la arquitectura naval una de las actividades económicas que más arraigo y prestigio alcanzó en

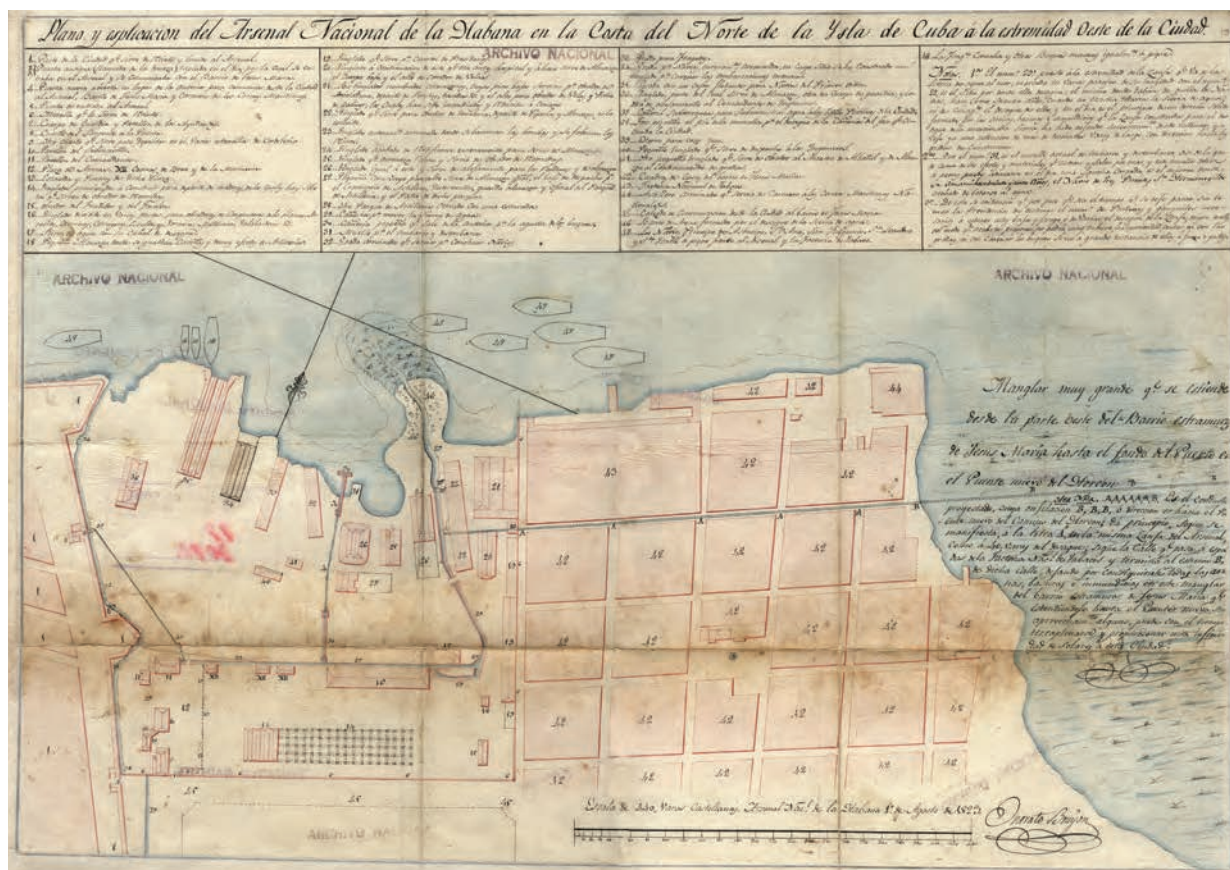


Figura 73. Plano y explicación del Real Astillero de La Habana elaborado por Honorato de Bouyon de 1823.

Fuente. Archivo Nacional de la República de Cuba

la bahía, llegando incluso a consolidarse en un verdadero sistema industrial, el cual llega hasta nuestros días.

Desde el inicio de las interminables caravanas de galeones, bajeles y bergantines, en los siglos próximos al descubrimiento, y luego, con los vapores y trasatlánticos, el transporte marítimo demandó la reparación naval. Aún perviven testigos arqueológicos de pequeñas gradas de construcción naval, que si bien representan la escala más pequeña de esta actividad en la rada habanera, no dejan de tener capital importancia para comprender la pericia de sus operarios.

Las primitivas actividades de construcción naval se emplazaron junto al Castillo de la Real Fuerza, por los armadores Francisco y Juan de Veas y el carpintero de ribera Francisco Gutiérrez Navarrete.³⁶

Uno de los más destacados armadores de los astilleros de La Habana fue el capitán de la Flota de Indias y Adelantado de la Florida, Pedro Menéndez de Avilés. A él se atribuye una importante invención naval conocida como el «galeoncete». Sobre este escribió el ensayista y periodista Ramón Guirao:

El navío corto, profundo y en forma de bañera típico del siglo xvi, se convirtió, gracias a la innovación hecha en los astilleros de La Habana por Pedro Menéndez de Avilés, en una nave larga, de menos calado, combés más bajo y líneas más finas a proa y popa. Aclaremos, Menéndez de Avilés logró una nueva proporción de eslora y manga (...) que hacía el galeoncete más ligero y evolutivo acercándole a la forma estrecha y alargada de la fragata, nave cuyo origen o antecedentes es este primitivo diseño.³⁷

Al finalizar el siglo xvi el desarrollo de los astilleros había tomado un notable impulso en la bahía de La Habana. El profesor Haring de la Universidad de Harvard llegó a decir que el puerto de La Habana era «el primer centro de actividades navales en las Antillas».

La presencia de numerosos bosques en la región occidental y la calidad de los recursos maderables fueron factores decisivos para el aporte de una materia prima de primera calidad para la reparación y construcción de navíos.

Otro de los notables constructores navales habaneros fue el marino Francisco Díaz-Pimienta y Pérez de Mendizábal, fundador de la primera sociedad armadora de la Isla, quien tuvo un astillero, entre la Cortina del Valdés y el «Boquete», sitio conocido como «el Boquete de los Pimienta». El historiador Emilio Roig de Leuchsenring al referirse a este fabricante de galeones expresó:

(...) con el fin de que los buques construidos en La Habana no dejasen de ajustarse a las ordenanzas vigentes y fuesen fabricados con la perfección y bondad que se requerían, fue nombrado don Francisco Díaz-Pimienta, superintendente de las Fábricas de Navíos del Puerto de San Cristóbal de La Habana, de la Isla de Cuba y de Barlovento.³⁸

La mayor parte de los astilleros durante el siglo xvi y xvii fueron esporádicos y temporales, pero ya a inicios del siglo xviii se promueven con un carácter permanente. Del primer astillero que existió hacia 1722 en los terrenos colindantes al muelle de San Francisco, aun quedan restos arqueológicos en la calle Obrapía.

El punto culminante en las construcciones navales llegó en 1724 con la construcción del Real Astillero de Nuestra Señora de Bethelen. Los numerosos astilleros ubicados en la ribera llegaron a perjudicar el movimiento comercial del puerto por lo cual se ordenó el traslado del primitivo arsenal a un lugar cerrado de quinientas varas de fondo por cuatrocientos de ancho, situado al sur de la ciudad en la zona de extramuros.³⁹

Pese a la destrucción de las instalaciones del Arsenal en 1762 durante la toma de La Habana por los ingleses, su infraestructura fue recuperada.

³⁶ Ovidio J. Ortega Pereyra: «Aproximaciones al primitivo emplazamiento de San Cristóbal de La Habana», La Habana. Boletín del Gabinete de Arqueología, No. 4, Año 4, 2005.

³⁷ Colección Facticia de Emilio Roig de Leuchsenring, t. 10, Folio 2.

³⁸ *Ibidem*. *Primeros armadores de Cuba*, Libro: 10, Folio: 7.

³⁹ *Ibidem*. *El Arsenal de La Habana*, Libro: 10, Folio: 16.

En 1765 fueron botados al agua dos navíos de ochenta cañones y una goleta. Durante el período de 1765 a 1796 la industria naval vivió años de esplendor. Al punto de construirse sesenta y siete navés de diferentes portes (navíos de línea, fragatas, navíos de tres puentes, goletas, paquebotes, entre otros).⁴⁰

El valor y envergadura de esta factoría resultó vital para la ciudad e incluso rebasó los marcos de la Isla. El investigador e historiador Reinaldo Funes lo asegura en los términos siguientes:

Durante esos años no sólo se ratificó el importante papel del astillero de La Habana para el poder naval español, sino que además las maderas cubanas fueron una esperanza para paliar la decadencia de los bosques de la metrópoli. Las naves construidas en el puerto habanero eran consideradas entre las de mayor calidad por la resistencia de sus maderas y tenían fama de durar el doble que las europeas.⁴¹

En el partido de Casablanca, situado en la ribera oriental de la bahía, también floreció la arquitectura naval desde los orígenes de esa población y tal fue el arraigo que tomó esta industria en la localidad, que llegó a nuestros días convertida en asiento de los mayores astilleros de la nación. A mediados del siglo XVIII conjuntamente con un almacén de la Real Hacienda se estableció allí un astillero en el cual laboraban a la par empleados y presidiarios.

El Cuadro Estadístico de la Isla de Cuba en su edición de 1846 aporta una ilustrativa imagen del poblado de Casablanca, sin soslayar a uno de sus más influyentes vecinos, al describirlo del siguiente modo:

D. José Tricornia que dio nombre a su famoso carenero continuando otros hasta que cubierta la playa toda, de esta clase de establecimientos, almacenes de arboladuras, jarcias, madera y efectos de armar y carenar los

buques con talleres de todas clases relativos a este servicio, así pobló toda la falda de las lomas con familias de los operarios y dueños en cómodos edificios, presentando un pueblo en anfiteatro de pintoresca perspectiva (...).⁴²

En 1858 los hacendados Julián de Zulueta y Salvador Samá conjuntamente con San Pelayo Pardo y Compañía del Comercio se asociaron para explotar en Casablanca un dique flotante que había adquirido en la ciudad de Nueva Orleans. El negocio prosperó y en 1872 fue modernizado para recibir buques de gran porte. La nueva estructura tenía 326 pies de eslora, 86 de manga, 10 y ½ de bodega y 22 de calado. En su publicidad comercial se anunciaba que estaba a disposición de la Marina Real, de la extranjera y del comercio en general. El propio comerciante Zulueta en sociedad con sus sobrinos poseía también en la localidad: careneros, grandes depósitos de carbones, una fundición de hierro y metales, además de un almacén, efectos navales y velería.

Estos talleres de reparación naval y astilleros, luego de la muerte de Zulueta, pasaron a manos de su esposa la señora María Ruiz de Gamiz y luego a sus descendientes, figurando entre ellos, don Pablo Ruiz de Gamiz y doña María Diez de Ulzurum quien fuera su dueña en las primeras décadas del siglo XX.

En 1928 María Diez de Ulzurum vendió los talleres a Manuel Gómez Wadinton quien durante los años treinta los arrendó a una cooperativa. Hacia 1935 son adquiridos por el comerciante español Manuel Zamora y el señor Antonio Gil. Este último conservó la propiedad hasta el triunfo de la Revolución. En 1962 fueron nacionalizados y pasaron al Ministerio de Industrias. A partir de 1984 forman parte de la Empresa Nacional de Astilleros. Durante este proceso recibió mejoras técnicas, nuevas maquinarias y se le introdujo un nuevo varadero. En la actualidad se nombran talleres Reinaldo González Galainena.⁴³

Otro importante taller de reparación naval asentado en Casablanca fue el conocido «varadero de Palmer» que perteneciera a la Compañía de Fomento

⁴⁰ Reinaldo Funes Monzote: *De los bosques a los cañaverales. Una historia ambiental de Cuba 1492-1926*, pp.109-110.

⁴¹ *Ibidem*, p. 110.

⁴² Cuadro Estadístico de la Isla de Cuba correspondiente al año 1846. La Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, p. 46.

⁴³ Bruno J Machado: *Casa Blanca, hallé su oscura luz*, p. 75.

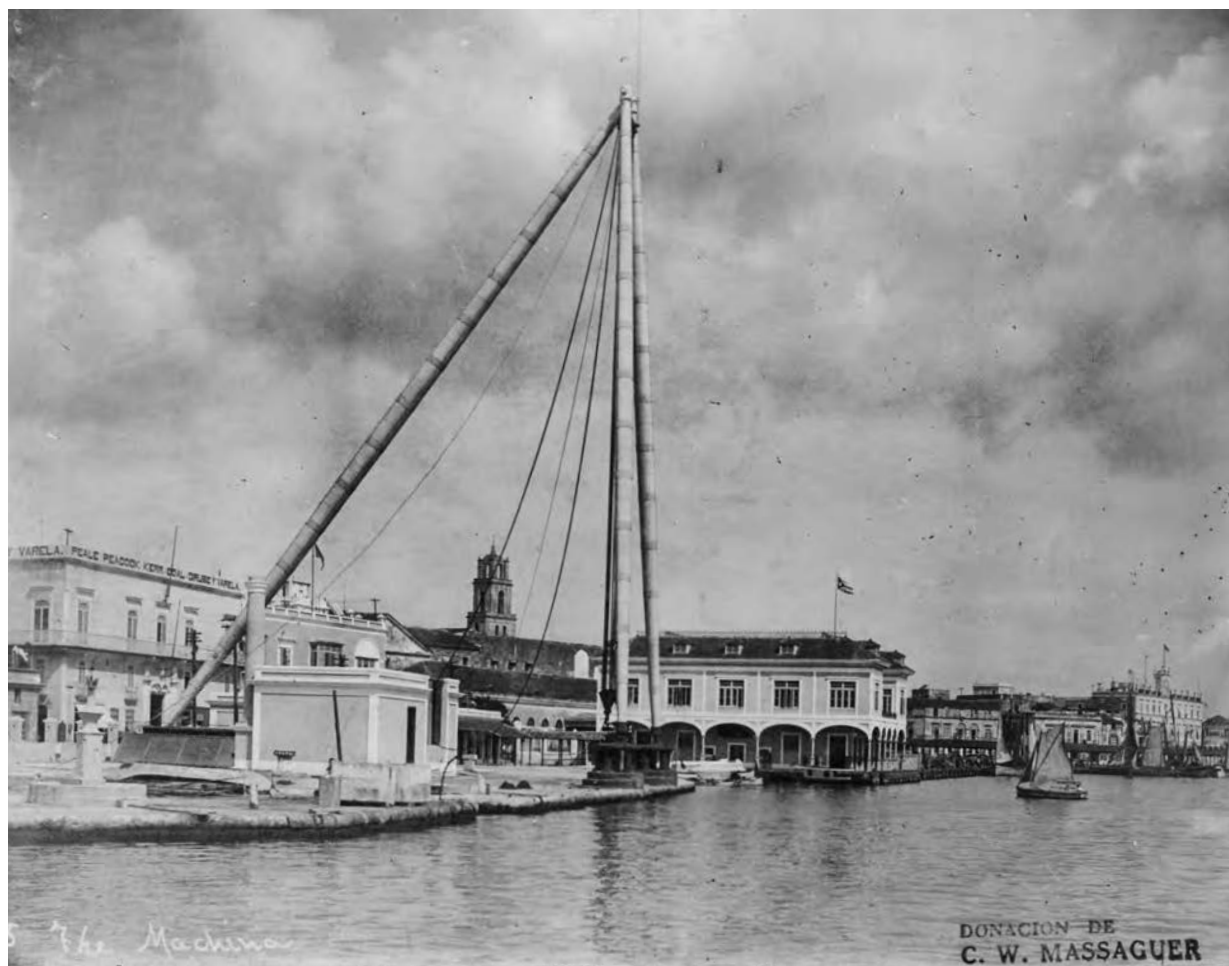


Figura 74. La Machina, grúa para arbolar embarcaciones. Presente en el paisaje de la bahía habanera desde el siglo XVIII hasta principios del siglo XX.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas.

Marítimo S. A., luego convertido por el gobierno revolucionario como Empresa Nacional de Astilleros.

En 1956 se inició la construcción de un dique seco en la bahía para la Marina de Guerra Nacional. Resultó otro de los grandes proyectos navales acometidos durante el pasado siglo. Los trabajos estuvieron a cargo de la firma especializada norteamericana Frederic R. Harris y consistieron en una estructura de hormigón armado y tablestacas de acero, con capacidad para varar embarcaciones de 475 pies de eslora. Fueron financiados por el Banco de Desarrollo Económico y Social, y supervisados

en el área técnica por el Ministerio de Obras Públicas y la Marina de Guerra. En 1959 le incorporaron nuevos equipos y servicios. Entre ellos una grúa de caballete, compresores, máquinas de doblar, abastecimiento de agua y acometida eléctrica.

El nuevo astillero de Casablanca tuvo su antecedente en la adquisición de los equipos para su construcción en los países socialistas de Europa del Este durante los primeros años de la Revolución. Con la creación en 1968 de la Empresa de Talleres Marítimos se retomó la tarea de construir un astillero y para ello se desarrolló un programa que contemplaba

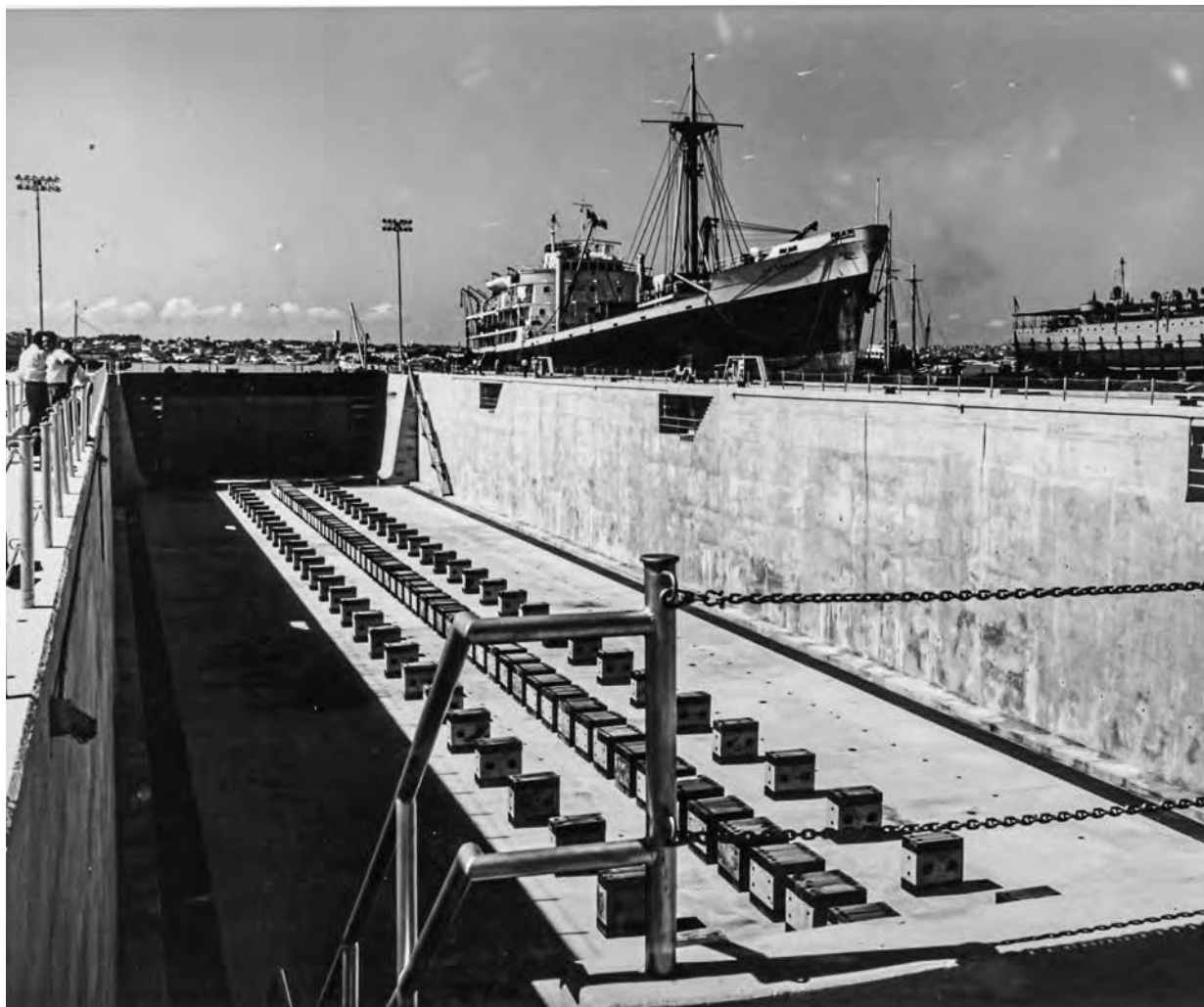


Figura 75. Dique Seco de Casablanca.

Fuente: Archivo Nacional de la República de Cuba

la culminación de las obras marítimas de los espigones, las obras civiles de los talleres en tierra, la reconstrucción de las maquinarias deterioradas y la adquisición de otras para completar la instalación. Luego de una década quedó concluido a un costo de 60 millones de pesos. Desde entonces se ejecutaron obras de mantenimiento y reparación a los buques nacionales y extranjeros, así como a las embarcaciones dedicadas al servicio de cabotaje y pequeñas unidades del servicio del puerto (prácticos, remolcadores y patanas).

Retomando una larga tradición, en el año 2019 llegó a La Habana procedente de la República Popular China, luego de cincuenta y dos días de travesía, el mayor y más moderno dique flotante en la bahía de La Habana. Construido en los astilleros de Shanghái por la empresa China National Machinery Import and Export Corporation. La nueva instalación portuaria tiene capacidad para recibir buques Panamax de hasta 65 mil toneladas de desplazamiento, brindando servicios al astillero Caribean Drydock Company S.A.

Sistema industrial del puerto comercial

Desde 1541 hasta 1740 el puerto habanero se convirtió en almacén y en un mercado dinámico que propició el desarrollo temprano de la ciudad y su vocación terciaria. Desde y hacia él partieron todos los caminos del proceso industrial territorial y productivo de la zona occidental de Cuba.

Los puertos de Cuba fueron los puntos por donde llegó todo lo necesario y por donde se comerciaban los frutos de la tierra, riqueza de la isla y sus habitantes. Los puertos fueron lugares de trasiego legal e ilegal, y sitios

de encuentro entre culturas e identidades diversas.⁴⁴

En la primera mitad del siglo XVIII (1740) se fundó la Real Compañía de La Habana, primer monopolio encargado de la exportación del tabaco y el azúcar, productos cubanos fundamentales de la actividad mercantil, a la vez que controlaba otros como cueros y maderas. Se gestionaba, además, la adquisición de todo lo necesario para las familias acomodadas y para el funcionamiento de los ingenios, incluyendo la mano de obra esclava.⁴⁵

Las infraestructuras marítima y portuaria resultaban fundamentales para esos propósitos, sobre todo la disponibilidad de almacenes que se localizaron



⁴⁴ Mercedes García: «El trasiego mercantil de la Real Compañía por el puerto habanero en el siglo XVIII», p. 21.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 21-23.

Figura 76. Antiguo muelle de Paula.

Fuente: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos

al inicio, en casas cercanas al entorno de la bahía, aunque también era importante la capacidad de transportación y la red minorista de ferias y mercadillos donde se comercializaba parte de lo importado.

Por el puerto de La Habana llegaban desde libros de literatura, poesía o ciencia, hasta los manjares más exóticos inexistentes en la isla como avellanas, almendras, fideos finos, tallarines, macarrones, alcarraras, chorizos, especias, jamones, nueces, salchichones, quesos, nuez moscada, aceite de oliva, pasas, aceitunas y mantequilla.⁴⁶

Los tejidos y objetos suntuarios también eran muy demandados, olanes, sedas, tafetanes en diversos colores, terciopelos y encajes. Todos estos productos también se comercializaban en una red de contrabando en la que participaban los más acaudalados miembros de la sociedad habanera, dueños de almacenes bien surtidos ubicados en inmuebles alquilados en la zona del puerto, fortaleciendo la vocación de servicios de la ciudad. Entre las casas donde se comercializaban productos de forma ilegal se encontraban algunas de las que daban al litoral como la de Cipriano de la Luz, cuyo apellido queda aún en la plazuela y la de Don Juan de Jústiz.

Con posterioridad a la toma de La Habana por los ingleses se establece el reglamento de Libre Comercio entre España y las Indias, seguido de otros permisos para la entrada de embarcaciones procedentes de Europa y Estados Unidos. Las nuevas circunstancias llevaron a incrementar la capacidad del puerto y la eficiencia del transporte desde las haciendas, por lo que se construyeron caminos, calzadas y muelles en el puerto que definieron la infraestructura que sustentó la actividad mercantil.

Los muelles públicos se ampliaron en el litoral entre 1794 y 1845 cubriendo el espacio entre el Castillo de la Real Fuerza y la Machina. Para su instalación se demolieron o rebajaron segmentos de la muralla de mar hasta completar 1 453 m, con un

ancho variable de 12 a 21 m, contruidos de pilotaje y maderas cubanas, salvo en los últimos 144 m en que se empleó la cantería. La Habana recibía más de dos mil embarcaciones anuales y a partir de 1802 se abrieron unos siete careneros privados para la reparación de las naves, entre los embarcaderos de Regla y Casablanca, en la orilla opuesta a los muelles públicos.⁴⁷

Gracias a la actividad portuaria, en el siglo XIX La Habana se convirtió en la ciudad más próspera y de mayor tráfico de las Antillas y de América. Los restos arqueológicos que se conservan en los museos así lo demuestran, provenientes de pesquias realizadas en pecios hundidos o en excavaciones en tierra.

Ampliamente representado en las litografías y grabados de época, el puerto aparecía como parte del paisaje de la ciudad, repleto de embarcaciones, signo de riqueza y bienestar. No solo se abría como una ventana hacia horizontes lejanos y exóticos, sino también vaciaba sobre las calles comerciales inmediatas como Obispo y O'Reilly, cubiertas por toldos como los bazares orientales, una preciosa carga de productos de todas partes del mundo, donde se podían encontrar desde vasos de Sévres, tibores japoneses, búcaros húngaros hasta joyas exquisitas.⁴⁸

Para garantizar la eficiencia en el transporte de mercancías, existía un sistema de cabotaje que conectaba el puerto con la zona occidental del país donde se concentraban las producciones azucarera y tabacalera. El uso de almacén en los espacios domésticos se incrementó y perfeccionó con un nuevo tipo de vivienda señorial vinculada al comercio: la casa almacén que disponía de espacios concebidos previamente para combinar sin distinción y con total desenfado, las actividades productivas y comerciales con las residenciales.⁴⁹

En la segunda mitad del siglo XIX el puerto habanero aumentó su influencia e incrementó su jerarquía exportadora, concentrando el tráfico de cabotaje en

⁴⁶ Mercedes García: «El trasiego mercantil de la Real Compañía por el puerto habanero en el siglo XVIII», p.p.14-23.

⁴⁷ Carlos Venegas: «La Habana, puerto colonial. Reflexiones sobre su historia urbana. Cuba y sus puertos. (Siglos del XV al XXI)», pp. 14-23.

⁴⁸ *Ibidem*.pp. 14-23.

⁴⁹ *Ibidem*.pp. 14-23.

los almacenes y muelles y desarrollando los ferrocarriles que extendieron sus líneas hasta ellos, prolongando sus ramales hacia la bahía, para enviar o recibir los productos de forma eficiente.

El desarrollo tecnológico y el aumento de la producción de azúcar y su competitividad en los mercados mundiales propició esta concentración de la gestión mercantil, y trajo consigo mayor eficiencia, menos tiempos de transporte y mayores espacios. El modelo escogido fue similar al de los *docks* ingleses, que en La Habana recibieron el nombre de «almacenes de depósito o comerciales» y fueron establecidos por sociedades anónimas de comerciantes y hacendados. La extraordinaria capacidad de los depósitos los convirtió incluso en importadores de maquinarias pesadas para el abastecimiento lejano de los grandes ingenios y ferrocarriles y de algodón en rama desde los Estados Unidos para la industria textil española.⁵⁰

El primero de estos fue establecido en Regla, por iniciativa del comerciante Eduardo Fesser, en 1843, para recibir las cargas del tráfico de cabotaje, eliminando los viajes de carretones y el almacenamiento en la ciudad. La empresa propietaria establecida desde inicios del siglo XIX, adoptó la forma de Sociedad Anónima en 1854 y fue la primera dedicada a la pignoración y almacenaje de azúcar en gran escala, llegando a poseer diez años más tarde instalaciones capaces de albergar la mitad de la exportación azucarera cubana y duplicar su capital original. Los almacenes de Regla, después de un desastroso incendio, fueron reedificados y ampliados por los accionistas. El éxito de esta construcción hizo que se levantaran los de San José, en 1853, los de Hacendados en 1855 en la ensenada de Atarés, y los de Santa Catalina y Marimelena, en 1857. Con estas obras, la ciudad se sumó al auge mundial de las estructuras de hierro.⁵¹

El empleo estructural del hierro fundido en columnas y cubiertas se desarrolló a gran escala a partir de los muelles y almacenes de depósito. La presencia de grúas, pescantes y rejas había ido en aumento

entre 1849 y 1859, cuando los tinglados cubiertos de zinc y sostenidos por centenares de columnas de hierro llegaron a extenderse uniformemente a todo largo de los muelles del litoral portuario.

En 1859 los almacenes de Santa Catalina y Marimelena habían levantado estructuras de hierro fundido importadas para prevenir el peligro de incendios. Fueron diseñados por James Bogardus, pionero de las construcciones prefabricadas de hierro en el mundo y fundidos en Nueva York. La obra culminante dentro de los almacenes y la única que se conserva de manera integral, se llevó a cabo con la ampliación de los muelles San José entre 1883 y 1885 por la compañía trasatlántica española, donde se conjugaron 3000 toneladas de piezas de hierro fundidas en Bélgica, con otros materiales como el hormigón y la cantería.

Las operaciones de los almacenes de San José comenzaron en 1855 para la carga y descarga de productos diversos. En 1938 una parte de sus terrenos pasó a la United Fruit Steamship Cooperation, conocida como la Gran Flota Blanca para lo cual se inauguró un nuevo muelle, anexo a esta instalación, con almacenes y un edificio de oficinas, el actual HINES de estilo *art deco*. Este último muelle recibió el nombre de Aracelio Iglesias en honor del líder sindical de los obreros portuarios.

En la ciudad los almacenes también empezaron a emplear el hierro como soporte modificando los espacios interiores de las edificaciones, sustituyendo los pilares y muros de mampostería por este material lo que permitía alcanzar mayores luces y un mejor aprovechamiento del espacio comercial.

El frente marítimo de La Habana acogió dos obras arquitectónicas esenciales para garantizar el funcionamiento de la actividad portuaria: la Comandancia de la Marina y la Aduana, considerados entre los mejores edificios públicos construidos durante la segunda mitad del siglo XIX, lamentablemente ninguno de los dos se conserva. La actividad de la Aduana llegó a ser tan relevante que con el tiempo

⁵⁰ *Ibidem*, pp. 14-23.

⁵¹ *Ibidem*, pp. 14-23.



Figura 77. Aduana de la República de Cuba, 1914.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas

su área de acción se amplió con almacenes hasta llegar a la muralla de mar e incluso se anexó el convento de San Francisco, expropiado desde 1841. Las ampliaciones incluyeron pasadizos y pasos cubiertos por encima de las calles que llegaban a sus muros, de los cuales se conservan solamente algunas huellas arqueológicas en el tramo cubierto de la calle Muralla.

Durante el siglo xx muchos de los ingresos de los empresarios provenían de la actividad mercantil; se realizaban importaciones donde se destacaban los

mercados reservados a los productos de España y los Estados Unidos y se mantuvieron las exportaciones de los productos fundamentales como el azúcar y el tabaco.

Las manufacturas y las industrias menores tuvieron un despegue importante pero no mayor alcance que lo que se importaba. En la margen oeste de la bahía, se localizaron las actividades de carga y descarga de mercancías, donde se establecieron los grandes almacenes, lo que hizo posible el comercio mayorista y minorista.

Hasta la primera mitad del siglo xx los establecimientos comerciales se concentraron en esa zona. De esta etapa sobresalen las siguientes instalaciones:

- Los muelles Andrés González Lines, originalmente Almacenes de Depósito de Regla, destacan por su impronta paisajística. Fueron construidos en el siglo xix.
- El muelle Havana Coal Co., de principios del siglo xx. En su imagen destacaban dos grúas, una de las cuales desapareció. Es una estructura de hormigón con pilotes prefabricados, muy deteriorada y actualmente en desuso. Durante su uso, fue dotado de tecnologías modernas como

esteras y torre con tubos y mangueras para la descarga y estaba servido por ferrocarril.

- Los muelles de Regla Coal datan de principios del siglo xx, vinculados a los depósitos de carbón, elemento necesario para el funcionamiento de los ferrocarriles y la industria azucarera. Después de la Revolución su estructura de hormigón armado siguió utilizándose para el atraque de embarcaciones y luego para dar servicio a los molinos de trigo Turcios Lima.

En el siglo xx por el puerto de La Habana se realizaba el 70 % del comercio cubano y hasta la llegada del transporte aéreo, fue además el lugar



Figura 78. Construcción del muelle de Paula con estructura de acero a principios del siglo xx.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas

de entrada y salida de viajeros. La actividad mercantil tuvo primero su mayor centro de actividad en la margen oeste y en la costa del poblado de Regla, pero en la segunda mitad de este siglo ganan importancia las terminales y zonas de carga y descarga hacia el sur, con modernos edificios de estructuras metálicas y hormigón armado, apoyados por el emplazamiento de infraestructuras y de grúas y equipamientos portantes con mayor capacidad de carga y maniobrabilidad, como:

- El muelle «Juan Manuel Díaz» y sus almacenes, conocidos popularmente como Los Picos, construido a principios del siglo xx con modificaciones posteriores en los años 60. Perteneció originalmente a la Ward Line Terminal formada por dos muelles, uno de gran calado y un espigón, con acceso directo al servicio del ferrocarril y para otros vehículos de carga.
- El muelle de la American & Cuban Terminal Inc. Co. creado para el atraque, carga y descarga de buques. Se encuentra en la zona de los antiguos muelles de Atarés, su estructura respondía a tecnologías modernas. Después de la Revolución se acondicionó para el atraque de la Flota Cubana de Pesca. En el siglo xxi se utilizó para los Servicios Técnicos Navales (SETECNA), actividad que se mantiene.
- En 1955 el BANDES y la Compañía Mercantil del puerto de La Habana construyeron los muelles, la berma y los almacenes destinados a asimilar un mayor tráfico marítimo en el puerto. Mediante una serie de transformaciones, después de la Revolución se consolidó como Terminal Marítima Haiphong.

Acompañando a este sistema se emplazaron diversos edificios donde existieron empresas comerciales importantes en el entorno del puerto, para facilitarles la cercanía a los grandes almacenes y redes de transporte con los que mantenían una gestión constante. Hoy muchos de estos edificios se conservan y están destinados a otras funciones:

- Internacional de Envases S.A. Calzada de Guanabacoa y Vía Blanca. Fue fundada en 1950

e inaugurada en 1952, fábrica de sacos de papel kraft de varias capas.

- Cemento *portland* «El Morro», Atarés. El cemento se transportaba a granel por vía marítima.
- Ingeniería de puerto S.A. Contratista con oficinas en el edificio Larrea, apartamento no. 216, en Empedrado no. 264, La Habana Vieja.
- International Harvester Co. of Cuba con establecimiento en Vives no. 251. Casa importadora de camiones, maquinaria agrícola y equipos de construcción.
- Sociedad Horter dedicada a la comercialización de maquinarias agrícolas, en Obispo no. 59.
- Galbán Lobo Trading Co. S.A. Corredora de azúcar del Mercado mundial, e importador y exportador de azúcar. San Ignacio no. 104-108. La Habana Vieja.
- Lamborn, Craig and Co. Corredor de azúcar e importador de sacos para envases. Aguiar no. 367, La Habana Vieja.⁵²

Después del triunfo de la Revolución el puerto mantuvo su vocación industrial. Se realizaron muchas transformaciones de envergadura, pero mayormente se reutilizaron y aprovecharon las instalaciones que existían. En los años 70 se construyó la Terminal Marítima Portuaria, con dos atraques, acceso ferroviario y vial preparada para la descarga de automóviles ligeros. En 1978 se construyó el muelle Manuel Porto Dapena destinado a la carga general.

A finales de 1990 se acondicionó un área para la descarga y almacenamiento de contenedores en los terrenos conocidos como Cayo Cruz, antiguo basurero de la ciudad, reconocida como Terminal de Contenedores de La Habana TCH S.A. Fue la primera operadora portuaria española en asociarse a una terminal cubana. Como elemento llamativo en el paisaje portuario se destacan sus tres grúas portainer, una grúa móvil Gottwald tipo Panamax y dos grúas tipo RMGs.

Una de las infraestructuras básicas para la manipulación de mercancías y los sistemas navales en

⁵² Guillermo Jiménez Soler: *Las Empresas de Cuba 1958*, pp. 319-406.

los puertos comerciales son las grúas, donde la carga, descarga, y estiba son acciones clave en su funcionamiento. Los antecedentes de estos artefactos industriales aparecieron en el escenario portuario habanero durante el siglo XIX como los pescantes y pequeñas grúas de arboladura. El ejemplo más relevante resultó la grúa conocida como la *Machina* (del término inglés *machine*) instalada en 1740, en el mismo lugar donde se carenaban los navíos, cerca de la antigua Comandancia de la Marina, en las inmediaciones donde se ubica el Convento de San Francisco de Asís y el punto de embarque de la lancha de Regla.

La *Machina* fue utilizada para arbolar barcos, como el montaje de mástiles y otros aparejos, mediante una estructura en forma de pirámide compuesta por tres tubos o vástagos, uno de los cuales era de metal, conocido como «el Palo de la *Machina*». El artefacto sufrió severos daños durante el paso del huracán de 1846 por lo que fue sustituido en 1854 por otro, muy similar, pero con una estructura de acero, que funcionó hasta 1903 cuando se desmontó por considerarse técnicamente obsoleto.

En el siglo XX fueron introducidos en el puerto de La Habana otros artefactos, de diferentes tipos y tonelajes:

Grúa de brazo nivelado *luffing*, conformada por una estructura fija capaz de desplazar la carga suspendida hacia atrás o hacia adelante, mientras el gancho de suspensión se mantiene a una altura fija de forma automática. Es la grúa motorizada característica de la mayoría de los puertos, con una gran variedad de usos y donde sus imponentes estructuras, de hasta treinta metros, se pueden ver desde varios kilómetros de distancia.

Grúa pórtico, tipo especial de grúa que eleva la carga mediante un polipasto instalado sobre una viga puente, que a su vez se sostiene de manera rígida por dos o más patas. Estas patas pueden desplazarse sobre rieles horizontales al nivel del suelo. Es una estructura que puede llegar hasta 140 metros

de altura y transportar 20 000 toneladas de carga. Se utiliza en la carga y descarga de contenedores. La terminal de contenedores TCH de La Habana posee tres grúas portainer Panamax, de treinta, cuarenta y cincuenta toneladas de capacidad respectivamente, todas equipadas con *Spreader* automático *twin-lift*.

Grúa apiladora de alcance, constituye una estructura más pequeña, capaz de trabajar en espacios más reducidos, la que se conoce también como montacargas.

Carretilla pórtico, es una estructura porticada de reducidas dimensiones montada en raíles de ocho ruedas y guiada mediante una cabina montada en la parte superior destinada para la carga, descarga y agrupado de contenedores TEU en el puerto y sus terminales. Puede alcanzar los doce metros de altura.

Grúa *Sidelifter*, es un tipo de grúa especial para el transporte intermodal entre terminal y camiones, o terminal y ferrocarril.

Grúa telescópica, posee una estructura fija preparada para el entorno marino, destinada a tareas auxiliares para la carga, descarga y apilado de todo tipo de mercancías; además, puede utilizarse en tareas de mantenimiento.

Grúa puente, posee forma de arco cuadrangular que se apoya directamente sobre el suelo o en un camino de rodadura. Puede ser autosoportada o montada en el techo de la instalación donde se instala, de tracción manual o motorizada, y disponer de un puente voladizo o de un sistema telescópico, así como de un guinche u horquilla para apilar las cargas.

Grúa flotante, este tipo de grúa posee una mayor capacidad de elevación, y puede superar las 10 000 toneladas. Normalmente se usa en la construcción de puentes y puertos, para mover grandes estructuras.

Grúa descargadora de cereales. (Ejemplo: grúas Vigan). Desde 2019 se instaló una grúa de este tipo, de nacionalidad belga, para la extracción de trigo en los molinos José Antonio Echevarría.

Todos estos artefactos, con su gran porte y formas excepcionales, definieron una peculiar silueta en el horizonte portuario, con estructuras que alcanzan hasta los veinticinco metros, e incorporan uno de los elementos más singulares que definen el carácter portuario y el paisaje industrial del lugar.

Sistema de la industria tabacalera

El escenario fundamental de la agroindustria del tabaco es la provincia de La Habana y especialmente

la capital de la Isla, donde se localizó una parte importante de su manufactura y comercialización a lo largo de varios siglos.

El tabaco era un cultivo que existía en Cuba antes de la llegada de los colonizadores, por eso su comercialización comenzó muy temprano, en 1542. Era muy popular en forma de polvo, conocido como rapé, previamente triturado en molinos de piedra. Lo consumía tanto la población blanca como la negra, los pobres y los oligarcas, la población libre y esclava, todos adquirieron la costumbre adictiva heredada de los aborígenes.

Desde su fundación, en los alrededores de La Habana existía una agricultura destinada al abastecimiento de las flotas y de los núcleos urbanos, que



Figura 79. Fábrica de tabaco Partagás.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas

incluía la caña y el tabaco. Este último se cultivaba en estancias y vegas, por campesinos de origen canario y labradores negros, blancos y mulatos que tributaban a la oligarquía terrateniente. La demanda de ese producto para el consumo interno y la exportación comenzó a aumentar a mediados del siglo xvii. Para los años ochenta de este siglo, ya era el principal producto exportable, tanto por la vía legal como a través del contrabando. Esta producción se utilizó además como recurso para adquirir esclavos en África.

La más antigua mención al tabaco que registran las actas del Cabildo de La Habana data de marzo de 1616 y se refiere a las siembras que muchos vecinos y negros horros hacían en las cercanías de la ciudad (1616-1624). Es casi simbólico que esa primera mención aparezca asociada con vegueros negros.⁵³

Todo el tabaco producido se compraba a precio fijo y se exportaba a Sevilla para su posterior elaboración. Las entidades mercantiles existentes en La Habana, primero la Real Factoría de Tabaco en 1717, luego la Real Compañía de Comercio de La Habana en 1740 y finalmente la Nueva Factoría hacia 1761 se encargaron, de acuerdo con el monopolio establecido por la metrópolis, de prohibir la manufactura local para elaborar rapé y cigarrillos, por lo que solo se desarrolló la de producir el tabaco torcido, conocido como habano.⁵⁴

En 1722, el contador Juan Francisco de Zequeira, quien había sido nombrado factor interino, mandó construir en extramuros unas casas para la Real Factoría. En 1727 Martín de Loynaz, alto funcionario de la renta de tabacos en España reinició las actividades de la factoría y estableció en éstas sus oficinas y almacenes que fueron destruidas por un incendio durante la ocupación de La Habana por los ingleses. Más tarde, en 1788, se construyó en los solares donde se encontraba el hospital El Pilar, el edificio que ocupó la Real Factoría de Tabacos hasta su supresión, aunque siempre mantuvo una sala para la atención a sus esclavos enfermos. Con posterioridad estuvo allí el Real Hospital de San Ambrosio.

En el siglo xix el tabaco se convirtió en la industria manufacturera cubana por excelencia. Para 1820 el tabaco torcido tenía una sólida reputación y era el preferido del mercado londinense. La Habana se transformó en la ciudad del tabaco con más de cuatrocientas fábricas y talleres.

Las tabaquerías más prósperas se construyeron con códigos y espacialidades muy semejantes a los palacetes señoriales de la oligarquía peninsular y criolla, con el objetivo de vincularse a la trama e imagen de la ciudad, sobre todo en la zona de ensanche o extramuros donde preferentemente se localizaron, compitiendo en magnificencia con otros edificios de función pública presentes en el entorno: identidad que adquiere la arquitectura industrial habanera para adaptarse a los códigos de la ciudad.

Hacia 1860 ya existían varias fábricas de cigarros importantes, en 1863, «La Honradez», de Susini, que empleaba a muchos esclavos y colonos chinos. Susini además inventó una máquina para elaborar cigarros que se expuso en la Feria Comercial de París en 1867.⁵⁵ La fabricación de puros para la exportación se vio afectada por los aranceles norteamericanos. Esta situación vinculada a la guerra de los Diez Años motivó que muchos empresarios tabacaleros y sus trabajadores se asentaran en Tampa, Cayo Hueso y Nueva York.

En la década de los años 80 del siglo xix se produjo una diversificación de la estructura industrial para satisfacer el mercado interno. La disminución de las exportaciones, la guerra, el aumento poblacional, el fin de la esclavitud y el incremento de los salarios reales incentivaron este crecimiento de la industria. Las manufacturas cigarreras y tabacaleras crecieron, al igual que la fabricación de fósforos, tostaderos de café, cervezas, pastas alimenticias, jabones, velas, licores, calzados, papel, muebles, ropas y otras industrias menores.⁵⁶

Sin embargo, a finales del siglo xix, terminada la guerra e instaurada la república, la industria tabacalera perdió parte de su dinámica. La solución

⁵³ Enrique López Mesa: «Tabaco, Mito y esclavos en Cuba», *Revista Brasilia do Caribe, Brasilia*, volumen X, no 19, julio-diciembre 2009, pp. 53-58.

⁵⁴ Jean Stubbs: *Tabaco en la periferia. El complejo agroindustrial cubano y su movimiento obrero, 1860-1959*, p. 23.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 23.

⁵⁶ María Antonia Marqués Dolz: *Las industrias menores: empresarios y empresas en Cuba (1880-1920)*, pp. 15-19.

para recuperarla fue permitir que el capital monopolista penetrara, el capital británico aumentó y las relaciones con los Estados Unidos, hasta entonces mercantiles, hicieron que la industria tabacalera de La Habana fuera absorbida por la American Tobacco Company. De esta forma las pequeñas industrias fueron a la bancarrota mientras que, de las grandes producciones, se recuperaban las exportaciones y se enriquecían los grandes fabricantes.

En las primeras décadas del siglo xx la industria tabacalera se mantuvo como la principal industria urbana del país, pero se exportaba tabaco en rama, mientras que decaía la producción de puros habanos. Esta circunstancia desafortunada para Cuba y particularmente para los obreros de ese ramo, paradójicamente permitió que se conservara en las fábricas cubanas fuera del Trust la tecnología para producir los puros habanos, incomparablemente mejores que los del resto del mundo. Pese a la fama del aromático habano torcido a mano, la industria tabacalera cubana ocupó un lugar marginal frente a la preeminencia de grandes productores de tabaco procesado en otras partes del mundo.

En el siglo xx algunas compañías del capital doméstico, término utilizado tanto para el capital español como para el cubano, habían logrado progresar, en la comercialización interna y en la exportación como la Partagás, en 1900 y la Romeo y Julieta en 1903. Muchas expandieron su producción hacia la elaboración de cigarrillos, como Partagás, Gener, Calixto López y El Cuño, con marcas que obtuvieron gran reconocimiento regional. Entre las compañías importantes productoras de tabaco en rama se encontraban Menéndez y Cía y H. Upmann, entre otras.

Durante la primera guerra mundial las exportaciones de tabaco torcido, siempre en desventaja con las de tabaco manufacturado y en rama, se reanimaron por poco tiempo. Entre 1925 y 1933, la industria tabacalera entró en crisis. La inestabilidad y el desamparo prevalecieron en las fábricas, por lo que muchos obreros quedaron desempleados.

Durante las restantes décadas del siglo xx, hasta los años 50, las formas de producción cambiaron poco, resistiéndose a incorporar formas mecanizadas de producción de los habanos; por un lado las grandes compañías de capital doméstico, resistentes al cambio y por otro, los chinchales de vida efímera. A finales de los años 50 la industria cigarrera estaba entre las más avanzadas pero el torcido mantuvo sus características tradicionales, lo que ha hecho de esta forma productiva una marca identitaria de la industria cubana.

Sistema de la industria energética

Otros de los sistemas industriales que han conformado el paisaje de la bahía desde el siglo xix es el energético. Entre las instalaciones se pueden citar las refinerías de petróleo, las termoeléctricas, las plantas de gas y los muelles para el acopio del carbón mineral.

La primera de estas industrias tuvo su origen en 1844 cuando se otorgó a los señores James Robb y Manuel Silva una concesión para construir una fábrica para manufacturar gas de carbón. Luego de fundar la Compañía Española de Alumbrado de Gas firmaron un contrato para el alumbrado de la ciudad por un periodo de veintiseis años. Esta empresa resultó una de las más antiguas de su tipo en el mundo. La fábrica de gas se ubicó en la zona de Tallapiedra, muy próxima a la bahía.

En 1877 se le da una nueva concesión a Juan Domingo Stable para construir otra fábrica de gas. Los derechos fueron transferidos a la compañía Havana Gas Light Co., corporación con sede en Nueva York y registrada en La Habana, la cual construyó la nueva industria en la Estancia de Melones, en la orilla sur de la Ensenada de Atarés.

En 1886, la Havana Gas Light Co. se unió con la Spanish American Light & Power Co., la cual a su vez se fusionó con la Compañía Española de Alumbrado de Gas, bajo el nombre de Spanish American



Figura 80. Antigua Refinería Belot, 1957. Hoy «Ñico López».

Fuente: Archivo Nacional de la República de Cuba

Light & Power Co. Consolidated. Ese propio año la fábrica de Melones se amplió y redificó, mientras la fábrica de gas de Tallapiedra quedó clausurada de manera definitiva.

En 1871 se instaló una planta para refinar aceite mineral en los terrenos de la antigua finca de Belot, en la Ensenada de Marimelena. La fábrica a principios del siglo xx fue adquirida por West India Oil Refining Co. of Cuba, entidad de la Standart Oil Company of Cuba, ESSO. La industria, primera de su tipo en la ciudad, mantuvo una trayectoria exitosa como empresa y dio empleo a cientos de trabajadores nacionales. Únicamente algunos cargos técnicos

estaban en manos de extranjeros. Asimismo, estaba considerada entre las grandes industrias nacionales por el capital invertido, su equipamiento tecnológico y gestión.

Al mediar los años 20 esta industria recibió una remodelación con nuevas maquinarias y edificios que le permitieron ganar la categoría de centro industrial. El libro de Cuba en su edición de 1925 al referir a la refinería Belot se deshace en elogios y la describe del siguiente modo:

Una ciudad más que una fábrica, con instituciones y servicios de que carecen muchos

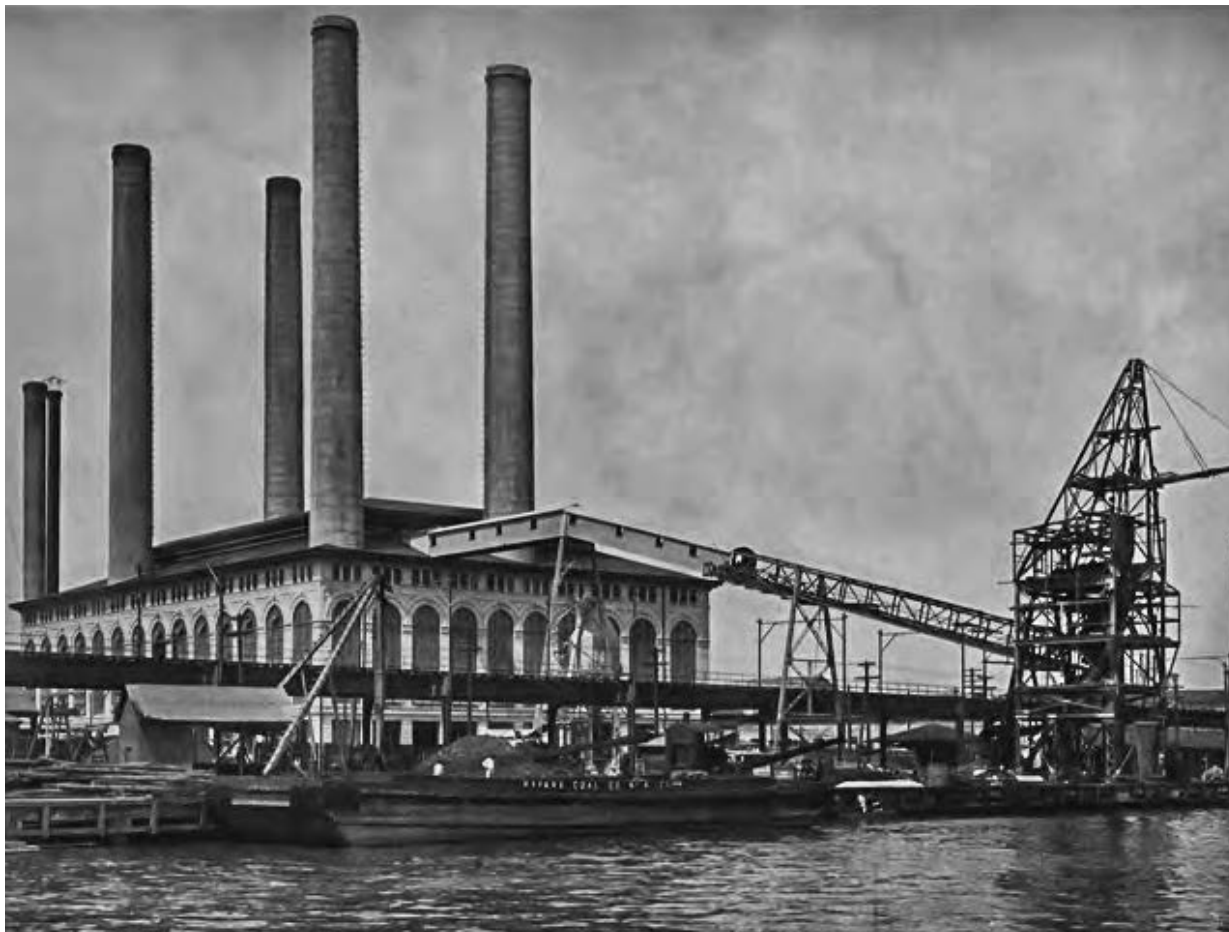


Figura 81. Vista general de la planta de Tallapiedra.

Fuente: Archivo Nacional de la República de Cuba

centros urbanos, es esa refinería donde se transforman anualmente más de Treinta millones de galones de petróleo crudo sin haberse llegado al máximo de la capacidad productora. Los tanques, alambiques, talleres, laboratorios, etc, ocupan una extensión de superficial de Cuarenta y una hectáreas, equivalentes a tres caballerías cubanas.⁵⁷

En 1952, en los terrenos aledaños a la Standart Oil, la Compañía Petrolera Shell decide construir su refinería. En marzo de 1957 esta compañía inauguró la nueva refinería «Habana» a un costo de 25 millones de dólares con una capacidad para

refinar 25 mil barriles diarios de petróleo. Contó con un espigón para el atraque de los buques tanqueros de hasta 20 mil toneladas. Luego del triunfo de la Revolución ambos consorcios presionaron al gobierno revolucionario con el objetivo de crear dificultades económicas, y fueron intervenidos y nacionalizados en julio de 1960. Ambas instalaciones se fusionaron en una sola empresa y en lo adelante llevaría el nombre de Níco López.

Los conocidos muelles del carbón, pertenecientes a la Havana Coal Company y localizados en el canal de entrada de la bahía tuvieron sus antecedentes en una concesión otorgada a Salvador Samá

⁵⁷ El libro de Cuba. Edición de 1925, pp.786-787.

en 1865, con la finalidad de explotar una estación carbonera en Casablanca y abastecer de carbón a los vapores que arribaban al puerto.

El investigador Bruno Javier Machado al referirse a esta instalación expresa: Alrededor del año 1924 se mecanizó el muelle, instalándose cuatro equipos pequeños y una grúa viajera (...) El ciclón de 1926 la derrumbó y afectó seriamente los demás aparatos, que en definitiva desaparecieron.⁵⁸

Luego del triunfo de la Revolución las instalaciones pasaron a la Empresa de Terminales Mambisas y continuaron recibiendo carbón mineral y fertilizantes, los cuales eran extraídos por vía ferroviaria y camiones.

Para la generación eléctrica en 1913 la Havana Electric Railway Light and Power Co. comenzó a construir una planta en los terrenos de Tallapiedra que denominó Planta Consolidada de Fuerza Motriz de la Havana Electric Railway, Light and Power Company. Los trabajos concluyeron en 1915, aunque sus primeras unidades generadoras funcionaron desde 1914.

Durante los años cincuenta se edificaron otras dos termoeléctricas en el municipio de Regla para cubrir la creciente demanda en el sector residencial e industrial de la ciudad. La primera de estas plantas eléctricas fue construida en 1954 por la Compañía Cubana de Electricidad en los antiguos terrenos del Stadium Cubanaleco. El primero de los cuatro generadores tenía una capacidad de 30 mil kilowatts, pero su capacidad instalada alcanzaba los 165 mil kilowatts con lo cual se convirtió en la plana más poderosa de la Isla y unas de las mayores edificadas en América. El costo de sus obras ascendió a 7 890 000 pesos. Luego del triunfo de la Revolución la instalación se nombró Termoeléctrica «Antonio Maceo».

La segunda planta se ubicó en un terreno pantanoso inmediato a la ensenada de Marimelena pertenecientes al poblado de Casablanca. Las obras se iniciaron en 1957 y fueron financiadas por el Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES).

Luego de solventar un litigio entre la Compañía Cubana de Electricidad y la Electrificadora (BANDESTE) en 1958 comenzó el montaje de los equipos, pero no es hasta 1961 en que es inaugurada oficialmente por el Comandante Ernesto Guevara entonces ministro de Industrias. Un año después logra sincronizarse al sistema eléctrico occidental.

Sistema de la industria alimentaria

La conformación a una escala industrial de un sistema para la recepción, almacenamiento y procesamiento de los alimentos en la bahía de La Habana es un hecho probado desde los años 50 del pasado siglo.

El 1952 se estableció en la Ensenada de Guasabacoa, municipio Regla el primer molino harinero instalado en el país. Pertenece a la corporación Burrus S.A., filial de Burrus Mills Incorporated de Dallas, Texas. Tenía una capacidad de molinado de 70 mil a 80 mil toneladas de trigo, que representaba para aquel entonces el 45 % de la demanda nacional. En ellos se aprovechaban algunos subproductos del trigo como el afrecho, afrechillo y el salvado, también se producía pienso para el consumo animal.

Otra importante instalación vinculada a la industria alimentaria fue la Terminal Pesquera de La Habana, situada en la Ensenada de Marimelena, en los terrenos de la tiburonera de Regla. Fue una obra iniciada en 1957 por una concesión otorgada por el BANDES ascendente a 3 millones 500 mil pesos a la Asociación de Constructores Independientes.

El investigador Guillermo Jiménez Soler, al describir la empresa la define como:

Centro para la recepción de toda la pesca en las intermediaciones de La Habana y su elaboración, envase y congelamiento, producción de harina y aceite como derivados y un proyecto para una fábrica de conserva situada en la Ensenada de Marimelena (...) Tenía facilidades para el

⁵⁸ *Ibidem*, p.78.



Figura 82. Muelles, molinos y silos de harina Burrus.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas

abastecimiento a los pesqueros y a la venta y distribución de las capturas para lo que contaba con muelles, equipamiento para el pesaje, limpia y lavado, cámaras de frío y fábrica de hielo con una capacidad de manipulación de 100 lb diarias.⁵⁹

Como era habitual en aquel entonces, en el acto oficial de colocación de la primera piedra de la Terminal Pesquera de Cuba, estuvo presente un alto dignatario de la iglesia católica, el presidente del Instituto Nacional de la Pesca y el Secretariado de la Federación Obrera Marítima en ese entonces.

⁵⁹ Guillermo Jiménez Soler: *Las Empresas de Cuba 1958*, p. 561.

Esta obra estuvo paralizada durante varios meses en 1959. Se logró concluir al siguiente año, siendo inaugurada el 23 de diciembre de 1960 por el Comandante Ernesto Guevara. A partir de entonces se denominó Empresa de Recepción y Distribución de Pescados y Mariscos de Regla, aunque se conocía como Terminal Pesquera.

En la actualidad se conoce como Empresa Productora de Alimentos de Regla (PRODAL). Posee tres líneas de producción, la de conformados, donde destacan las albóndigas, croquetas y hamburguesas; la de embutidos, donde se producen jamonadas,

picadillos, chorizos y salchichas; y la de frescos y congelados, donde destacan colas de camarón, filetes de pechugas de pollo marinada y muslos de pollo.

Después del triunfo de la Revolución en 1959 la dirección de la nación se enfrascó en un amplio plan de construcción orientado al desarrollo industrial de la nación. De vital importancia resultó la ayuda técnica y financiera de los países del bloque socialista en la ejecución de los proyectos.

En 1963 con la ayuda de la URSS se inició la construcción del Puerto Pesquero de La Habana en un área de 13 hectáreas en la ensenada de Atarés. Las obras quedaron terminadas en 1966. En su frigorífico se almacenaban las capturas que realizaban las flotas cubanas de pesca, entretanto, en sus talleres y en el dique flotante se ejecutaba la reparación naval de las embarcaciones.

Otra de las obras del sector alimentario impulsadas por el Gobierno Revolucionario dentro su amplio plan de construcciones fue la planta extractora de aceite de soja. Se ubicó en el municipio Regla en la ensenada de Guasabacoa.

En 1966 culminaron las obras de los Elevadores de Grano de Regla. Compuesto por treinta y seis silos de hormigón con una capacidad total de almacenamiento de 30 mil toneladas métricas de granos. Distribuidos en dos bloques de dieciocho silos en medio de los cuales se levantó una torre que acogía la tecnología para controlar la entrada y salida de los granos. El proyecto incluyó la ampliación de los muelles aledaños para admitir barcos de gran porte y el mejoramiento de las vías para la entrega por ferrocarril y por camiones.⁶⁰

La última de las grandes obras construidas y pertenecientes al sistema industrial fueron los molinos de trigo de Regla. La moderna instalación con un valor de 25 millones de dólares, y un proceso tecnológico totalmente automatizado, se asentó en la ensenada de Guasabacoa. Entró en operaciones

en 1979 y disponía de treinta y seis silos fundidos por el sistema de moldes deslizantes, para los que hubo que hincar pilotes hasta 30 metros de profundidad.

Sistema de las comunicaciones y el transporte

El sistema de comunicación hacia el interior de la bahía se entrelaza con los orígenes de la ciudad. Varios embarcaderos tomaron asiento en las márgenes de la bahía desde el establecimiento definitivo de la villa de La Habana en el Puerto de Carenas. De acuerdo con el historiador Manuel Pérez Beato, en la Ensenada de Guasabacoa existió un muelle que se conoció como Embarcadero de Juan de la Cruz, en franca alusión a su dueño, un peninsular que se había afincado en La Habana hacia 1565.

A partir de la fundación de los ultramarinos pueblos de Regla y Casablanca se generó un continuo tránsito entre las riberas de la bahía. En un primer momento por pequeños botes o embarcaciones de escaso porte, de alquiler, provistos de una carroza náutica para la protección de los pasajeros. Esta embarcación a lo largo del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX resultó de mucha utilidad para el acarreo de géneros y como medio de transporte al interior del puerto. Llegó a tener notable importancia y agrupar a un nutrido grupo de empleados en su conducción, razón por la cual el 22 de junio de 1903 quedó constituido el Gremio de Boteros y Guadañeros del puerto de La Habana.

Con la irrupción de la navegación a vapor, a partir de la evolución tecnológica en los medios navales de transporte, los guadaños fueron perdiendo su connotación en la rada habanera. Aunque no desaparecieron de manera abrupta, ya que durante un largo periodo coexistieron con los vapores, los ferries y las lanchas de motor.

Sin embargo, este medio de transporte quedó grabado en el imaginario colectivo de la ciudad.

⁶⁰ Juan de las Cuevas Toraya. *500 años de Construcciones en Cuba*, p. 357.

El pintor alicantino, Rafael Lillo quien por muchos años residió en la Isla y buscó inspiración en los temas relacionados con el mar, pintó, en 1917, un cuadro denominado «Guadaño».⁶¹

El investigador Bruno Javier Machado en su crónica del poblado de Casablanca de este singular medio de transporte, expresó:

Hubo un momento –por los años 50– que era permitido a los soldados de La Cabaña salir por Los Cocos, entonces los «guadaños» fueron muy utilizados, pero prohibido este tránsito, cobraron poca importancia y quedaron sólo para el alquiler de algún que otro elemento foráneo o de aquellas parejas de tórtolos que querían contemplar la noche capitalina desde

la rada. Luego, en fin, desapareció este toque pintoresco.⁶²

De igual forma el tráfico de cabotaje formó parte de la amplia red de navegación del puerto de La Habana. En 1819 navegó el primer buque de vapor en los dominios españoles para el traslado de cargas y pasajeros entre los puertos de La Habana y Matanzas. Hacia 1822 la goleta de vapor «Quiroga» había establecido su carrera entre La Habana y los puertos de Mariel y Bahía Honda para la conducción de mercancías y viajeros.

El incremento de la población y del tráfico mercantil propició el establecimiento de la primera Empresa de Vapores de la Bahía en 1837, sustituida en 1842 por una nueva compañía de corta duración, dando

⁶¹ Obra que en la actualidad forma parte de la colección «Cambio de siglo» del Museo de Bellas Artes, y se exhibe en el Edificio de Arte Cubano.

⁶² Bruno Javier Machado: *Casa Blanca, hallé su oscura luz* (1589-1987). p. 85.

Figura 83. Antiguos guadaños guiados por los boteros en la Bahía de La Habana.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas



paso en 1854, a la Segunda Empresa de Vaporcitos de Regla. Con varias embarcaciones se cubría el trayecto entre Regla y la urbe. En la década de los 80, el Vapor «Álava» enlazaba la capital con las ciudades de Cárdenas y Caibarién.

Las rutas marítimas de navegación de altura se cubrían por empresas navieras que poseían sus casas consignatarias en La Habana. Entre ellas las líneas de vapores correos ingleses y españoles, la Compañía General Trasatlántica de Vapores Correos Franceses, entre otras.

Ya en el siglo xx, con la irrupción de los *ferries* surgen nuevas terminales marítimas vinculadas al transporte. Al mediar el año 1910 la Compañía Havana Central Rail Road en su calidad de concesionaria de la estación y empresa de vapores existente en Regla gestionó ante la Alcaldía Municipal la autorización para la construcción de un nuevo edificio y emboque en los muelles de la localidad. Las obras de nuevo paradero, que destacaron por su diseño y excelente emplazamiento, concluyeron el 29 de mayo de 1911.

Tiempo después en el emboque funcionó un paradero de ómnibus que permitía al viajero realizar otras conexiones hacia otras zonas de la ciudad o reparos del municipio. En la otra orilla, inmediato a la Plazuela de Luz donde se ubicaban los Muelles de Fesser se alzó un moderno edificio de dos niveles y estructura metálica que se conoció como el Emboque de Luz para el atraque de los *ferries*. Cumplió sus funciones como terminal marítima hasta los años 40 del pasado siglo, en que se convirtió en un cuartel de bomberos. Hoy recobrado su función primigenia como embarcadero entre La Habana Vieja y Regla.

Durante los años 20 los *ferry boats* o trasbordadores, con salida desde el emboque de Luz cubrían la ruta hacia Casablanca y Fesser (Regla) con viajes de ida y vuelta. Asimismo, varias compañías navieras conectaban el puerto habanero con ciudades de Norteamérica y Europa. Entre ellas: La Ward Line, United Fruit (Flota Blanca), Munson Steamship Line,

Panama Pacific Line, Vaccaro Line, North German Lloyd, la Compañía Trasatlántica Española y la Holland- American Line.

Otro de los adelantos tecnológicos vinculados a la Revolución Industrial que irrumpió durante la primera mitad del siglo xix en la Isla fue el ferrocarril. El novedoso medio de transporte se vinculó desde sus orígenes al fomento azucarero.

Fue el azúcar el elemento estructurador e integrador de la Isla, la expansión azucarera de finales del siglo xviii y primeras décadas del xix estuvo estrechamente relacionada con el auge del ferrocarril, el cual posibilitó acceder a las nuevas zonas azucareras ubicadas hacia el interior de la isla, en primer término, hacia la región de Güines y con posterioridad hacia la fértil llanura de Matanzas.⁶³

Las ciudades sintieron el impacto del *boom* azucarero, en especial La Habana, por el incremento de esta producción. El traslado por la ciudad de las cajas de azúcar, bocoyes de aguardiente y mieles tuvo una repercusión directa en sus calles que se vieron obligadas a un continuo mejoramiento para posibilitar el tránsito de las carretas de bueyes y carretones de mulas.

Apenas transcurridos unos años de la aparición del ferrocarril, éste formó parte del paisaje de la bahía, el que después se extiende por todo el país hasta convertirse en el sistema por excelencia para la comercialización y el transporte de la industria azucarera y posteriormente del transporte de pasajeros.

En un grabado de Federico Mialhe publicado en la Isla de Cuba pintoresca (1840-1841) se recrea con absoluta fidelidad el primigenio ferrocarril que comunicaba los muelles habaneros de Casablanca con los almacenes de azúcar de Regla. Acerca del ferrocarril y el fomento azucarero enfatizaba el historiador Manuel Moreno Fragnals:

Del mismo modo que las cañas unificaron los campos, el azúcar dio un especial sentido

⁶³ Este medio de transporte en 1837 enlazó por vez primera La Habana con el poblado de Bejucal.



Figura 84. Estación de ferries en el muelle de Luz a principios del siglo xx.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas

igualitario a nuestras ciudades. Independientemente de sus tamaños y características formales los grandes puertos terminales del azúcar –La Habana, Cienfuegos, Sagua, Cárdenas, Matanzas– fueron ciudades olientes a tasajo y bacalao. En ellas nacen los ferrocarriles que van a los ingenios y mueren los barcos que vienen del norte. Todas tienen una calle empedrada hasta el mar donde los muelles descansen sobre áncoras. Cerca están los grandes almacenes de azúcares. Y aunque parezca raro en todas hay un teatro que regaló un negrero.⁶⁴

⁶⁴ Manuel Moreno Franginal: *El Ingenio complejo económico cubano del azúcar*, p. 156.

⁶⁵ Carlos Venegas Fornias: «Los almacenes de depósitos habaneros y sus estructuras de hierro».

Otra sagaz mirada a este servicio de transporte la aporta el investigador Carlos Venegas Fornias, cuando en un artículo de la revista *Perfiles de la cultura cubana*, refiere:

El desarrollo de los puertos dependió de la aplicación de las nuevas tecnologías en el transporte: ferrocarriles y barcos de vapor, pues estos funcionaban como unos grandes embudos donde convergían los vapores con las líneas del ferrocarril y sus estaciones, y también los almacenes, muelles y tinglados. La coordinación del ferrocarril con los almacenes y los muelles permitió un acceso a las costas más cómodo y con menos gastos que a través de los caminos y las calzadas.⁶⁵

El auge del sector ferroviario favoreció la creación de nuevas empresas y compañías del ramo. Así se instauró la sociedad anónima Ferrocarril de la Bahía de La Habana a Matanzas, promovida en 1858 por el comerciante y financiero gititano Eduardo

Fesser. La nueva sociedad mercantil giró un capital de 2 millones de pesos teniendo como vital objetivo lograr la comunicación entre los dos principales puertos de la Isla y atraer hacia la capital una buena parte de la producción azucarera de la vecina localidad.

Durante el siglo xx, a tono con el incremento de la actividad comercial importadora y exportadora que se realiza por el puerto de La Habana, una amplia red ferroviaria cubre los muelles y espigones de la bahía. Diversas compañías norteamericanas invierten sus capitales en la modernización del equipamiento portuario. En 1912, la compañía inglesa Ferrocarriles Unidos concluye las obras de la Estación

Central de Ferrocarriles de La Habana y moderniza las vías férreas que conectaban muelles y almacenes. Como obra complementaria a la estación fue necesario la construcción de un elevado de vías férreas que salvó desniveles y terrenos cenagosos, y resultó de vital importancia en la conexión del patio ferroviario con las vías de salida de la ciudad. En la actualidad Los Elevados y su entorno están declarados Zona de Protección, por el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

La nueva estación se asentó en los terrenos del antiguo Arsenal, luego de una desigual transacción donde el Congreso autorizó el canje de estos por los céntricos terrenos de la estación de Villanueva.



Figura 85. Piezas de la Refinería ESSO-Belot transportadas por ferrocarril.

Fuente: Archivo Nacional de la República de Cuba

El acuerdo contemplaba la construcción por parte de la compañía inglesa de cinco muelles y un incinerador de basura para uso del estado. Al respecto señalan los historiadores Alejandro García y Oscar Zanetti:

Con el Arsenal, los Ferrocarriles Unidos adquirirían dentro de los más de cien mil metros cuadrados que alcanzaba la propiedad, una faja litoral de 14 000 metros cuadrados ubicada en un estratégico punto del puerto habanero. La compañía inglesa poseía desde tiempos atrás las instalaciones portuarias de los Almacenes de Regla y, (...) a través de la Havana Central, los muelles de Paula y Luz. (...) Además de la ampliación del espacio disponible para carrileras, patios y otras instalaciones, en la nueva terminal las mercancías podrían moverse directamente de los barcos a los vagones ferroviarios reduciéndose el tiempo y los gastos de tal operación. Tan atractivas ventajas no tardarían en poner en manos de los Ferrocarriles Unidos la mayor parte del movimiento portuario habanero, el cual superaba ya en aquella época el millón de toneladas anuales.⁶⁶

En 1922 se inaugura un ferrocarril eléctrico que enlazó al poblado de Casablanca con la ciudad de Matanzas, conocido como «tren de Hershey». La ejecución de las vías se aprobó en 1916, luego que su dueño el industrial norteamericano Milton Hershey presentara y fuera aprobado por la Comisión de Ferrocarriles el proyecto «The Hershey Cuban Rail Road Co». El nuevo medio de transporte representó una opción para el tráfico de carga, pasajeros y correo entre la capital, su región anexa y la ciudad de los puentes. Aunque no exento de contratiempos por el deterioro de su infraestructura técnica esta reliquia ferroviaria llegó al presente siglo brindando servicios, sin embargo, desde hace algunos años dejó de cubrir su tradicional ruta.

Los tranvías eléctricos que operó la compañía Havana Electric Railways en la primera mitad del siglo xx también formaron parte de

una red que conectó la zona portuaria con numerosos barrios de la ciudad. Uno de los destinos de este sistema fue el Muelle de Luz. Esta terminal posibilitó la conexión con las embarcaciones surtas en la rada habanera. Como parte de sus instalaciones en 1904 se construyeron los elevados para los tranvías que corrían por la Avenida del Puerto. La sólida estructura de acero, que discurría entre las calles de San Pedro y O'Reilly, posibilitó no obstruir las operaciones de carga y descarga, o almacenaje de mercancías en esta zona portuaria. Al iniciar la década del 50 de este siglo, quedó obsoleto ante la presencia del autobús como alternativa para el transporte urbano por lo que se desmontó su estructura.

Por otra parte, el desarrollo del transporte automotor y la competencia que ofreció en detrimento del ferrocarril afianzaron la crisis del sector ferroviario haciendo que este último perdiera preeminencia en el traslado de los volúmenes tanto de carga como de pasajeros, no obstante, mantuvo el vínculo con las instalaciones del puerto, aun presentes en las terminales marítimas de Haiphong y Andrés González Lines.

El fortalecimiento del sistema de comunicación vial con la zona portuaria, hoy conocida como «Puerto Viejo», se articuló durante el periodo colonial a través de las arterias más próximas al borde marítimo, como las calles de Oficios, O'Reilly, Obispo o Muralla. Las tres últimas cumplían la condición de conectar los muelles con las puertas de la muralla de tierra, las que a su vez permitían la comunicación con los barrios de extramuros. Por ellas se consumaba el trayecto final de los azúcares, bocoyes de aguardiente o mieles en su larga travesía desde las haciendas hasta las casas señoriales, que hasta bien entrado el siglo xix fungían como casas almacenes.

Un grabado de Federico Mialhe, publicado en *Isla de Cuba pintoresca, 1840-1841*, recrea el tránsito de azúcares por la ciudad en carreta de bueyes cargadas de cajas de azúcar rumbo a los muelles.

⁶⁶ Oscar Zanetti Lecuona y Alejandro García Álvarez: *Caminos para el Azúcar*, pp. 246-247.

La escena recreada por el artista francés durante muchos años resultó cotidiana para los habaneros.

En el segundo cuarto del siglo xx, bajo la presidencia de Gerardo Machado, se realizó el trazado de una avenida que partiendo del castillo de la Punta llegó hasta el muelle de Caballería. En su construcción fue necesario verter 128 mil metros cuadrados de relleno sobre el canal de entrada del puerto, modificándose para siempre la línea de costa de la bahía. La nueva vía, conocida como Avenida del Puerto,

representó una sustancial mejora en las comunicaciones en un periodo donde el transporte automotor privado se generalizó en la sociedad habanera. La moderna calle ganada al mar permitió unir en dirección al oeste la antigua ciudad de intramuros con los barrios del Vedado y Miramar a través de la Avenida del Golfo (Malecón), y circunvalando el borde marítimo hacia el sur con las barriadas de Luyanó y Santos Suárez. Al propio tiempo las calles que desembocaban a la avenida se rectificaron y ensancharon.



Figura 86. Obras de ensanche en la avenida Desamparados.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas

Entre 1944 y 1947 el gobierno de Ramón Grau San Martín ejecutó un Plan de Obras Públicas el cual tuvo entre sus objetivos fundamentales la modernización del trazado de las ciudades mediante planes reguladores, el mejoramiento de las calles, avenidas y paseos, así como la construcción de parques, centros educacionales y hospitales. El nuevo plan de embellecimiento de la ciudad buscó darle solución a problemas urbanísticos como la congestión vial por el crecimiento del tránsito automotor.

Entre los trabajos se concibió el ensanche de varias arterias. La calle Egido a la altura de la terminal de Ferrocarriles fue ampliada posibilitando con ello la apertura de una nueva vía de acceso a la Avenida de Circunvalación de La Habana. En las obras de la nueva Avenida de Paula y de la calle Desamparados se acometieron demoliciones y expropiaciones de edificaciones transformando la imagen del barrio de San Isidro y logrando el embelleciendo y la conectividad

de esta zona portuaria con el ensanche vial. De igual modo la Avenida del Arsenal, continuidad de la calle Desamparados, permitió descongestionar el tránsito motorizado en la zona sur del puerto.

Todo este entramado de vías férreas y avenidas durante muchos años constituyó la infraestructura que permitió la comunicación de la zona comercial portuaria con el resto de la ciudad y otras zonas de la Isla. Hoy muchas de ellas continúan dando servicios y son parte del funcionamiento y de la conectividad de la ciudad.

A manera de epílogo se puede afirmar que estos sistemas industriales asociados a la bahía si bien han transformado la imagen del puerto y han conformado su paisaje a lo largo de los siglos, también han contribuido a la creación de puestos de trabajo, influyendo de manera trascendental en la vida de las comunidades y poblados del territorio y de la capital cubana.



Figura 87. Inauguración de la avenida Arsenal en 1947.

Fuente: Fototeca de la antigua Secretaría de Obras Públicas

-82°16.80'

23°7.20'

23°4.80'

23°9.60'

-82°16.80'

-82°19.20'

23°4.80'

-82°21.60'

-82°19.20'

23°12.00'

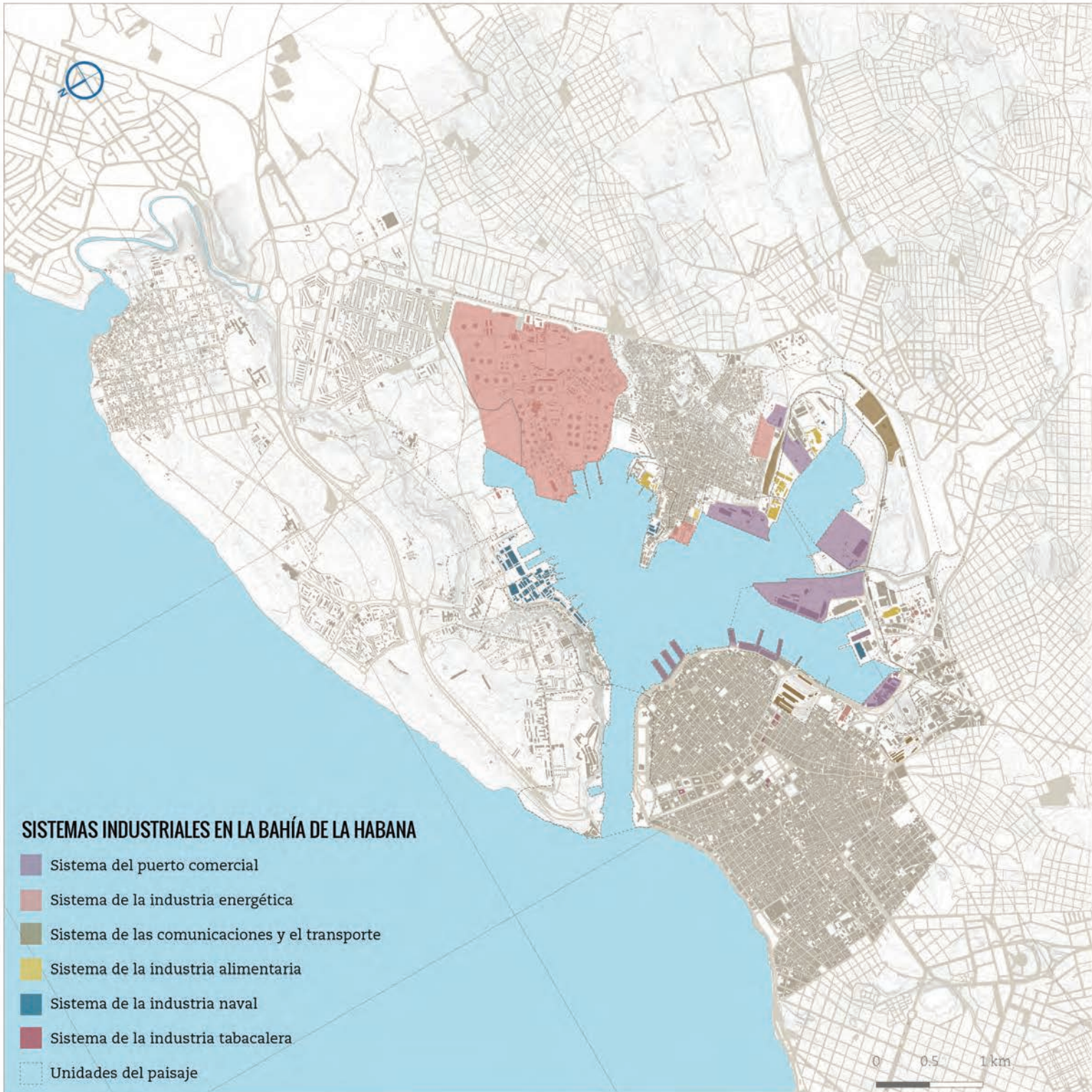
23°7.20'

23°12.00'

-82°21.60'

23°9.60'

-82°24.00'



SISTEMAS INDUSTRIALES EN LA BAHÍA DE LA HABANA

- Sistema del puerto comercial
- Sistema de la industria energética
- Sistema de las comunicaciones y el transporte
- Sistema de la industria alimentaria
- Sistema de la industria naval
- Sistema de la industria tabacalera
- Unidades del paisaje

2.5. Paisajes arqueológicos y culturales

El pensamiento acerca del patrimonio cultural ha evolucionado, de manera tal que se incluyen hoy, bajo este nuevo enfoque, los valores culturales y naturales, los materiales y los inmateriales. Por tanto, la noción de Centro Histórico ha sido superada hacia un ámbito más amplio que abarca otros sectores de la ciudad y su marco geográfico.

La UNESCO lo ha entendido, desde su definición de Paisaje Cultural, en 1992, hasta la conceptualización de Paisaje Urbano Histórico, que ve la luz casi veinte años después:

Se entiende por Paisaje Urbano Histórico la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de conjunto o Centro Histórico para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico. Este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad.

Resultó fundamental la redacción de un Plan de Manejo del Paisaje Cultural para la bahía de La Habana, que aportara al ordenamiento territorial y urbano, las herramientas para la protección de los valores patrimoniales y el uso racional de los recursos culturales, en su más amplio sentido. La consulta bibliográfica relacionada directamente con

la temática, así como la propia experiencia en la redacción de otros documentos de desarrollo integral y de protección y salvaguarda patrimonial indican que se deben desarrollar, al menos, los siguientes instrumentos:

- a. Herramientas de participación para facilitar el empoderamiento de diversos actores, con capacidad de establecer objetivos y acciones de protección y salvaguarda del patrimonio y de promoción del desarrollo sostenible.
- b. Herramientas de conocimiento y planificación del área de estudio y del patrimonio industrial, a través de la aplicación de múltiples metodologías de la investigación para el registro, la catalogación y el mapeo de diversas temáticas (arquitectónico, físico-espacial, natural, medioambiental, sociocultural y socioeconómica, institucional, entre otras).
- c. Herramientas de estudio del paisaje, que faciliten el análisis para el planteamiento de lineamientos, políticas y estrategias para conservar la integridad y autenticidad del patrimonio urbano histórico.
- d. Herramientas de monitoreo que permitan evaluar las repercusiones en el patrimonio, la sociedad y el medio ambiente, de planes previstos y propuestas, a fin de acompañar y facilitar los procesos decisivos dentro de un programa general de desarrollo sostenible.
- e. Herramientas normativas que incluyan medidas legislativas y reglamentarias para la gestión y conservación de las características materiales e inmateriales del patrimonio industrial, lo que incluye sus valores sociales, ambientales y culturales.
- f. Herramientas financieras para reforzar capacidades y apoyar formas de desarrollo innovadoras y generadoras de ingreso, basadas en la tradición. Además de definir la financiación el uso eficaz de microcréditos y otras formas de financiación flexible de apoyo a las empresas locales, lo cual

hará visible la noción de viabilidad económica del Paisaje Urbano Histórico.

- g. Herramientas informáticas para la consulta, cruce y generación de información gráfica, cartográfica y alfanumérica que facilite la toma de decisiones y los procesos de comunicación.

El Plan de Manejo, tiene como uno de sus pilares básicos el estudio del paisaje, pues tal como reconoce la UNESCO:

(...) para defender la protección del patrimonio natural y cultural ha de hacerse hincapié en la necesidad de integrar estrategias de conservación, gestión y ordenación de conjuntos históricos urbanos en los procesos de desarrollo local y planificación urbana, como los asociados a la arquitectura contemporánea y la creación de infraestructuras, y que la aplicación de un planteamiento paisajístico contribuiría a mantener la identidad urbana.⁶⁷

El paisaje como nuevo instrumento de análisis para el planeamiento urbano

El paisaje es una realidad compleja, no solamente escenográfica; es también el molde geográfico que, de alguna manera, determina las características de un territorio, lo singulariza y explica sus cualidades; también incide directamente sobre las costumbres, hábitos y gustos del ser humano que lo habita y lo transforma. Desde una visión integradora de lo natural y lo cultural, el paisaje se convierte en el vector transversal que permite aproximarse mejor a la realidad y extraer las claves para ordenar el espacio.

A través del estudio del paisaje se puede tener una mejor comprensión territorial, como un ámbito de integración de las diferentes disciplinas que confluyen en la planificación, pues resulta el punto de encuentro entre los valores naturales, el patrimonio cultural, los asentamientos humanos, el contexto

geográfico y territorial, las actividades económicas, entre otras, que se localizan en el entorno y su interconexión.

En la actualidad, muchos de los planes de ordenamiento territorial realizan una aproximación al uso del paisaje como herramienta de planificación y hacen hincapié en tres aspectos fundamentales: el uso del paisaje como vehículo de integración; el desarrollo de análisis paisajísticos enfocados en los objetivos de planificación; y la utilización del paisaje como hilo argumental entre el inventario, el diagnóstico y las propuestas de ordenamiento territorial y urbano. La incorporación del paisaje a los trabajos de planificación implica, por lo tanto, una adaptación metodológica sustancial de las perspectivas y técnicas que se utilizan habitualmente para el análisis urbanístico.

Existen diversos estudios paisajísticos que, según metodologías internacionales, abordan el paisaje en el marco de los estudios tradicionales medioambientales, entre ellos:

- Estudios de paisaje: caracterización, evaluación y valoración del paisaje de cara a la integración en planes territoriales de diversa escala.
- Estudios de integración paisajística: descripción, valoración y evaluación cualitativa del paisaje de cara a la integración de proyectos, a la evaluación de impactos o a la evaluación ambiental estratégica de planes y programas. Estos son los que con mayor frecuencia se integran en los estudios ambientales.

En un segundo orden también se desarrollan:

- Catálogos o atlas de paisaje: estudios descriptivos y clasificatorios de paisaje, que forman parte de los inventarios o de las evaluaciones pre-operacionales. Se utilizan como parte de las memorias técnicas de los instrumentos de ordenamiento y planificación territorial, o para la zonificación de áreas.
- Directrices de paisaje: determinaciones normativas formuladas, a partir de los catálogos del pai-

⁶⁷ UNESCO: «Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico. Conferencia general». p.1.

saje, para incorporar las propuestas de objetivos de calidad paisajística en los instrumentos de ordenamiento territorial o en instrumentos sectoriales específicos.

- Planes de paisaje: instrumentos específicos de protección, ordenamiento o planificación del paisaje. Sus contenidos y metodología se enmarcan en la planificación estratégica.
- Programas de actuaciones y proyectos de conservación, restauración y mejora del paisaje: programas y diseños de acciones concretas de mejora del paisaje, ya sea dentro de un marco de planificación del paisaje o del territorio, o dentro de un estudio de integración paisajística.

Del diagnóstico al ordenamiento

El reto es cómo pasar del diagnóstico a un ordenamiento eficaz que permita la preservación de los valores patrimoniales integrados a las demás dimensiones y que, a su vez, sea comprensible una interpretación del todo y las partes, para aquellos que residen en el lugar o lo visiten. El marco normativo que se aplique para el territorio en su conjunto debe permitir el control sobre los proyectos e impactos paisajísticos que puedan afectar negativamente al paisaje que se percibe desde diferentes puntos de observación.

Se deben definir líneas estratégicas sobre el paisaje que faciliten la transición de una actitud regulatoria a una actitud de mejora activa. Ello permitiría desarrollar un modelo de intervención paisajística tendiente a eliminar los principales impactos negativos presentes en el paisaje y a potenciar aquellos

que son singulares y valiosos. Los instrumentos de planificación territorial o sectorial que afecten al ámbito sujeto a los estudios del paisaje deberán incluir los criterios derivados de la integración paisajística, considerar la incidencia visual de las actividades propias del territorio, e incorporar, según el caso, las medidas preventivas o correctivas necesarias.

El valor patrimonial de los paisajes

Esta valoración pretende mostrar el paisaje como documento histórico. Los análisis se abordan desde la perspectiva patrimonial, de manera que la arqueología del paisaje permite comprender la lógica de los hechos de constitución del territorio: ¿qué sucedió?, ¿cuándo sucedió?, ¿por qué sucedió?

Esto se establece a partir de la lectura del estado actual, la estructura de los diferentes sistemas de paisaje, la morfología y, en coordinación con el Plan de Manejo de la Zona de Protección Bahía de La Habana, se podrán definir los posibles usos para su puesta en valor.

El análisis del paisaje de la Bahía de La Habana permitirá contar su historia, siendo una narración que se inserta en la cultura, y al paisaje modificado cotidianamente, permitirá imaginar un futuro distinto, propio. Se pretende establecer la narración del paisaje cultural de la bahía como un instrumento que permita el orden espacial de la Zona de Protección.

Se evaluarán los elementos de la preexistencia a conservar para que siga contando con su valor patrimonial y singularidad.⁶⁸

⁶⁸ Plan Maestro: Plan de Manejo Paisaje Cultural Bahía de La Habana-Avance, pp. 32-36.



2.6. Amenazas al patrimonio industrial de la bahía de La Habana

La identificación de áreas susceptibles a una amenaza en la bahía habanera y su entorno, se determina en base al análisis de la intensidad y frecuencia de los eventos naturales o antrópicos observados, o potenciales, que pueden incidir en ella o afectarlas. Los parámetros a medir o analizar varían en función de la amenaza considerada, de esta manera, el territorio se zonifica en base a diferentes niveles de peligrosidad, generalmente alta, media y baja, según la intensidad o magnitud de cada una de ellas.

Los mapas de peligrosidad permiten la visualización de las amenazas presentes en el territorio. Su conocimiento tiene como objetivo apoyar a la planificación territorial y ayudar a definir acciones de mitigación y adaptación focalizadas.

Las principales amenazas identificadas en la bahía de La Habana tienen una fuerte relación con la peligrosidad ambiental, las cuales se asocian en gran medida a variables meteorológicas como la ocurrencia de ciclones, bajas tropicales, frentes fríos, entre otros, y por la aparición más reciente de tornados; eventos que generan fuertes vientos, marejadas en el litoral e inundaciones; a las inundaciones, provocadas por la elevación del nivel del mar o la ocurrencia de lluvias intensas, las que se intensifican por desagües inadecuados e insuficientes o por la existencia de zonas bajas o cenagosas; y por las características naturales del suelo o acciones antrópicas que lo han modificado; y en menor grado la peligrosidad geológica, asociada a la sismicidad. Por otra parte, es significativa la contaminación atmosférica, terrestre y marítima presente en el territorio por las emisiones que generan las actividades industriales o por el mal manejo de los residuos y vertimientos a las cuencas hidrográficas y al mar.

Algunas de las amenazas, como los fuertes vientos o la sismicidad, al tener un grado de incertidumbre muy elevado y siendo algunos de los parámetros difícilmente medibles por área, se consideran de forma homogénea para toda la bahía. De igual manera la contaminación marítima o la lluvia ácida se considera como una amenaza para todo el territorio.

Las instalaciones industriales expuestas a cada una de las amenazas, según su magnitud, requieren de acciones específicas a tener en cuenta tanto para su conservación como ante acciones como la rehabilitación y la refuncionalización.

Amenazas por contaminación atmosférica

La contaminación atmosférica está muy relacionado con el transporte vehicular y con la emisión de gases contaminantes de varias industrias ubicadas al sur de la bahía, entre las de mayor incidencia se encuentran la Termoeléctrica de Talla Piedra «Otto Parellada» y la Refinería «Nico López». Ambas aportan una carga tóxica significativa –al aire, al suelo y al acuatorio– de gases como el Dióxido de Azufre (SO_2) y Dióxido de Nitrógeno (NO_2). Según los valores de emisiones monitoreados, cuando el proceso productivo se encuentra a un 80 % de su capacidad, las emisiones de ambos gases son de 2.19 mg/m^3 y 0.77 mg/m^3 respectivamente, muy por encima de los valores permisibles.⁶⁹

Entre otros impactos negativos que pueden ocasionar estas emisiones de gases, son las lluvias ácidas. Ellas se forman cuando la humedad del aire se combina con gases tales como el óxido de

⁶⁹Valores admisibles:
 SO_2 0.5 mg/m^3 ,
 NO_2 0.085 mg/m^3 .
 Centro de Investigaciones del Petróleo en la zona de la Refinería «Nico López»- Centro de Contaminación y Química Atmosférica del Instituto de Meteorología.

-82°16'80"

23°7'20"

23°4'80"

23°9'60"

-82°16'80"

-82°19'20"

23°4'80"

23°4'80"

-82°19'20"

23°4'80"

-82°19'20"

-82°21'60"

-82°21'60"

-82°21'60"

-82°21'60"

-82°21'60"

23°7'20"

-82°19'20"

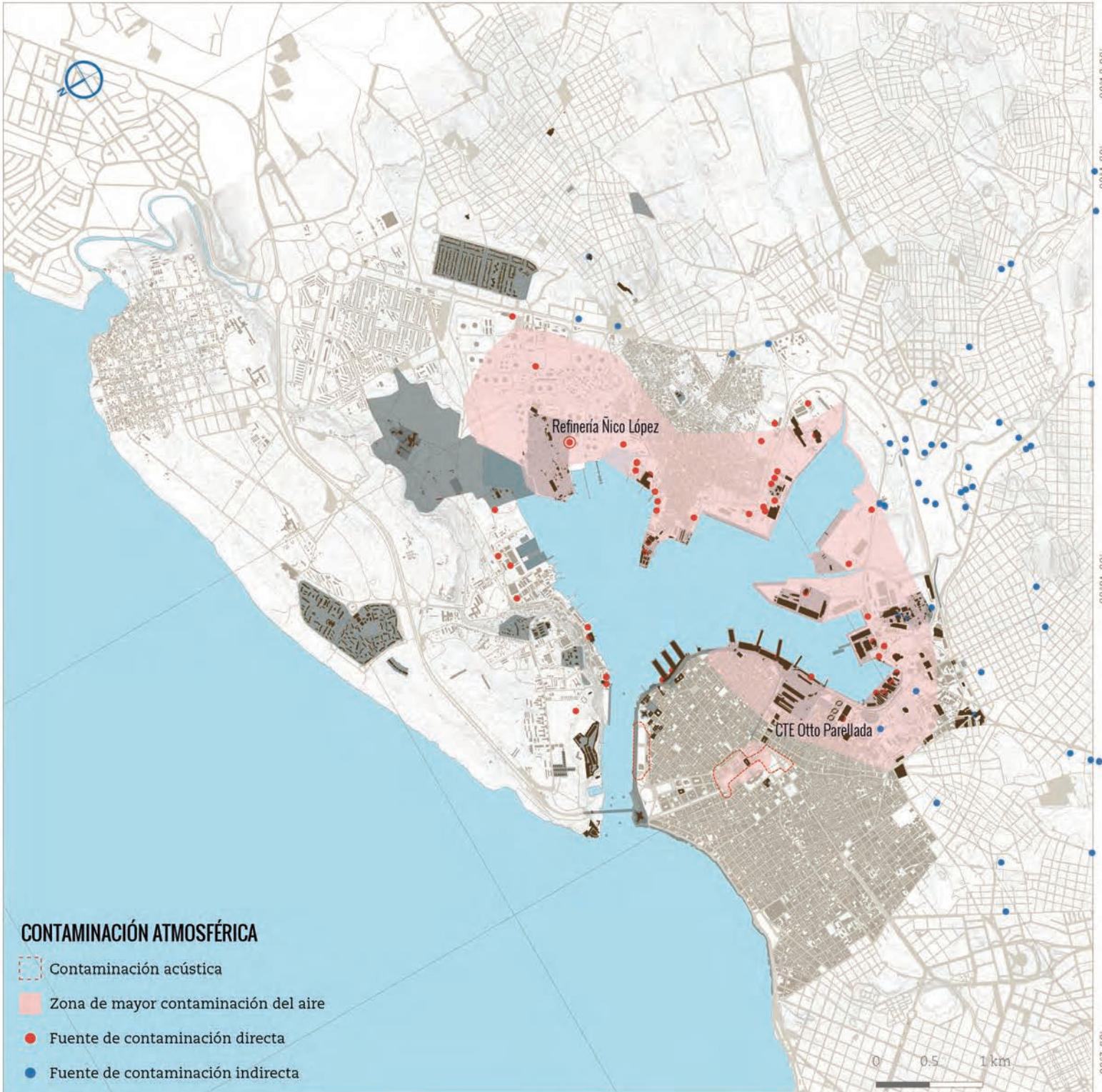
23°12'00"

23°12'00"

-82°21'60"

23°9'60"

-82°24'00"



CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

- Contaminación acústica
- Zona de mayor contaminación del aire
- Fuente de contaminación directa
- Fuente de contaminación indirecta

nitrógeno, el dióxido y el trióxido de azufre emitidos por fábricas, centrales eléctricas, calderas de calefacción y vehículos que queman carbón o productos derivados del petróleo con altos contenidos de azufre. Las lluvias ácidas provocan severos daños en los edificios e infraestructuras al reaccionar con la superficie de muchos de sus componentes como estructura, terminaciones y pinturas, herrería, entre otros elementos.⁷⁰

Es importante resaltar las amenazas por la acción del aerosol marino, sobre todo en el litoral, donde se localiza la gran mayoría de las instalaciones industriales, que agrede y afecta a las edificaciones, a los equipos y a las redes técnicas en general, producto de la alta carga de salinidad que puede contener el aire, y que se agudiza con la ocurrencia de eventos extremos.

Amenazas por contaminación terrestre

Las zonas más expuestas a la contaminación del suelo por los vertimientos de hidrocarburos se hallan en los alrededores de las termoeléctricas en funcionamiento «Otto Parellada» y «Ñico López», principalmente en esta última, y en la Planta de gas «Evelio Rodríguez Curbelo», así como del antiguo vertedero de residuos sólidos Cayo Cruz.

También existe contaminación por la presencia de otras termoeléctricas desactivadas como la «Antonio Maceo» en el litoral de Regla y la «Frank País» en el humedal de Triscornia. Estas contaminaciones están ocasionadas por compuestos químicos orgánicos entre los que se pueden citar los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPS).⁷¹

Está presente además una gran contaminación de los ríos Luyanó y Martín Pérez y el arroyo Tadeo, los drenajes pluviales y el litoral, a partir de vertimientos de asentamientos urbanos y pequeños talleres e industrias, especialmente de la rama alimentaria.

No menos importante es la contaminación en la playa El Chivo, en la costa norte del municipio Habana del Este, lugar próximo al vertimiento final del sistema de alcantarillado de la ciudad.

Amenazas por contaminación marítima

El deterioro de la calidad del agua se debe en gran medida a la carga contaminante por vertimientos de hidrocarburos y por la que llega a través de los ríos colectores de aguas residuales y drenes pluviales que desaguan en la bahía o a través de las descargas directas provenientes de diversas fuentes de contaminación (más de 100 industrias e instalaciones) situadas en sus márgenes.

En cuanto a los drenes que vierten a la bahía, sus aguas están altamente contaminadas según los estudios de caracterización realizados por los especialistas del Grupo Estatal de la Bahía de La Habana, con valores similares en los de Agua Dulce, San Nicolás, Arroyo Matadero y Caballería, considerados entre los principales focos contaminantes que vierten al acuatorio.

Los muestreos realizados periódicamente en las aguas de la bahía por el Centro de Ingeniería y Manejo de Bahías y Costas (CIMAB), reflejan que aún los niveles de Oxígeno Disuelto (OD) en agua en las ensenadas de Atarés y de Guasabacoa, están por debajo de las normas permisibles, mientras que el total de coliformes se mantiene elevado tanto para la actividad portuaria como para cualquier actividad de pesca, industrial o turístico-recreativa. La ensenada de Atarés recibe más carga orgánica y la ensenada de Marimelena es la más afectada por hidrocarburos.

Amenazas por inundaciones

Las zonas altamente vulnerables a los eventos climáticos extremos que provocan las inundaciones

⁷⁰ Diagnóstico. Plan Especial del Puerto y la Bahía de La Habana. Documento General. Dirección Planificación Física. Marzo, 2004.

⁷¹ Según la red de monitoreo para evaluar la exposición ambiental de Hidrocarburos aromáticos Policíclicos (HAPS) y Bifenilos policlorados (BPCs) en la provincia Mayabeque. Coordinador del Proyecto por la parte cubana: Dr Arturo Escobar del Centro Nacional de Sanidad Agropecuaria.

-82°16.80'

23°7.20'

23°4.80'

23°9.60'

-82°16.80'

-82°19.20'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

23°4.80'

-82°19.20'

23°12.00'

CONTAMINACIÓN TERRESTRE

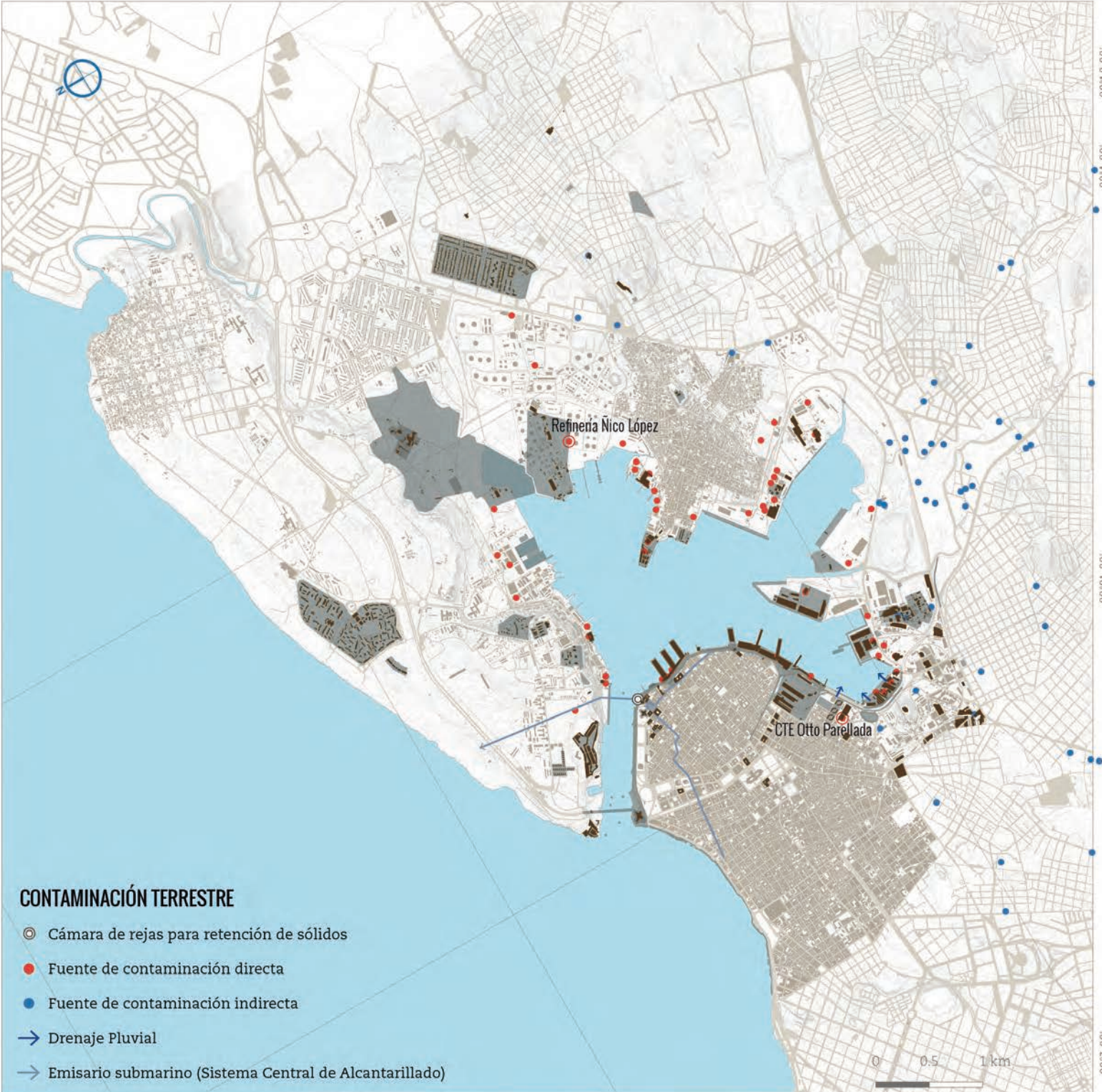
- ⊙ Cámara de rejillas para retención de sólidos
- Fuente de contaminación directa
- Fuente de contaminación indirecta
- Drenaje Pluvial
- Emisario submarino (Sistema Central de Alcantarillado)

23°12.00'

-82°21.60'

23°9.60'

-82°24.00'



costeras son: el Malecón habanero, el túnel de la Bahía y el barrio de Colón y Dragones, en el municipio Centro Habana.

Las inundaciones ligeras por el rebase del mar, afectan el vial del Malecón, mientras que en las penetraciones del mar moderadas, las aguas llegan a ocupar toda la calle San Lázaro y en las inundaciones severas el agua de mar es capaz de penetrar hasta la calle Laguna, aunque durante eventos extremos de gran magnitud, como el huracán Wilma (2005), las aguas del mar llegaron a la calle Ánimas. En tanto en el litoral de las ensenadas de Atarés y Guasabacoa y en algunas zonas de la de Marimelena

–fundamentalmente en el humedal de Triscornia– se producen penetraciones del mar ligeras.

Por otra parte, las inundaciones provocadas por intensas lluvias provocan afectaciones de consideración en: la zona del Centro Histórico, entre las plazas de la Catedral y de San Francisco; al oeste de la bahía, en la zona del Pontón (Arroyo y Manglar); y al sur, en los alrededores de la ensenada de Atarés; también en zonas bajas como en el antiguo vertedero de Cayo Cruz, en las cuencas hidrográficas de los ríos Luyanó y Martín Pérez y en los alrededores de arroyo Tadeo, así como en la zona de la ensenada de Triscornia.



Figura 88. Inundaciones por penetraciones del mar durante el ciclón Wilma, 2005.

Fuente: Centro de Documentación «Fernando Salinas», RESTAURA, OHCH

-82°16.80'

23°17.20'

23°4.80'

23°9.60'

-82°16.80'

-82°19.20'



23°4.80'

-82°21.60'




-82°19.20'

23°12.00'

ESCENARIOS DE PELIGROS NATURALES

-  Inundaciones por penetración del mar
-  Inundaciones por lluvia

NIVELES DE PELIGRO

-  Alto (probabilidad de ocurrencia de 20-50 %, período de ocurrencia 2-5 años)
-  Medio (probabilidad de ocurrencia de 10 %, período de ocurrencia 10 años)
-  Bajo (probabilidad de ocurrencia de 1-5 %, período de ocurrencia 50-100 años)

23°12.00'

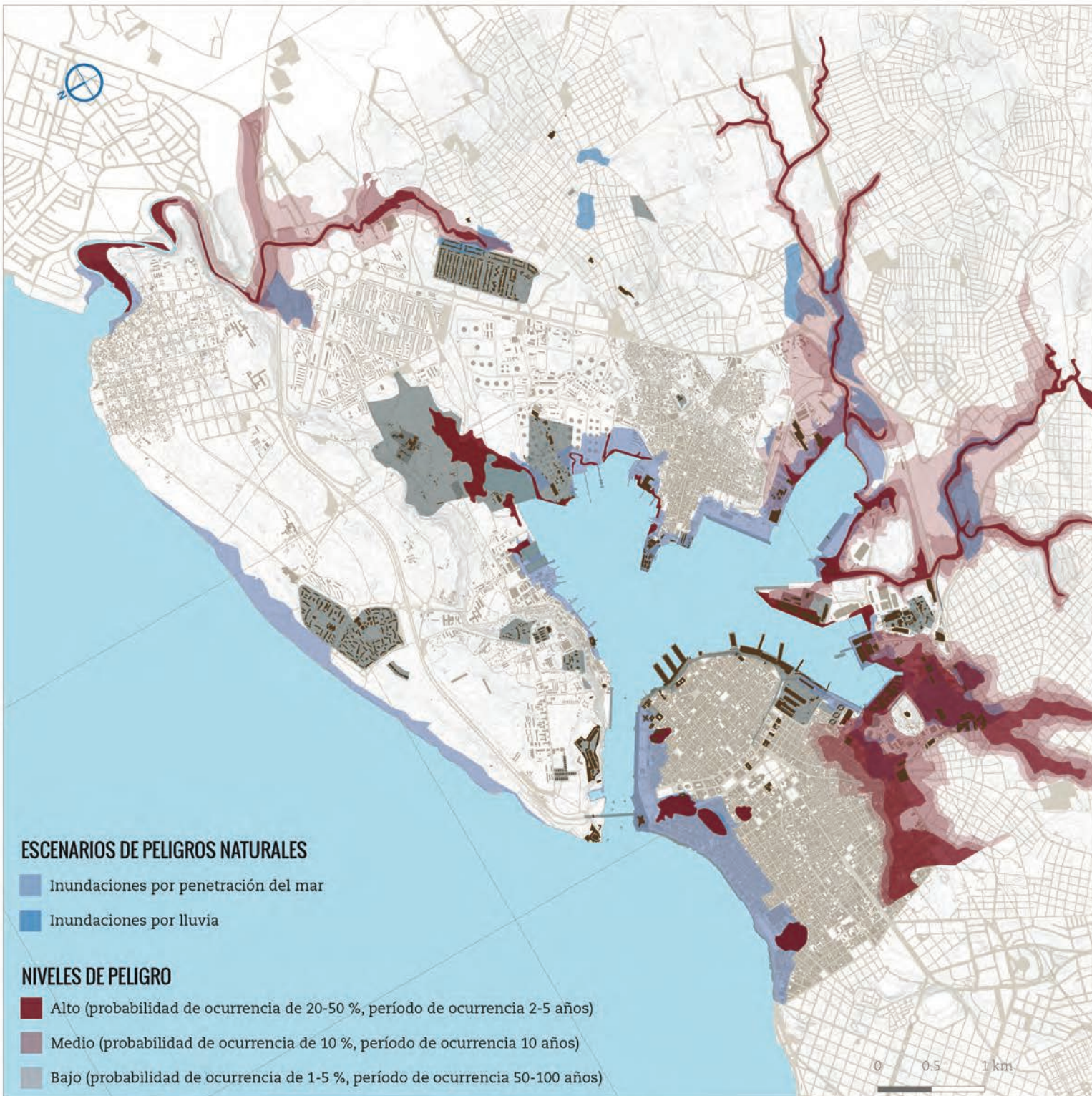
-82°21.60'

23°9.60'

-82°24.00'

23°7.20'

0 0.5 1 km



Amenazas por características del suelo

Muchas de las zonas industriales construidas entre finales del siglo XIX y el siglo XX han sido ganadas al mar o construidas sobre terrenos cárnicos por lo que existen peligros ante posibles hundimientos o

deslizamientos que pueden afectar la estabilidad de las diversas instalaciones ubicadas en ellos, lo que demanda un profundo estudio del suelo antes de acometer cualquier tipo de intervención.

Muchas de estas afectaciones se superponen resultando que existan zonas de peligrosidad extrema para cualquier instalación localizada en ellas.



Figura 89. Efectos del oleaje del mar sobre el castillo de Los Tres Reyes del Morro durante el ciclón Wilma, 2005.

Fuente: Centro de Documentación «Fernando Salinas», RESTAURA, OHCH

-82°16'80"

23°7'20"

23°4'80"

23°9'60"

-82°16'80"

-82°19'20"



23°4'80"

-82°19'20"

-82°21'60"

23°12'00"

ESCENARIOS DE PELIGROS NATURALES

-  Fenómenos cárnicos (corrosión, hundimientos y contaminación)
-  Fenómenos de asentamientos, hundimientos y deslizamientos en taludes asociados a obras constructivas

0 0.5 1 km

23°12'00"

-82°21'60"

23°9'60"

-82°24'00"

23°7'20"

2.7. Inventario y catalogación del patrimonio industrial material

Para preservar los bienes industriales materiales de la zona objeto de estudio, se parte de la clasificación internacional y específicamente de la metodología establecida por el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural. Esta define que después de seleccionados los bienes que ameriten ser protegidos, es necesaria su identificación y clasificación para posteriormente determinar los valores que poseen; proceso que permite otorgar el grado de protección que corresponda. El proceso a seguir cuenta con los siguientes pasos:

1º. Identificación y descripción del bien

- Identificación: nombre original y nombre actual.
- Datos generales del bien, un plano de ubicación y fotos generales del inmueble (fotos históricas y actuales).
- La descripción del bien comprende, un resumen de su historia y evolución; arquitecto o ingeniero que realizó el proyecto, así como la compañía que lo construyó. Cuenta, además, con un plano de planta de la edificación y fotos de sus elementos principales.
- Época en que se construyó, año en que sufrió transformaciones, entre otros.
- Información complementaria y datos de interés:
 - Dimensiones y características generales
 - Propietario actual
 - Características y estilo arquitectónico
 - Tipología estructural (destinadas a una producción específica, o de una época, estado de conservación)
 - Descripción del proceso industrial, de transporte, o de comunicaciones, etcétera, (según corresponda).

- Uso original y actual: almacenes, industrias, infraestructura, entre otros. Si lo mantiene, o no. Destacar cuando cesó su función industrial.
- Descripción de los bienes muebles incluidos en el bien:
 - Maquinarias o artefactos. Utilidad, fecha de construcción, fabricante, país. Activos o no.
 - Sistemas de transportación (de izaje, montacargas, esteras, entre otros). Utilidad, fecha de construcción, fabricante, país. Activos o no.
 - Sistemas de iluminación.
 - Mobiliario, vestimentas, archivos, fondos bibliográficos relacionados con la cultura del trabajo.
- Otros aspectos a valorar:
 - Si la tecnología está activa o no, si está completa o no.
 - Definición de sus valores: si son repetitivos o no, su carácter histórico, comparación con otros sistemas o instalaciones, compañías relevantes que intervinieron en la construcción del bien.
 - Elementos del patrimonio inmaterial que pueden enriquecer los valores materiales: fechas históricas, tradiciones, asociaciones portuarias, gremios, sindicatos, temas religiosos. Presencia de placas o tarjetas, contenido.

2º. Determinación y argumentación de valores

Se deben proponer los valores propios del inmueble, los que se argumentan a través de los criterios de autenticidad e integridad que posean: valor patrimonial, tipológico, histórico, urbano, paisajístico, cultural, ambiental u otros.⁷²

⁷² Ver descripción de los valores en las páginas 50-51.

Estos valores se incluyen dentro de la terminología general establecida por la Ley de Monumentos, según corresponda en valor histórico, artístico, ambiental, natural y social.

Es determinante la adecuada fundamentación de por qué se selecciona el valor o los valores del bien, los que se sintetizan en las categorías consideradas en la normativa cubana.

El alcance de estas categorías aparece definido en la Ley no. II Ley de Monumentos Nacionales y Locales (ANPP, 1977) en su artículo segundo, que define como:

- valor histórico: aquellas construcciones, sitios y objetos dignos de ser preservados por su relación con un acontecimiento relevante de nuestra historia política, social, científica o cultural.
- valor artístico: aquellas construcciones, esculturas monumentales y objetos que presenten por su estilo o detalles decorativos, valores dignos de ser preservados;
- valor ambiental: aquellos centros históricos urbanos y construcciones que, debido a su forma o carácter arquitectónico, han llegado por el uso y la costumbre a representar un ambiente propio de una época o región;
- valor natural o social: aquellos sitios que presenten características científicas o culturales en sí o que, por sus formaciones geológicas o fisiográficas, constituyan el hábitat de especies animales o vegetales de gran valor o amenazadas de extinción.

Para argumentar la asignación de estos valores al inmueble, se debe analizar cómo se vincula a uno o varios de los siguientes criterios:

- a. el inmueble representa un periodo concreto de la arquitectura o es significativo por la tecnología, las artes monumentales, la planificación urbana o por la creación de paisajes.
- b. es un ejemplo representativo de un tipo de construcción o de conjunto arquitectónico, tecnológico, o de un paisaje.

c. es un ejemplo destacado de formas tradicionales de utilización de la tierra o del mar o de la interacción del hombre con el medio.

d. está directamente asociado con acontecimientos históricos o tradiciones vivas, ideas, creencias u obras artísticas y literarias; de importancia local, municipal, provincial o nacional.

En los casos que se le asigne alguno de esos criterios se determina si el inmueble es único o si forma parte de un conjunto representativo para el entorno. Si la edificación no se identifica con alguno de estos criterios, se debe valorar cómo armoniza con otros bienes de valor del contexto o si por el contrario es inarmónico con el mismo.

Valoración de la autenticidad del bien

Para la interpretación de la autenticidad, se determinan el atributo o los atributos del bien industrial que correspondan y que se definen por:

- Forma y diseño
- Materiales y técnicas
- Uso y función
- Tecnologías y sistemas de gestión
- Localización y entorno
- Tradiciones, lengua y otras formas de patrimonio inmaterial
- Otros factores de interés social o cultural

En tanto, para el contexto urbano los aspectos a considerar son:

- Estructura urbana
- Tejido urbano
- Sistema de espacios libres
- Técnica y gestión tradicional
- Edificaciones y arquitectura doméstica
- Tradiciones
- Comunidades residentes

Es importante argumentar por qué se selecciona cada aspecto a partir de su relación con el bien industrial. Se apoya en fotos, planos, croquis, citas o referencias bibliográficas, entre otros.

Valoración de la integridad del bien

Determina «cuan completo está el bien». Para evaluar la integridad es necesario determinar:

- carácter unitario, define que el bien es «único», donde todos los elementos que lo integran se complementan (son partes componentes de esa unidad)
- esté intacto
- reúne todos los componentes necesarios para expresar el valor que se le declara
- tiene un tamaño adecuado que permita la representación completa de sus características y atributos
- tiene posibilidades de revertir los efectos adversos de otras intervenciones y/o las negligencias para recuperar sus principales atributos

Según la caracterización anterior los bienes se evalúan al final como: no transformado, poco transformado y muy transformado

Los criterios vinculados a la integridad se concretan y demuestran también mediante fotos, planos, modelos, entre otros medios audiovisuales.

Valoración de la excepcionalidad

La excepcionalidad se determina según la escala de influencia del bien industrial, y en aquella que corresponda, se determina su carácter ordinario, relevante o único. Puede alcanzar varias calificaciones como por ejemplo: relevante y único. Es necesario fundamentar de manera clara y certera la excepcionalidad del bien.

Escala Ordinario

Local: __ Provincial: __ Nacional: __ Regional: __
Universal: __


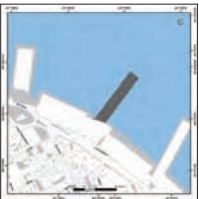
Escala Relevante

Local: __ Provincial: __ Nacional: __ Regional: __
Universal: __

Escala Único

Local: __ Provincial: __ Nacional: __ Regional: __
Universal: __

Estructura de las fichas del patrimonio material

Código digital SIT					
Identificación	ESPIGÓN ARACELIO IGLESIAS	COORDINADAS	PALPELO		
Foto histórica					
Datos generales	<p>Dirección: Desamparados y Damas</p> <p>Municipio: La Habana Vieja</p> <p>Provincia: La Habana</p> <p>Declaratoria: No posee</p> <p>Nombre Original: Espigón Flota Blanca, de la North Gulf</p> <p>Uso original: Carga general de todo tipo</p> <p>Uso actual: Desativado</p> <p>Nivel de acceso: restringido</p> <p>Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)</p> <p>Tipo de propiedad: Estatal</p> <p>Conservación: Malo</p> <p>Integridad: Poco transformado</p> <p>Autenticidad: Por su forma y diseño por su localización y entorno</p> <p>Contexto: Centro Cultural, Almacenes San José, Almacenes Juan Manuel Díaz, entrada a la Ensenada de Atarés, Avenida Desamparados</p> <p>Excepcionalidad</p> <p>Origen:</p> <p>Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No</p> <p>Relevante</p> <p>Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No</p> <p>Único</p> <p>Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No</p> <p>Valores</p> <p>Grado de protección: No tiene</p> <p>Valor epigráfico: SI</p> <p>Valor paisajístico: SI</p> <p>Zona de riesgo arqueológica: II</p> <p>Clasificación: Infraestructura portuaria</p> <p>Tipología: Espigón</p> <p>Época: Siglo XX (primera mitad)</p> <p>Año de construcción: 1939</p> <p>Área construida: 4 500 m²</p> <p>Longitud: 150 m</p> <p>Anchura: 30 m</p>		<p>Longitud: 362084.951842296 UTM (norte) Latitud: 25.60133.82169691 UTM (norte)</p> 	<p>Descripción: El objeto de obra fundamental de este sistema portuario fue el espigón, que conectaba con un edificio de nueva planta y funcionaba además como núcleo articulador entre los antiguos Almacenes San José y la nueva construcción. Se destaca la proporción entre sus dimensiones y la nave original que soportaba. Fue concebido originalmente con dos atraques y vías de acceso ferroviarias y de carga, con una estructura de pilotes, vigas, arquerías, tormentas y placas, de hormigón armado. Actualmente las operaciones de atraque no están permitidas.</p> <p>Síntesis histórica: El muelle fue concebido originalmente para los Almacenes de Depósito. En él se concentraban cargas de todo tipo: azúcar en cajas, aguardiente en pipas, arroz en toneles, medias y sacos; café en sacos, cera, ladrillos, máquinas de vapor para trigos, papas de algodón, tabaco en entes y fardos, entre otros productos. Cuando la United Fruit Company adquirió de la Munson Steamship Line, la propiedad se hallaba pendiente de terminar la solicitud de modificaciones presentadas por la primera con respecto a un proyecto de 1915 (cuando aún era dueña de la firma la compañía Almacenes de Depósito) consistente en la construcción de un espigón y un edificio de tres plantas para almacén, conservación de mercancías y oficinas. Los planos estaban firmados por el ingeniero Emilio P. Guerra, mientras la empresa norteamericana Frederick Stone Corporation fue la contratista de las obras. «Gran Flota Blanca» fue el nombre comercial de la línea marítima internacional United Fruit Steamship Corporation, que figuraba como flota de la United Fruit Company, con rutas semanales que enlazaban puertos cubanos con los de New York, Baltimore y New Orleans, en Estados Unidos, y con otros puertos de América Latina. La United Fruit Company era dueña de la «Gran Flota Blanca», y de numerosos buques de transporte de mercancías y pasajeros, por la cual nombró la nueva estructura, Muelle Flota Blanca. El hecho de poseer muelles propios en Cuba le abarataba los costos y le permitía cubrir la línea con mayor productividad.</p> <p>Fuentes: Rodríguez Mancero, Yennifer. Antigua Muelle Flota Blanca I Centro de Información «Renando Saldaña». Dirección: ESTE/DA.</p>	<p>Coordenadas geográficas</p> <p>Descripción</p> <p>Microlocalización</p> <p>Síntesis histórica</p> <p>Fuentes bibliográficas</p> <p>Macrolocalización</p>
Determinación de valores					
Clasificación y dimensiones					
Foto actual					

3º Definición del estado de conservación y factores de riesgo

Evaluación del Estado Constructivo

Se expondrán los criterios sobre el estado actual de conservación del bien y las medidas de conservación a aplicar mediante una metodología diseñada para este fin y las acciones emergentes que se proponen para evitar y/o detener su deterioro.

Factores de riesgo del bien industrial

También deben identificarse los factores de riesgo que afectan al bien o pudieran afectarlo en el futuro, asociándolos a los siguientes aspectos y comentando los argumentos que lo sustentan:

- a. Identificación del nivel de exposición al que está sometido cada bien, considerando:
 - Efectos medioambientales, incluida la contaminación atmosférica y los aerosoles marinos.
 - Eventos naturales extremos, incluyendo los terremotos, inundaciones, ciclones y huracanes, lluvias intensas y olas de calor extremo.
 - Efectos antrópicos, incluida la presión turística y la sobrecarga de visitantes, el hacinamiento, los robos, el abandono y el vandalismo, así como los incendios.
- b. Identificación de la vulnerabilidad de cada bien, el posible daño físico y el deterioro como consecuencia de la potencial agresión, considerando:
 - Características intrínsecas del edificio, como los materiales, el estado de conservación, la geometría, etc.
 - Presión social y política, como la que se ejerce a favor de su demolición, reconstrucción o nueva construcción o la propuesta o planes de adaptación a nuevos usos que podrían dañar su autenticidad o integridad.

La información recogida en esta sección constituye la base necesaria para supervisar el estado de conservación y la vulnerabilidad del inmueble que incluye además las posibles amenazas a las que

puede estar expuesto, valoradas a través de los mapas de peligro.

4º Justificación de la propuesta de Grado de Protección

Según el Decreto no. 55 «Reglamento para la ejecución de la Ley II de los monumentos nacionales y locales.» (CECM, 1979), en su artículo 39 reconoce los siguientes grados de protección:

Primer grado de protección

Bienes de alto valor que deben conservarse íntegramente y en los que se autorizan y recomiendan intervenciones que en lo fundamental tienden a su conservación y restauración.

Segundo grado de protección

Bienes cuya conservación está subordinada a previas alteraciones parciales o al carácter no excepcional de los mismos, y que por tanto pueden sufrir modificaciones o adaptaciones controladas.

Tercer grado de protección

Bienes cuya conservación se encuentra subordinada a previas alteraciones irreversibles, a una relativa significación local o porque establecen ambientalmente, relaciones armónicas con bienes del primer y segundo grados de protección. Pueden sufrir, previa aprobación, modificaciones, adaptaciones y demoliciones parciales o totales.

Cuarto grado de protección

Bienes cuya conservación no es deseable debido a que establecen relaciones inarmónicas con los bienes comprendidos en primer y segundo grados de protección. Pueden ser adaptados, modificados o incluso demolidos, aunque debe controlarse el uso que se les dé y el proyecto de la nueva construcción que se efectúe, de modo que no afecte ni el

aspecto ni la integridad de los bienes del primer y segundo grados, ambientalmente vinculados a ellos.

Después de determinar los valores del inmueble y su estado técnico es posible, al sintetizar esta información, proponer el grado de protección que le corresponde a la pieza o al sistema industrial objeto de estudio. De igual forma se propone la

excepcionalidad del bien a nivel local, municipal, provincial o nacional, según corresponda acorde a su radio de influencia.

Los tres primeros pasos de esta clasificación se han aplicado en las fichas del patrimonio industrial inmueble que se registran así como la exposición a las diversas amenazas que afectan al bien industrial en su localización.



2.8. Registro del patrimonio industrial inmaterial

El patrimonio inmaterial requiere de un largo proceso para su reconocimiento y salvaguarda. Se entiende por salvaguarda las medidas encaminadas a garantizar la viabilidad del patrimonio cultural inmaterial, y comprende su identificación, documentación, investigación, preservación, protección, promoción, valorización, transmisión –con especial énfasis en la enseñanza formal y no formal– y revitalización de este patrimonio en sus distintos aspectos.⁷³ Este patrimonio está vinculado a los conocimientos técnicos y a los aspectos socio-culturales de una época determinada, que se expresa a través de testimonios inmateriales como las tradiciones y memorias laborales de un sitio. Está estrechamente relacionado a la cultura obrera por costumbres, *know how*, formas de vida, entre otros, afines a la memoria del trabajo y del lugar.

Para iniciar el reconocimiento de este patrimonio –manifestaciones, tradiciones, oficios, conocimientos, entre otros–, se ha realizado una selección y caracterización que se registra en las Fichas del patrimonio industrial inmaterial.

Fichas del patrimonio industrial inmaterial

- **Nombre de la manifestación:** Nombre de la manifestación del patrimonio cultural inmaterial, según la comunidad o portadores. El nombre de la manifestación se concilia con los portadores y es el primer campo de la ficha.
- **Otros nombres:** Puede tener otros nombres, incluyendo el nombre histórico por el cual se reconoce la manifestación en el presente o en el pasado.

- **Localización/datos georreferenciados:** Lugar o espacio físico donde se desarrolla el bien inmaterial.
- **Provincia:**
- **Código GIS:** Comienza por las letras PI (patrimonio inmaterial) seguidos por un guión y las iniciales de la categoría que corresponda, continuado por la numeración consecutiva que le concierne al bien. Ejemplo: La rumba, categoría: Manifestaciones del Arte Popular, primer bien, PI-MAP-01
- **Clasificación.** Ámbito al que pertenece:
 - **Tradiciones y expresiones orales (TO):** Implica al idioma como vehículo del patrimonio cultural inmaterial, así como su condición de identidad e integración de los grupos humanos. Constituye un medio de expresión o comunicación de los procesos cognitivos-afectivos. Se destaca lo tradicional, lo transmitido de generación en generación.
 - **Manifestaciones del arte popular (MAP):** Recreación de tradiciones musicales, danzarias, literarias, teatrales, audiovisuales y plásticas que son perpetuadas por la propia comunidad y aquellas expresiones de las mismas que hagan alusión al territorio de manera significativa. Ceremonias, festividades y actos asociados a estas manifestaciones del arte popular.
 - **Cultos, ceremonias, festividades, sitios religiosos (CR):** Acontecimientos y espacios sociales, periódicos, con fines religiosos.
 - **Conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el Universo (CNU):** Conocimientos que la comunidad ha producido y atesorado, transmitiéndolo de generación en generación, en su relación con el territorio y el medio ambiente. Integra los saberes y manejo de: recursos naturales; los asociados al hábitat; los relacionados con la producción tradicional agropecuaria,

⁷³ Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial, UNESCO, 2003.

forestal, pesquera y recolectora; los vinculados con la conservación y transformación de alimentos (práctica culinaria); la medicina tradicional; así como los mitos y concepciones del mundo.

- **Personalidades (P):** Figuras representativas de la historia, la cultura de la localidad, personajes simbólicos.
- **Gremios y Asociaciones (GA):** Gremios, asociaciones, hermandades que han desarrollado una dinámica sociocultural y han generado procesos de identidad, trascendencia y cohesión en el territorio o espacio en el que se han insertado.
- **Oficios y tradiciones (OT):** Conjunto de tradiciones familiares y comunitarias asociadas a oficios de producción de tejidos, cerámica, cestería, entre otros. Los oficios en los que la comunidad se desenvuelve con mayor frecuencia y que identifican la vida laboral de sus miembros, como característica distintiva.
- **Grupo étnico o matriz cultural de procedencia:** origen, grupo étnico o grupo cultural al que pertenece el recurso intangible.
- **Periodo de aparición de la manifestación:** Seleccionar uno o varios siglos. Desde el siglo XVI hasta el siglo XXI.
- **Caracterización del bien. Breve descripción donde se consideran los siguientes aspectos:**
 - Descripción o principios
 - Uso del recurso (vinculación, acciones y actividades asociadas)
 - Breve reseña histórica y fechas importantes
 - Figuras, personalidades e instituciones asociadas
 - Participación de la población
 - Aportes y beneficios a la comunidad
 - Valoración de la autenticidad
 - Estado de conservación
 - Declaratoria y No. de Resolución (si la posee)
 - Amenazas para la transmisión y recreación de la manifestación
- **Referencias bibliográficas:**
- **Información complementaria:** fotos, audiovisuales, entrevistas.
- **Datos del registro:**
 - Quién registró y fecha del registro:
 - Quién actualizó y fecha de actualización:

Estructura de las fichas del patrimonio inmaterial

Código digital SIT		
Nombre	CULTO A LA VIRGEN DE REGLA	CÓDIGO DIGITAL SIT: P16200
Foto		
Localización		
Clasificación		
Grupo étnico		
Período de aparición		
	<p>Caracterización</p> <p>Caracterización: Las fiestas patronales de la Virgen de Regla, identificada con Yemayá, la duetera del mar, es una tradición, que se realiza anualmente desde el 8 de septiembre de 1696, cuando se ubicó en el Santuario la imagen actual de la misma. Surgió con un carácter ritual, pero el pueblo le incorporó gradualmente elementos laicos entre los siglos XVII y XX. Desde 1961 ha conservado su autenticidad como fiesta religiosa, circunscrita al templo católico y al espacio público donde se verifica la procesión de la Virgen. En particular se ha mantenido la antigua costumbre de visitar la iglesia el día 8, pero dejó de celebrarse el domingo siguiente a este día la procesión mencionada, imponiéndose en su lugar el mismo día de la Hermandad de la Virgen. Participa en este Serejo la imagen de la Virgen de Regla y sus ornamentos, el Conjunto de cultos y rituales utilizados en la misa, procesión y otros actos: vestiduras de sacerdotes y otros ministros de la Iglesia Católica, vasos sagrados, estandartes, entre otros. Y se realiza en el Santuario Nacional de nuestra señora de Regla, así, se pone de manifiesto las conexiones religiosas a la Patrona de la Bahía de La Habana y de Regla relacionadas con el sistema religioso católico, el sincrismo y la transculturación de lo africano y lo español, así como los cimientos para la procesión.</p> <p>Fuentes bibliográficas</p> <p>Fuentes: González, O. Breve Historia de Regla o culto a Yemayá, (Habana Histórica, La Habana, 2015).</p>	





3. Plan Integral de Protección, Gestión y Salvaguarda del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana

3.1. Plan de Protección

El patrimonio industrial es un recurso económico o un objeto de consumo aceptable, siempre a partir de valores de profundo calado, como pasado, identidad, autenticidad y conocimiento científico y tecnológico, forma parte de la memoria colectiva y necesita cualidades culturales y respeto al paisaje y medio ambiente, imprescindibles valores de protagonismo creciente en este siglo XXI.⁷⁴

El Plan Integral de Protección, Gestión y Salvaguarda del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana (PIPGS-PI-BH) propone reconocer, registrar, divulgar y poner en valor los bienes patrimoniales industriales más valiosos y representativos del territorio, resultado de la intensa actividad portuaria, naval, fabril y energética que lo caracterizó durante varias centurias, entre ellos aquellas piezas y conjuntos industriales que han pasado a la obsolescencia o que están destinados a ser reubicados en otras zonas o territorios; de igual modo la memoria laboral, gremial y socio-cultural que forma parte de su historia y desarrollo junto a las vivencias de los poblados que la conforman.

Desde el punto de vista teórico, parte del reconocimiento de las condiciones propias de la industrialización por lo que se apoya en una metodología actualizada que tiene en cuenta la singularidad y las características complejas de dichos bienes. Debe estar bajo la responsabilidad de la administración pública y contar con el apoyo del sector no estatal y las comunidades donde interactúan, siempre que tengan en su objeto la conservación y la difusión del patrimonio industrial.

Objetivo

Proteger y conservar el patrimonio industrial, entre los elementos fundamentales del paisaje urbano histórico.

Para garantizar el cumplimiento de este objetivo es imprescindible la existencia de un marco legal actualizado que reconozca el amplio patrimonio industrial existente en el territorio, regule su uso y garantice su protección, por lo que se parte de la declaratoria de la bahía de La Habana como Zona de Protección de la República de Cuba en el año 2014.

Instrumentos de gestión

- Atlas del patrimonio industrial
- Plan de Manejo Paisaje Cultural Bahía de La Habana. AVANCE.
- Plan Perspectivo de Desarrollo de la Bahía de La Habana, PPD-BH, 2020
- Programa para la protección legal del Patrimonio Industrial
- Inventario Nacional del Patrimonio Industrial
- Decretos, leyes y resoluciones de los sectores industriales
- Regulaciones urbanísticas
- Proyectos urbanos y arquitectónicos
- Programa de inversiones
- Planes parciales

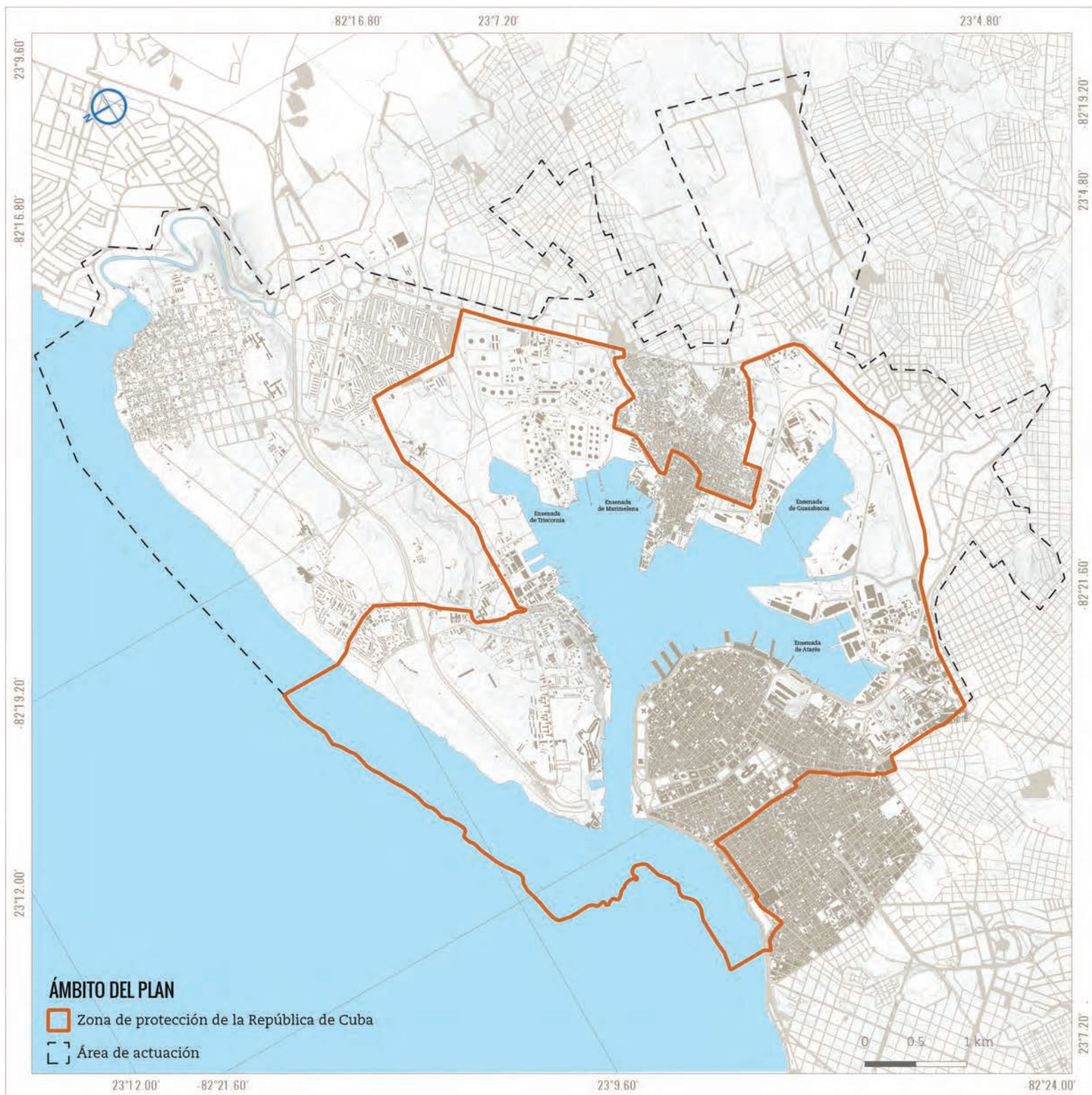
Ámbito del Plan

Zona de Protección de la República de Cuba, la Bahía de La Habana y su zona de amortiguamiento, provincia La Habana, que se define en el derrotero adjunto.

Actores clave

Plan Maestro y otras entidades de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, Grupo Gestor del Plan Perspectivo de Desarrollo de la Bahía de La Habana, sistema de Planificación Física, gobiernos locales, direcciones municipales de

⁷⁴ Miguel Ángel Álvarez: *Patrimonio Industrial, Paisaje y Desarrollo Territorial*; *El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica*, p. 29.



Cultura de La Habana Vieja, Regla, Guanabacoa, Habana del Este, San Miguel del Padrón y 10 de Octubre, Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, oficinas municipales y provinciales del Registro de la Propiedad y otras entidades radicadas en el territorio, involucradas o con intereses en él.

Un plan de esta magnitud supone la consideración de determinados principios generales que permitan la gestión adecuada de estos bienes, teniendo en cuenta su variedad y las escalas de influencia donde inciden: los municipios involucrados, el territorio que abarca, o la ciudad, como son:

Principios en que se apoya el Plan

- Establecer una metodología integral de valoración para la preservación y salvaguarda de los bienes industriales de la bahía de La Habana y su entorno.

- Seleccionar de manera equilibrada los bienes del patrimonio industrial a proteger de tal manera que exista una representatividad de todos los sectores involucrados en la zona de estudio.
- Considerar su posible uso y divulgación en favor de la localidad, el territorio y la ciudad.
- Coordinar la responsabilidad y la participación de las instituciones involucradas en la seguridad y conservación de los bienes industriales seleccionados.
- Programar las intervenciones de conservación, restauración o rehabilitación para su puesta en valor.
- Definir usos temporales de los bienes inmuebles hasta tanto no se realice la intervención final –política de intervención del «Mientras Tanto».

A su vez, estos objetivos generan siete líneas de actuación que permiten el diseño y la estructuración del Plan y su ejecución en un tiempo determinado.



3.2. Líneas de actuación

- **Línea de Actuación I:** Elaborar un Inventario general de los elementos industriales de interés patrimonial que se desean preservar, que a la vez son importantes para el desarrollo del territorio y de la ciudad y para la conservación de la memoria histórica de las comunidades y de la región.
- **Línea de Actuación II:** Realizar diagnósticos, estudios de riesgos, históricos, socio-culturales y técnicos, entre otros, indispensables para el conocimiento, documentación y para la declaración del bien como patrimonio industrial.
- **Línea de Actuación III:** Elaborar documentos técnicos para los bienes, conjuntos o paisajes industriales que presentan complejidad, de tal manera que se proporcione un conocimiento integral de los mismos, necesario para planificar las acciones de salvaguarda y conservación, indispensables para la elaboración de proyectos.
- **Línea de Actuación IV:** Difundir la importancia del patrimonio industrial.
- **Línea de Actuación V:** Determinar las acciones emergentes para la preservación del bien tanto en condiciones normales y para situaciones de riesgo.
- **Línea de Actuación VI:** Formular Proyectos de Intervención de los bienes elegidos para determinar su conservación, restauración o rehabilitación.
- **Línea de Actuación VII:** Implementar y controlar el Plan.

Línea de actuación I

Elaborar un Inventario integral y selectivo

Entre los problemas más comunes a los que se enfrenta el patrimonio industrial en Cuba, se pueden mencionar: el desconocimiento de las piezas o conjuntos que lo componen, la incertidumbre de cuáles

de ellos deben preservarse, la falta de inventarios, la poca protección con que cuentan, y el estado de abandono al que en ocasiones está sometido; situaciones que no se presentan con tanta frecuencia en los restantes campos del patrimonio cultural. O puede suceder, por el contrario, que los sistemas industriales no posean las condiciones adecuadas para su conservación o no muestren evidencias de procesos trascendentales por lo que no amerita sean considerados como bienes patrimoniales.

Resulta necesario elaborar una lista de los principales elementos del patrimonio industrial que destacan en cada uno de los sectores representativos en el ámbito del Plan. Estos listados se definen como valor inicial y constituyen un punto de partida que posteriormente, a través de métodos comparativos, permite la selección de los bienes que se van a proteger y salvaguardar. Este inventario selectivo y a la vez integral, consigue documentar y elegir el patrimonio industrial valioso de forma tal que facilite su posible inscripción en un marco jurídico como bien patrimonial.

Se incluyen y se consideran como documentos de partida, aquellos inventarios realizados con anterioridad –regional, sectorial, temático–, con la finalidad de proporcionar una base de datos común, reconocida por las autoridades competentes. El inventario persigue los siguientes objetivos:

Objetivos del inventario inicial

- Diseñar una base de datos, expresada en fichas, que registre los bienes del Patrimonio Industrial con: identificación, descripción y valoración de los mismos. Este inventario se inserta en el registro de bienes del territorio.
- Considerar la toma de datos como actividad inicial de registro donde se debe aplicar un sistema riguroso y científico de documentación.

- Diseñar un sistema de recopilación documental activo, abierto y continuo, que se incremente progresivamente a fin de favorecer y enriquecer el reconocimiento del bien patrimonial y el proceso de gestión.
- Incluir un enfoque interdisciplinar en la investigación para asegurar una eficaz identificación, comprensión y conservación de los bienes industriales.
- Potenciar la salvaguarda y desarrollo del bien industrial y proteger, además, el entorno social, territorial y ambiental, así como la memoria histórica asociada.
- Incorporar el patrimonio industrial al desarrollo local. La recuperación del patrimonio industrial no se realiza solo para su contemplación como ocurre con una parte del patrimonio cultural. En este caso va acompañada de acciones que pretenden preservar o recuperar las actividades económicas desaparecidas que afectaron de manera significativa a la sociedad.

Las intervenciones han de servir no sólo para conservar bienes culturales que forman parte de las identidades de los territorios sino también para potenciar el desarrollo local, revitalizando el paisaje urbano o rural, mediante la regeneración de barrios y de territorios o potenciando en muchos casos la función turística, investigativa o cultural en favor de estos sitios. En este sentido es necesario coordinar las acciones impulsadas por diversos sectores con los gobiernos locales.

- Analizar el bien desde una perspectiva de conjunto al considerar que el patrimonio industrial constituye un sistema integral por lo que serán incluidos los testimonios materiales e inmateriales contextualizados en el proceso de la industrialización en sus diferentes escalas.⁷⁵

La visión de conjunto está siendo reiterada en numerosas declaraciones de expertos y organismos internacionales para una más efectiva labor de conservación, que en el caso del patrimonio industrial debe ser como un objetivo primordial en la planificación urbana y territorial. Ya en la consideración del término conjunto arquitectóni-

co vienen implícitos aspectos que tienen que ver con las acepciones de identidad cultural y paisaje que se refieren a la agrupación de construcciones urbanas o rurales.⁷⁶ Uno de los aspectos más negativos y que ha sido objeto de crítica en las intervenciones a este patrimonio, consiste en que algunas de ellas han vaciado el contenedor industrial original, provocando la pérdida de la memoria del trabajo, excluyendo al bien de su fuerza narrativa y de su significado funcional original.

- Identificar los paisajes industriales existentes. La producción industrial es compleja y gran parte del éxito en un territorio dependió de las relaciones que se establecieron con los centros productivos en un mismo sector o con otros sectores, así como con la instalación de industrias auxiliares. En otras ocasiones los centros productivos utilizaron materias primas locales o necesitaron una localización geográfica determinada, de tal manera, que en la actualidad se concentran en un territorio bien definido. Estos centros productivos crean paisajes industriales, muchos de ellos incluidos en los listados del Patrimonio de la Humanidad, los que no deben excluirse del inventario del patrimonio industrial.

Línea de actuación II

Realizar diagnósticos y estudios para la declaración del bien como patrimonio industrial

Se consideran como tal aquellas investigaciones y estudios necesarios establecidos por las instituciones competentes con el fin de otorgar a los bienes un valor patrimonial e incluso potenciar la inclusión de las piezas industriales más relevantes en el listado del patrimonio cultural. Mediante los mismos se persigue también el conocimiento y la documentación de algunos aspectos de un bien concreto con el objeto de permitir el inicio de acciones de conservación.

⁷⁵ Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Actualización 2016, pp. 15-23.

⁷⁶ Miguel Ángel Álvarez: *Patrimonio Industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea*, p. 12.

Estos estudios abarcan:

- Documentación necesaria para la declaración como bien del patrimonio industrial acompañada de una información gráfica primaria.
- Determinación de los valores patrimoniales.
- Estado jurídico-administrativo.
- Diagnóstico de su estado de conservación, e incluye valoraciones tales como su integridad, excepcionalidad, vulnerabilidad y riesgos, y viabilidad como proyecto futuro y capacidad de uso.

Línea de actuación III

Elaborar documentos históricos y técnicos de bienes, conjuntos o paisajes industriales que presentan un significado especial o cierta complejidad

Por lo general se diseña para aquellos bienes, conjuntos o paisajes industriales que presentan cierta complejidad. Estos documentos definen la documentación completa sobre el estado actual del bien. Es la base valorativa y técnica que fundamenta, organiza y regula las propuestas de actuación, ya sean de conservación, restauración o reuso. Contienen:

1. Memoria Descriptiva del bien o conjunto industrial, y del entorno

- Descripción general y dimensiones.
- Relación con el contexto (sea rural o urbano y su valoración).
- Definición de características físicas como sistemas constructivos, tipología, materiales, soluciones arquitectónicas y técnicas, etc.
- Descripción industrial, uso actual, infraestructuras, presencia de bienes muebles, existencia de archivos u otra documentación relevante.

2. Análisis histórico

Los estudios históricos, sociales, arqueológicos y arquitectónicos son fundamentales para establecer la trascendencia e importancia del bien del lugar y de la memoria laboral como testimonio de la historia y como una fuente de información para su futura restauración.

Pueden realizarse en colaboración con las universidades, mediante trabajos de investigación de diploma, entre otros. Estos estudios fomentan el principio de integralidad en la conservación del bien. Incluye de manera general los siguientes aspectos:

- Valoración y síntesis de los aspectos más destacados en el devenir histórico, implantación, finalidad y promoción de las obras, entorno social e histórico.
- Recopilación de documentación de archivo (gráfico, documental, entrevistas).
- Investigación y documentación de etapas precedentes, transformaciones realizadas en el tiempo, entre otros.

3. Estudio jurídico

- Comprende todo lo referente a la propiedad y su legalidad (registros, arrendamientos, cargas, servidumbres, sistemas).
- Afectaciones derivadas de las legislaciones patrimoniales, declaratorias, relación con las regulaciones urbanísticas u otros documentos vinculantes.

4. Análisis del estado de conservación y diagnóstico final (incluye contenido y entorno)

- Patologías de las estructuras, materiales y de los acabados; afectaciones fundamentales; estado de conservación de las instalaciones existentes, redes, sistemas energéticos, aspectos que determinan su vulnerabilidad.
- Identificación y análisis de los riesgos específicos a los que está sometido el bien en condiciones normales y ante situaciones extremas.

5. Propuesta de nuevos usos

La preservación de este patrimonio por lo general se apoya en acciones de reúso, algunas veces concebidos como museos o exposiciones arqueológicas o en un producto turístico, o simplemente se destinan a actividades culturales; estas funciones constituyen una respuesta muy simple al problema. Las instalaciones industriales obsoletas pueden convertirse en contenedores de actividades comunitarias de cercanía, incluso a funciones residenciales lo cual contribuye al desarrollo local.

A una escala más amplia como la territorial, pueden ser propicias al desarrollo de actividades

contemporáneas: economías creativas, actividades tecnológicas o vinculadas al desarrollo de la investigación y la innovación, actividades marítimas, o la incorporación de amplios espacios públicos en los bordes costeros y en otras zonas libres que rodean al sistema industrial; todas de excelencia con un alto valor agregado, capaces de funcionar como articuladores del proceso de transformación de un territorio o de la ciudad. Los nuevos usos y contenidos en las edificaciones del patrimonio industrial, deben estar también en correspondencia con la tipología del inmueble, de tal manera que esta función sea capaz de adaptarse a su espacialidad y volumetría intrínsecas.







© Susana Pérez



© Susana Pérez

Figura 90. Vulnerabilidad de la cubierta y lucernario del edificio Partagás en La Habana Vieja, en proceso de rehabilitación. La planta baja es utilizada como museo del tabaco.

PROPUESTAS DE USOS SEGÚN TIPOLOGÍAS INDUSTRIALES

CLASIFICACIÓN	EDIFICACIONES			
	NAVE INDUSTRIAL 	SILLO 	GASODUCTO 	TERMOELÉCTRICA 
USO				
Unifamiliar varias plantas	permisible	restringido	prohibido	prohibido
Residencial multifiliar	permisible	restringido	prohibido	prohibido
Cultura	preferente	preferente	preferente	preferente
Alojamiento	permisible	permisible	permisible	permisible
Comercio	preferente	permisible	permisible	permisible
Administración	restringido	permisible	prohibido	restringido
Ocio	preferente	preferente	preferente	preferente
Deporte y cultura física	preferente	preferente	permisible	preferente
Almacenes	permisible	prohibido	prohibido	prohibido
Produc. Indust. y talleres	restringido	prohibido	prohibido	prohibido
Educación	permisible	restringido	prohibido	prohibido
Salud pública	restringido	prohibido	prohibido	prohibido
Servicios generales	permisible	prohibido	prohibido	prohibido
Religioso	permisible	prohibido	prohibido	prohibido
Movilidad y transporte	permisible	prohibido	prohibido	prohibido

		INFRAESTRUCTURAS			
TABAQUERÍA	FÁBRICA	ESTACIÓN MARÍTIMA	ESTACIÓN TERRESTRE	MUELLE, ESPIGÓN	LÍNEA FERROVIARIA
					
prohibido	prohibido	prohibido	prohibido	prohibido	prohibido
permisible	restringido	prohibido	prohibido	prohibido	prohibido
preferente	preferente	preferente	preferente	preferente	preferente
permisible	permisible	permisible	permisible	permisible	prohibido
permisible	preferente	restringido	permisible	permisible	restringido
prohibido	restringido	restringido	restringido	prohibido	prohibido
preferente	preferente	permisible	preferente	preferente	preferente
preferente	preferente	restringido	preferente	preferente	prohibido
prohibido	prohibido	prohibido	prohibido	prohibido	prohibido
prohibido	permisible	prohibido	restringido	prohibido	prohibido
permisible	permisible	prohibido	restringido	prohibido	prohibido
prohibido	prohibido	restringido	prohibido	prohibido	prohibido
restringido	prohibido	prohibido	prohibido	prohibido	prohibido
restringido	permisible	prohibido	prohibido	prohibido	prohibido
restringido	restringido	preferente	preferente	preferente	preferente

Es necesario, además de la vitalidad tipológica de adaptación al nuevo uso, vincular estas piezas a los procesos territoriales, a través de prácticas socialmente compartidas de asignación de nuevos significados y valores al patrimonio industrial, de modo que este pueda recuperar los vínculos con las propias preexistencias y con otros componentes del patrimonio (sociales, artísticos, históricos, físicos, ambientales, económicos).

El éxito de la refuncionalización del patrimonio industrial depende en gran parte de las posibilidades de contribuir al desarrollo local y territorial, según la escala de influencia, y aportar beneficios económicos a la población tal y como el bien industrial aportó en el pasado, lo que representa atribuir nuevos destinos de uso con una visión estratégica. Se trata de incorporar nuevos valores que incluyan tanto el valor económico como el simbólico e identitario de las zonas afectadas por la desindustrialización. De esta manera se establecen nuevas relaciones entre patrimonio y territorio, entre memoria e innovación, en los que el patrimonio industrial es interpretado en términos dinámicos, como un conjunto de legados del pasado que contribuyen, al mismo tiempo, al desarrollo territorial endógeno y a una nueva identidad colectiva.⁷⁷

Línea de actuación IV

Difundir la importancia del patrimonio industrial

Es primordial difundir la relevancia del patrimonio industrial desde un principio de identidad e integridad y sensibilizar a la población, a las administraciones públicas y otras entidades responsables. Una de las grandes dificultades que enfrenta este patrimonio es la poca comprensión de los valores y las potencialidades que posee.

Las acciones de difusión y de formación son vitales para reconocer y comprender la memoria laboral

histórica, su significado y el valor de los bienes industriales en sí mismos, así como el potencial que representan después de su puesta en valor, tanto para el territorio, para la ciudad e incluso, para el país.

Las acciones de divulgación se realizan a través de publicaciones y formatos audiovisuales y digitales, y de otras acciones como la exposición y la publicación de catálogos sobre el patrimonio industrial, la realización de eventos a nivel nacional e internacional, como también a través de la creación de centros de interpretación e itinerarios y rutas culturales, la colocación de tarjetas recordando hechos históricos y tradiciones laborales significativos, la difusión mediante videos y conferencias, publicaciones, entre otros medios audiovisuales. Se impone también la necesidad de realizar cursos de formación destinados a los responsables políticos y a los técnicos de la administración pública para que conozcan de su importancia y de las posibilidades de reutilización en aras del bienestar local y territorial.

Por otra parte, no deja de ser importante la difusión y conocimiento de buenas prácticas de rehabilitación y conservación del patrimonio industrial en el ámbito mundial. En los últimos años se han realizado muchas actuaciones significativas y meritorias de preservación y reutilización del patrimonio industrial, a través de iniciativas públicas o privadas por lo que se deben divulgar estos ejemplos que demuestran la pertinencia de su puesta en valor.

Línea de actuación V

Determinar acciones legales y emergentes para la preservación del bien

Después de seleccionados los bienes a preservar y salvaguardar, es necesario realizar un análisis del estado real del patrimonio industrial en la zona de estudio, y del riesgo a que está sometido, para determinar las actuaciones inmediatas que deben

⁷⁷ Giovanni Luigi Fontana: *Historia del patrimonio industrial. Objetivos y metodología*, pp. 33-34.



Figura 91. Antiguo gasómetro de Melones en La Habana, en peligro de perder sus piezas históricas al quedar obsoletas.

acometerse para detener su deterioro y garantizar su protección.

Acciones emergentes y usos temporales

En primera instancia es imprescindible programar acciones de protección emergentes tales como mejoras en las condiciones en que el bien se resguarda, acciones sobre la conservación de la estructura del bien inmueble, entre otras, o designar usos transitorios y realizar intervenciones temporales o progresivas (por etapas) que permitan darle una utilidad comunitaria o local al bien industrial, conocidas como políticas del «Mientras Tanto», hasta que no se realice la inversión definitiva.

Varios de los factores a considerar para este uso temporal es que el inmueble presente un estado constructivo capaz de asimilarlo sin realizar grandes transformaciones o intervenciones; también debe contar con la cooperación de la comunidad a

fin de que su nuevo funcionamiento contribuya a desarrollar sentido de pertenencia y valide el uso otorgado en bien común.

Reconocimiento y adjudicación de los principales bienes del patrimonio industrial

Otro de los aspectos que atentan contra su adecuada preservación es la indefinición de la propiedad del inmueble o del conjunto industrial e incluso de los bienes muebles y documentales, entre otros; en el peor de los casos la desatención, el abandono o propiciar condiciones de riesgo por parte de la entidad propietaria o encargada del mismo puede generar un deterioro significativo, mucho más agresivo que el tiempo.

Es importante en primer lugar que el bien seleccionado para ser incluido como patrimonio industrial se adjudique a una entidad jurídica y quede bajo la protección legal y custodia de dicha institución pública

la que tendrá la obligación de favorecer acciones de índole emergente necesarias para su conservación hasta tanto no sea intervenido de manera definitiva.

Acciones ante situaciones de riesgos

Es necesario confeccionar un plan de prevención y adaptación como parte de los sistemas de protección municipales y territoriales para preservar el bien ante amenazas, tales como: eventos naturales extremos (ciclones, fuertes lluvias, terremotos, tornados), efectos medioambientales (contaminación del suelo y el acuatorio, lluvias ácidas, presencia de sales) y efectos antrópicos (incendios, vandalismo, entre otros), o por cambios climáticos. Dado el procedimiento y la metodología a seguir por la Defensa Civil de la República de Cuba, se deben incluir los bienes a proteger en los planes de Prevención y de Riesgos establecidos en el país. En estos planes es necesario determinar las actuaciones adecuadas y eficaces en caso de emergencias, así como para la recuperación y rehabilitación en caso de pérdida parcial o total del bien.

Línea de actuación VI

Formular proyectos de intervención

El patrimonio industrial debe ser considerado como un nuevo bien cultural representado e interpretado a través de una lectura actualizada, integrada y científica. El proyecto de rehabilitación realiza transformaciones, modificaciones constructivas y funcionales, pero debe ser capaz de mantener los valores esenciales de aquello que rehabilita y que proceden de la realidad arquitectónica y urbana de la que parten. El proyecto debe plantearse qué elementos son esenciales en espacios que van a tener un uso muy diferente, en ocasiones, al original para el que fueron creados. Como referencias básicas deben tenerse en cuenta:

- Conservación de elementos estructurales y constructivos singulares.

- Conservación de materiales y sistemas constructivos.
- El espacio industrial como valor por mantener.
- La imagen global de lo construido.⁷⁸

Los proyectos que se formulen deben incluir la documentación necesaria y precisa para acometer la restauración o la rehabilitación del bien. Los estudios específicos necesarios, comprenden desde las excavaciones arqueológicas hasta los análisis e investigaciones tanto instrumentales como documentales, materiales y de riesgos.

Con el objetivo de racionalizar las intervenciones y las inversiones destinadas a la conservación del bien industrial, las propuestas de intervención deben plantearse por etapas y cuantificarse desde el punto de vista económico de tal manera que garanticen su continuidad en el tiempo de manera coherente y planificada, e incluye:

- Metodología a emplear.
- Documentación gráfica del bien industrial (levantamientos, planos, fotogrametría, fotografía, maqueta, videos).
- Propuesta y proyecto de intervención.
- Propuestas de mantenimiento y servicios.

Línea de actuación VII

Implementar y controlar el Plan

1. Conciliación y aprobación del Plan

Un Plan Integral de Protección, Gestión y Salvaguarda del Patrimonio Industrial incluye las estrategias o líneas de actuación bajo las cuales se plantean acciones que corren a cargo de la administración pública y de la sociedad en general. Se necesita de un alto grado de coordinación para que la participación de todas las instituciones involucradas se produzca de forma consensuada.

El Plan debe estar aprobado por una Comisión Técnica o un Grupo Gestor, integrado por una comisión

⁷⁸ Miguel Ángel Álvarez: *Patrimonio Industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea*, p. 12.

interdisciplinar; conformada por técnicos, representantes del gobierno municipal y provincial, y de diversas administraciones y de expertos de instituciones comprometidas con el patrimonio cultural. Debe someterse a la aprobación de las entidades gubernamentales competentes y luego ser aprobada por la Comisión de Monumentos Provincial y Nacional, respectivamente.

2. Determinación de un Plan de Inversiones para el patrimonio industrial

El Plan de Inversiones del patrimonio industrial debe incidir en lugares de importancia territorial según la relevancia del sector productivo en cuestión. La aprobación definitiva de una inversión depende del cumplimiento de las estrategias y planes establecidos para la ciudad y los municipios, según su envergadura y costo de inversión. Las inversiones se priorizarán según el valor patrimonial de los bienes o paisajes industriales significativos.

3. Elaboración de un estudio económico financiero

La financiación está destinada a los objetivos del Plan, y considera no sólo los proyectos, las acciones de restauración y rehabilitación de los inmuebles, sino también los trabajos de documentación, investigación, difusión y formación. Debe cuantificarse por etapas de manera que favorezca a las políticas de uso temporal o «mientras tanto».

4. Control del Plan y seguimiento

Una vez aprobado el Plan, este debe ser controlado y monitoreado por el Grupo Gestor, el que tiene la misión de evaluar y dar seguimiento a los aspectos teóricos y conceptuales de los estudios y documentos elaborados, así como determinar las condicionantes urbanas y arquitectónicas sobre las actuaciones que se vayan a realizar en los inmuebles o conjuntos industriales incluidos en el inventario del patrimonio industrial; y también el de velar y apoyar porque se proteja y salvaguarde el patrimonio industrial que este territorio contiene.

5. Determinación del periodo de validez del Plan

Un Plan de este tipo tendrá una vigencia de cinco años con una revisión de los objetivos alcanzados en ese periodo. Esto permite identificar aspectos organizativos o enfoques del Plan que no se hayan formulado o desarrollado de manera adecuada y reconducirlos hacia los objetivos deseados.

Se considera como corto plazo el tiempo transcurrido entre uno y dos años; mediano plazo entre dos y tres; y largo plazo entre cuatro y cinco años.

Cada una de las líneas de actuación se acompaña de acciones concretas que, bajo la responsabilidad de diversas entidades involucradas en el tema, deben implementarse en las etapas establecidas.

3.3. Actuaciones

I. ELABORAR UN INVENTARIO INTEGRAL Y SELECTIVO

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
1. Completar los listados del patrimonio industrial, material e inmaterial de aquellos bienes que se desean preservar y salvaguardar, contenidos en la bahía habanera y su zona de influencia.	1.1 Elaboración de los listados que se proponen proteger y salvaguardar en una primera etapa e inclusión de aquellos bienes que tienen declaratorias y ya están registrados por el CNPC. Ver Listados del patrimonio material e inmaterial. Págs. 228-237; Págs. 416.	- Listados de los bienes del patrimonio industrial CNPC. - Biblioteca del MICONs, RESTAURA. - Bibliografía. - Recorridos.	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología (OHCH); CNPC.					
2. Continuar con el completamiento del Atlas de la bahía mediante la elaboración de las fichas de los bienes del patrimonio industrial material e inmaterial.	2.1. Elaboración de, al menos, 130 fichas del patrimonio industrial material e inmaterial donde se describen y valoran. Ver Fichas del patrimonio industrial. Págs. 226-438. 2.2. Actualización y completamiento del trabajo de valoración y elaboración del resto de los bienes propuestos incluidos en el listado.	-Altas del patrimonio Industrial. -Inventario del patrimonio inmueble.	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología, RESTAURA (OHCH).					
3. Realizar el inventario de los bienes muebles más significativos del patrimonio industrial.	3.1. Registro de los bienes muebles en las fichas del patrimonio industrial inmueble, tales como artefactos, vehículos y embarcaciones, instrumentos de navegación, herramientas y maquinarias. 3.2. Evaluación del sistema de grúas del puerto habanero.	-Atlas del Patrimonio Industrial. -Recorridos. -Visitas a las instalaciones portuarias. -Registros de las instituciones involucradas.	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología (OHCH); CNPC; Instituciones propietarias de los bienes muebles a inventariar.					
4. Completar los paisajes culturales de la Bahía de La Habana.	4.1. Valoración de los paisajes culturales que se desean preservar. 4.2. Reconocimiento y valoración de los paisajes industriales existentes.	-Plan de Manejo del Paisaje Cultural Bahía de La Habana AVANCE, 2016. -PPD-BH, 2021. -PIPGS-PI-BH.	Plan Maestro (OHCH); CNPC.					

I. ELABORAR UN INVENTARIO INTEGRAL Y SELECTIVO

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
5. Completar y perfeccionar el Sistema de Información Territorial (SIT) como sistema de recopilación documental activo, abierto y continuo, para constituir una red unificada de datos del patrimonio industrial.	5.1. Completamiento de las fichas digitales del patrimonio industrial material. 5.2. Incorporación de información de manera progresiva de las piezas y sistemas industriales, según el progreso de las investigaciones. 5.3. Desarrollo de aplicación para evaluar el estado técnico constructivo del Patrimonio material industrial.	-Sistema de Información Territorial (SIT), Plan Maestro.	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología (OHCH).					
6. Desarrollar la clasificación y procesamiento de archivos documentales, planimétricos y fotográficos, de las diferentes entidades públicas que custodian los bienes del patrimonio industrial.	6.1. Clasificación y procesamiento de archivos documentales, planimétricos y fotográficos del patrimonio industrial disponibles. 6.2. Creación de una fototeca del patrimonio industrial del territorio objeto de estudio.	-Fototeca antigua Secretaría de Obras Públicas y MICONs. -Archivo Colegio San Gerónimo. -Archivo Casa de África.	RESTAURA, Colegio San Gerónimo, Casa de África (OHCH).					

II. REALIZAR DIAGNÓSTICOS Y ESTUDIOS PARA LA DECLARACIÓN DEL BIEN COMO PATRIMONIO INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
1. Promover y garantizar la adjudicación de grados de protección a los bienes inmuebles y muebles del patrimonio industrial.	1.1. Elaboración de los expedientes para la adjudicación de grados de protección a los bienes que no posean esta condición con el reconocimiento y aceptación de los propietarios del bien -entidades públicas responsables-. 1.2. Inclusión en estos inventarios de los bienes muebles trascendentales en el proceso industrial. 1.3. Consideración de las unidades del paisaje cultural como elementos regulatorios para la bahía de La Habana y su zona de influencia.	-Altas de la Bahía -PPD-BH AVANCE. - Metodología del CNPC. -Expedientes para solicitar la adjudicación de los grados de protección.	CNPC; Plan Maestro (OHCH); Comisión de Monumentos; Entidades públicas propietarias del bien.					

II. REALIZAR DIAGNÓSTICOS Y ESTUDIOS PARA LA DECLARACIÓN DEL BIEN COMO PATRIMONIO INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
2. Actualizar el registro de bienes del patrimonio industrial de los municipios contenidos en el territorio.	<p>2.1. Actualización del inventario de bienes del patrimonio industrial de los municipios según nuevas declaraciones.</p> <p>2.2. Delimitación de responsabilidades sobre la protección de los bienes registrados, por parte de las administraciones municipales y de las entidades responsables.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Inventario de bienes inmuebles. -Acuerdos de la adjudicación de grados de protección de los bienes evaluados. 	CNPC; Comisión de Monumentos; Plan Maestro (OHCH); Consejo de la Administración Municipal (CAM); Casas de Cultura Municipales.					
3. Realizar diagnósticos y estudios de exposición y vulnerabilidad de los bienes industriales a proteger.	<p>3.1. Evaluación del estado técnico de los bienes inmuebles mediante una metodología específica.</p> <p>3.2. Identificación y evaluación de las amenazas a las que está sometido el bien.</p> <p>3.3. Elaboración de una aplicación informática que permita evaluar la exposición, y la vulnerabilidad del patrimonio material y determinar la prioridad de actuación para su protección.</p> <p>3.4. Inclusión en los planes de prevención del municipio de los inmuebles incluidos en el listado como bienes patrimoniales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Inventario de bienes patrimoniales industriales. -Mapas de amenazas. -Aplicación para la evaluación de estados técnicos y vulnerabilidad de las edificaciones HeriFind. -Planes de Prevención y Riesgos municipales. 	Plan Maestro, RESTAURA, Dirección de Cooperación Internacional (OHCH); Consejo de la Administración Municipal (CAM).					
4. Realizar estudios para el reconocimiento de bienes inmateriales vinculados a la bahía.	<p>4.1. Profundización en la investigación de las manifestaciones y prácticas vinculadas a los procesos industriales desarrollados en las fichas con el fin de incluirlas como bienes del patrimonio inmaterial.</p> <p>4.2. Inclusión de otras manifestaciones y procesos, de manera continua.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Inventario de manifestaciones inmateriales patrimoniales industriales. -Metodología del CNPC. -Convención para la Salvaguarda del PCI del 2003 (UNESCO). 	Plan Maestro (OHCH); CNPC; Comisión de Monumentos.					

III. ELABORAR DOCUMENTOS HISTÓRICOS Y TÉCNICOS DE BIENES, CONJUNTOS O PAISAJES INDUSTRIALES QUE PRESENTAN UN SIGNIFICADO ESPECIAL O CIERTA COMPLEJIDAD

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
1. Realizar investigaciones históricas, arqueológicas <i>in situ</i> , y antropológicas del patrimonio industrial.	<p>1.1 Realización de investigaciones para la protección de las zonas de riesgo arqueológico en una primera etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Arqueología industrial en Almacenes San José. -Arqueología industrial en Termoeléctrica de Tallapiedra. - Sitio arqueológico El Ingenito. - Bienes subacuáticos (pecios) en la Bahía de La Habana, patrimonio arqueológico naval. -Conjunto arqueológico Planta de Gas Melones. - Restos de los Almacenes de Santa Catalina. <p>1.2. Continuación de estudios del resto de los sitios arqueológicos declarados en el listado preliminar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Bibliografía e investigaciones existentes. -Listado de bienes inmuebles seleccionados. -Investigación arqueológica <i>in situ</i> de los sitios objeto de estudio. 	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología (OHCH); CNPC; Entidades públicas responsables del bien.					
2. Elaborar investigaciones para determinar diversos itinerarios especializados de los diferentes conjuntos, edificios y paisajes industriales de la bahía.	<p>2.1. Elaboración de estudios para determinar itinerarios tales como el Paisaje de la Energía, Puerto Industrial, Comercial y de la Industria Alimentaria; paisajes integrados, entre otros donde confluyen sectores temáticos.</p> <p>2.2. Desarrollo de aplicaciones web y móviles para garantizar la accesibilidad al patrimonio industrial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -PPD-BH AVANCE. -Atlas de la bahía. -Bibliografía. 	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología (OHCH).					
3. Realizar investigaciones relacionadas con las construcciones, tecnologías y materiales, así como de constructores, productores y diseñadores de las mismas o de los diferentes sistemas industriales.	<p>3.1. Profundización de estudios sobre diversos sistemas significativos en el enclave:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sistema ferroviario, -Sistemas navales, -Embarcaciones, -Instalación de los sistemas energéticos, -Utilización de materiales como el hierro, el hormigón armado, -Artefactos de la actividad portuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> -Bibliografía. -Estudios temáticos existentes. 	Plan Maestro, RESTAURA (OHCH).					

III. ELABORAR DOCUMENTOS HISTÓRICOS Y TÉCNICOS DE BIENES, CONJUNTOS O PAISAJES INDUSTRIALES QUE PRESENTAN UN SIGNIFICADO ESPECIAL O CIERTA COMPLEJIDAD

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
4. Realizar investigaciones relacionadas con el movimiento obrero portuario, gremios y otras asociaciones y de diversos oficios vinculados a la actividad industrial.	<p>4.1. Continuación del estudio de diferentes asociaciones portuarias que dejaron constancia de las luchas laborales.</p> <p>4.2. Realización de investigaciones sobre diferentes asociaciones de propietarios que permitieron el desarrollo de la actividad industrial.</p> <p>4.3. Desarrollo de investigaciones sobre diferentes oficios y sus asociaciones relacionados con la actividad industrial.</p>	<p>-Atlas de la bahía.</p> <p>-Bibliografía.</p> <p>-Estudios existentes.</p>	Plan Maestro, RESTAURA, Colegio San Gerónimo (OHCH).					
5. Otorgar nuevos usos y contenidos a las edificaciones del patrimonio industrial.	<p>5.1. Definición de usos compatibles según tipologías. Págs. 180-181.</p> <p>5.2. Propuesta de posibles usos del patrimonio inmueble teniendo en cuenta vocación, contexto y beneficio local en una segunda etapa de catalogación del bien.</p>	<p>-PPD-BH AVANCE,</p> <p>-OU-BH.</p> <p>-Plan de Protección del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana.</p>	Plan Maestro (OHCH); Grupo Gestor; Comisión de Monumentos.					
6. Elaborar criterios de intervención preferentes para posibles declaratorias de conjuntos, estructuras y objetos.	6.1. Aplicación de criterios de intervención preferentes durante las declaratorias de conjuntos, estructuras y objetos.	<p>-Plan de Protección del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana.</p> <p>-Expedientes para la adjudicación de grados de protección.</p>	Plan Maestro (OHCH); Grupo Gestor; Comisión de Monumentos; CNPC.					

IV. DIFUNDIR LA IMPORTANCIA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
1. Publicar los resultados del Atlas del Patrimonio de la Bahía.	<p>1.1. Divulgación mediante publicaciones de los resultados del Atlas del Patrimonio de la Bahía, para la difusión efectiva de los valores materiales e inmateriales, comenzando por los más significativos y vulnerables.</p> <p>1.2. Divulgación, mediante folletos u otros recursos, de otros bienes que se vayan incorporando al listado inicial.</p> <p>1.3. Gestión para la publicación de estudios realizados vinculados a la bahía y su entorno (sistema de tranvías y del ferrocarril, estudios sobre Puerto Viejo, entre otros).</p>	<p>-Plan de Manejo Paisaje Cultural Bahía de La Habana, Avance.</p> <p>-Plan de Protección del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana.</p>	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología, RESTAURA, Dirección de Cooperación Internacional (OHCH); CNPC.					
2. Facilitar el libre acceso a las fichas del Atlas en el Sistema de Información Territorial y a otras investigaciones que se realicen.	<p>2.1. Facilitación para que diversas instituciones y usuarios puedan acceder a las fichas del Atlas de la bahía desde la plataforma digital de Plan Maestro.</p> <p>2.2. Diseño de una aplicación atractiva y de fácil acceso público con los contenidos esenciales sobre los bienes registrados.</p> <p>2.3. Enriquecimiento progresivo de información sobre los bienes del patrimonio industrial en la plataforma digital, por parte de las instituciones responsables.</p> <p>2.4. Facilitación al acceso universal de cualquiera de las publicaciones relacionadas con el patrimonio industrial.</p>	-Sistema de Información Territorial, Plan Maestro (OHCH).	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología, RESTAURA, Dirección de Cooperación Internacional (OHCH); CNPC.					

IV. DIFUNDIR LA IMPORTANCIA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
3. Desarrollar una estrategia de comunicación del patrimonio industrial que articule diversos medios: redes sociales, plataformas audiovisuales y medios tradicionales.	3.1. Realización de talleres de sensibilización del patrimonio industrial material e inmaterial en cada municipio con el apoyo de las instituciones municipales.	-Museos, bibliotecas municipales, casas de la mujer y de los abuelos, escuelas primarias y secundarias de los municipios La Habana Vieja, Centro Habana, Regla, Habana del Este, Guanabacoa.	Plan Maestro, Gabinete de Arqueología, RESTAURA, Dirección de Cooperación Internacional (OHCH); CNPC; ICOMOS y TICCIH.	■	■	■	■	■
	3.2. Desarrollo de eventos nacionales para fomentar la divulgación del patrimonio industrial con el apoyo de las instituciones internacionales vinculadas al tema.	-Plataformas nacionales.						
	3.3. Perfeccionamiento de las plataformas digitales.							
	3.3. Emisión de programas radiales y televisivos sobre el patrimonio industrial con alcance para toda la ciudad.	-Habana Radio, Canal Habana, entre otros medios.	Plan Maestro, RESTAURA, Dirección de Comunicación (OHCH).					
3.4. Incorporación del contenido del patrimonio industrial en las plataformas digitales.	3.4. Incorporación del contenido del patrimonio industrial en las plataformas digitales.	-Portales del ciudadano, del MINCULT, del CNPC, de la OHCH. -Boletines de ICOMOS, -Revista de la Facultad de Arquitectura y otros medios.	Plan Maestro, RESTAURA, Dirección de Comunicación (OHCH).	■	■	■	■	■
	3.5. Montaje de exposiciones y realización de conferencias relacionadas con las investigaciones arqueológicas del patrimonio industrial.	-Conferencias, exposiciones. -Plataformas digitales.	Gabinete de Arqueología (OHCH).					
	3.6. Realización de publicaciones de la arqueología subacuática u otros temas.	-Publicación en Revistas como Gabinete de Arqueología, Opus Habana.		■	■	■	■	■

IV. DIFUNDIR LA IMPORTANCIA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
4. Realizar acciones urbanas en favor de la divulgación a la ciudadanía del patrimonio industrial material e inmaterial.	<p>4.1. Montaje de infografías divulgativas sobre el patrimonio industrial en diversos puntos importantes de la Bahía y su entorno, referentes a: historia, asentamientos, personajes, plano general con localización de lugares de interés priorizados para intervenir, entre otros.</p> <p>4.1.1. Diseño de implementación del Itinerario Puerto Comercial.</p> <p>4.1.2. Implementación del Itinerario del Puerto comercial.</p>	<p>-Lugares con centralidad: Paseo del Prado, Alameda de Paula, Emboque de Regla, Casablanca, Habanía 500, Muelle de la Madera y el Tabaco, etc.</p> <p>-Pantallas digitales existentes en el Centro Histórico.</p>	Dirección de Inversiones, Dirección de Comunicación, Dirección de Cooperación Internacional (OHCH).					
	<p>4.2. Destaque de los hitos más importantes del patrimonio industrial rehabilitado, empleando diversos recursos como pancartas, iluminación nocturna, uso del color y otros medios de diseño en: naves San José, Almacén de la Madera y el Tabaco, Muelle de caballería, emboques, entre otros.</p> <p>4.2.1. Realización de presupuesto y diseño y para su implementación.</p>	-Edificios importantes rehabilitados del patrimonio industrial.	Plan Maestro, Dirección de Cooperación Internacional, Dirección de Inversiones (OHCH).					
	<p>4.3. Montaje de tarjetas o sistemas audiovisuales en sitios donde se muestre el patrimonio industrial material e inmaterial más significativo que se ha perdido: antiguo Arsenal, muelles de la época colonial, la Machina, antigua Factoría del Tabaco, almacenes y muelles San José, guadaños, antiguos ferries, entre otros.</p> <p>4.3.1. Realización de presupuesto y diseño y para su implementación.</p>	-Tarjas y códigos QR en lugares históricos del patrimonio industrial material e inmaterial, públicos y que resulten bien visibles.	Plan Maestro, Dirección de Cooperación internacional, Dirección de Inversiones (OHCH).					

IV. DIFUNDIR LA IMPORTANCIA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
5. Generar rutas e itinerarios físicos y virtuales por el patrimonio industrial material para familiarizar al público con sus valores.	<p>5.1. Realización de itinerarios complementados con rutas virtuales de diversos sistemas industriales:</p> <ul style="list-style-type: none"> -del transporte: almacenes, líneas de ferrocarril, museo del ferrocarril, tren de Hershey, puntos de carga y descarga, grúas. -del puerto comercial: los muelles y espigones: Sierra Maestra, Margarito Iglesias, Aracelio Iglesias, Muelle San José, Muelle Juan Manuel Díaz, Muelle La Coubre, Terminal pesquera. -de la industria naval: Arsenal de La Habana, reparación de navíos y buques; virtuales a la infraestructura de los astilleros y Caribbean Drydock Co.; obras marítimas (diques, dársenas, varaderos, dique flotante); información histórica recreada que incluye: el paseo por la arqueología naval (Castillo de la Real Fuerza). -de la industria alimentaria: silos y almacenes de aceite y grasas, tanques, etc. -de la energía: parque arqueológico de la Planta de Gas Melones, ruta de las termoeléctricas, refinería de petróleo. -de las comunicaciones: recorridos por viales, líneas de ferrocarril, elevados del tren, paseos en barco, lanchitas tradicionales, guadaños, a partir de una explicación que ayude a interpretar como fue y puede ser el movimiento por el territorio. <p>5.2. Elaboración de diseño y presupuesto y para la implementación de otras rutas e itinerarios virtuales:</p> <ul style="list-style-type: none"> -de los sistemas gráficos -de la industria tabacalera. 	<ul style="list-style-type: none"> -Programa Ruta y Andares y otros itinerarios. -Plan de Protección del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana. 	RESTAURA, Plan Maestro, Gabinete de Arqueología, Dirección de Cooperación Internacional (OHCH); CNPC; Entidades culturales municipales.					

IV. DIFUNDIR LA IMPORTANCIA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
6. Desarrollar rutas virtuales del patrimonio industrial inmaterial.	<p>6.1. Realización de rutas del patrimonio inmaterial portuario, mediante videos: visitas, entrevistas e intercambios con personalidades de los poblados y barrios históricos como Regla, Casablanca, Guanabacoa y en los barrios al sur del Centro Histórico como Jesús María y Atarés.</p> <p>6.2. Realización de un audiovisual sobre el patrimonio industrial del puerto comercial y exponerlos en el Proyecto Habana 500.</p> <p>6.3. Realización de videos sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ruta de negros y mulatos en la actividad portuaria. -de oficios vinculados a la actividad industrial: en fábricas, en actividades portuarias y navales, entre otras. 	<ul style="list-style-type: none"> -Programa Ruta y Andares y otros itinerarios. -Museos municipales. -Plan de Protección del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana. 	Plan Maestro, Dirección de Cooperación Internacional, Dirección de Comunicación (OHCH); Entidades culturales municipales.					
7. Destacar la participación activa de la mujer en los procesos industriales en la bahía habanera.	<p>7.1. Elaboración del Directorio Mujeres de la Bahía que recoge los contactos de las diferentes instituciones o personas que pueden tributar información sobre el tema.</p> <p>7.2 Realización de entrevistas semiestructuradas <i>online</i> sobre el papel de la mujer en el desarrollo industrial de la Bahía.</p> <p>7.3. Ejecución de talleres <i>online</i> con mujeres vinculadas a la Bahía (dos grupos focales de mujeres).</p> <p>7.4. Concurso <i>online</i>: Papel de la mujer en el desarrollo de la Bahía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Fichas del patrimonio inmaterial industrial. -Directorio: Mujeres en la Bahía. -Documentos relacionados (reportajes, tesis, libros, fotografías, archivos históricos, internet). 	Plan Maestro, Dirección de Cooperación Internacional, Dirección de Comunicación (OHCH); Entidades culturales municipales.					
	<p>7.5. Publicación (Cuaderno Informativo) y audiovisual.</p> <p>7.6. Elaboración de diseño y presupuesto para la implementación del audiovisual: «Habana y Bahía son nombres de mujer».</p> <p>7.7. Implementación del audiovisual.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Cuadernos informativos. -Entrevistas. -Bibliografía. 	Plan Maestro, Dirección de Cooperación Internacional, Dirección de Comunicación (OHCH)					

IV. DIFUNDIR LA IMPORTANCIA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
8. Concientizar a las entidades públicas y responsables de los bienes del patrimonio industrial sobre su valor, importancia y necesidad de conservación.	<p>8.1 Organización de visitas coordinadas por la entidad gestora de conjunto con las autoridades del patrimonio a los sitios de interés.</p> <p>8.2 Extensión de invitaciones a eventos y talleres temáticos a las entidades públicas y actores relacionados con el patrimonio industrial.</p> <p>8.3 Muestra de una exposición al patrimonio industrial de conjunto con el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC).</p> <p>8.4 Entrega de publicaciones y listados de edificios con grados de protección que se encuentren bajo la custodia de diversas entidades.</p>	<p>-Talleres comunitarios.</p> <p>-Exposiciones en sitios culturales de los municipios Regla, Habana del Este, La Habana Vieja, Guanabacoa, etc.</p> <p>-Eventos y exposiciones temáticos.</p>	Plan Maestro, Dirección de Cooperación Internacional, Dirección de Comunicación (OHCH); CNPC; Entidades culturales municipales; CAM.					
9. Participar en eventos y congresos nacionales e internacionales donde se divulguen los valores del patrimonio industrial cubano.	<p>9.1. Participación en las Jornadas del Congreso Internacional INCUNA con la presentación de ponencias.</p> <p>9.2. Participación activa en otros eventos vinculados al patrimonio industrial.</p>		Plan Maestro, RESTAURA, Dirección de Cooperación Internacional (OHCH).					

V. DETERMINAR ACCIONES LEGALES Y EMERGENTES PARA LA PRESERVACIÓN DEL BIEN INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
1. Definir un cronograma de protección legal del patrimonio industrial, a partir del otorgamiento de los grados de protección y declaratorias establecidos en la ley.	1.1 Inicio del proceso por los ya catalogados e inventariados hasta el momento.	-Listado de bienes a proteger.	Grupo Gestor; CNPC; Plan Maestro (OHCH).					
2. Establecer un procedimiento legal de traspaso de propiedad de los responsables actuales a los nuevos propietarios o gestores, en caso de proyectos de refuncionalización, desmontaje, restauración o renovación para nuevo uso.	2.1 Nombramiento de una entidad responsable para dar seguimiento a las legalizaciones de los inmuebles y los traspasos de propiedad. 2.2 Determinación de la responsabilidad legal estableciendo derechos y obligaciones de los propietarios.	-Listado de bienes a proteger.	Grupo Gestor, CNPC, Propietarios de los inmuebles.					
3. Precisar un cronograma para la protección legal de las Unidades del Paisaje, y su incorporación a los análisis de las Regulaciones Urbanísticas de la ZPBH; propuesta en el documento PPD-BH, 2021.	3.1. Validación mediante procesos de concertación de las 20 Unidades del paisaje, en la construcción de los instrumentos normativos, como en los análisis de inversiones previstas.	-Unidades del paisaje presentadas en el PPD-BH.	CNPC; Comisión de Monumentos.					
4. Trazar un plan de protección para las piezas industriales obsoletas e inmuebles o locales vacíos que deben reutilizarse.	4.1 Definición de los Principios para la implementación de Proyectos Temporales. 4.2. Diseño de estrategias para el «Mientras Tanto» con referencia a usos temporales en instalaciones vacías, con riesgo de perderse o de entrar en un ciclo de deterioro irreversible que tengan a la vez un alto impacto económico y sociocultural a corto plazo.	-Listado de bienes a proteger. -Evaluación de los estados técnicos de los bienes industriales seleccionados.	Plan Maestro (OHCH); Grupo Gestor; CNPC; Propietarios de los inmuebles; Gobiernos municipales.					

V. DETERMINAR ACCIONES LEGALES Y EMERGENTES PARA LA PRESERVACIÓN DEL BIEN INDUSTRIAL

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
5. Identificar un conjunto de instalaciones, hoy vacías o subutilizadas, para iniciar gestiones para su uso público, relacionado con actividades del ámbito de la cultura.	5.1. Inventario de conjuntos industriales para funciones del hábitat: -Zona Sur de Atarés (La Habana Vieja). - Área industrial de Tallapiedra-Cristina-Hacendado (La Habana Vieja). - Área industrial de la Virgen del Camino (San Miguel del Padrón). - Reciclaje, refuncionalización y reubicación de instalaciones.	-Listado de bienes a proteger.	Plan Maestro (OHCH); Grupo Gestor, CNPC; Propietarios de los inmuebles; Gobiernos municipales.					
6. Investigar, documentar y catalogar con respeto a las doctrinas internacionales y normativas cubanas la protección legal de las Zonas de Riesgo Arqueológico.	6.1. Catalogar con respeto a las doctrinas internacionales y normativas cubanas la protección legal de dichas zonas.	-Zonas de Riesgo Arqueológico recogidas en el PMPC-BH.	Gabinete de Arqueología (OHCH); CNPC, Comisión de Monumentos.					
7. Redactar planes de prevención para los bienes patrimoniales.	7.1. Redacción de planes de prevención de riesgos de manera progresiva, teniendo en cuenta el valor patrimonial y el grado de riesgos a que está sometido el bien. 7.2. Establecer la responsabilidad legal del propietario del bien sobre la observancia y el cumplimiento del Plan de Riesgos. 7.3. Definición de un plan de acción para la recuperación del bien ante daños sufridos por diversas causas.	-Listado de bienes a proteger. -Fichas del patrimonio industrial. -Diagnósticos de vulnerabilidad de los bienes industriales. -Mapas de amenazas.	Plan Maestro, RESTAURA (OHCH); Grupo Gestor; CNPC; Propietarios de los inmuebles en coordinación con la Defensa Civil; Gobiernos municipales.					

VI. FORMULAR PROYECTOS DE INTERVENCIÓN

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
1. Elaboración de una cartera con un potencial de inmuebles para desarrollar proyectos para el «Mientras Tanto»	1.1. Realización de estudios para garantizar el uso temporal en las tres Termoeléctricas; en las instalaciones subutilizadas en el gasómetro; en varias instalaciones en la Zona Portuaria como: Espigón Aracelio Iglesias, Espigón y Muelle Juan Manuel Díaz, Muelle La Coubre, Almacenes y Muelles Osvaldo Sánchez; en instalaciones industriales en los poblados de Regla: Almacenes de Terminal Marítima de Haiphong, Empresa Aceites y Grasas Habana, Almacenes El Quinto, Instalaciones de GEOCUBA Estudios Marinos, Terminal Ómnibus de Regla, Grúas Pórtico TECNOIMPORT, Instalaciones de ASTIGAR.	- Investigaciones arqueológicas. - Diagnósticos. - Aplicación para la evaluación de estados técnicos de los bienes industriales HeriFind. - Expedientes para otorgar grados de protección. - Proyectos.	Grupo Gestor del PPD-BH; Plan Maestro, RESTAURA, Gabinete de Arqueología, Dirección de Cooperación internacional, Dirección de Inversiones (OHCH); CAM.					
2. Implementar proyectos de interpretación y refuncionalización de Zonas y Conjuntos de Valor Arqueológico en la Bahía de La Habana, patrimonio arqueológico en coordinación con el Gabinete de Arqueología.	2.1. Ejecución de proyectos de arqueología industrial en zonas de mayor valor: - Almacenes San José. - Protección de la arqueología industrial en la Termoeléctrica de Tallapiedra. - Protección del sitio arqueológico «El Ingenito». - Protección de los sitios arqueológicos subacuáticos en la Bahía de La Habana, patrimonio arqueológico naval. - Protección del conjunto arqueológico Planta de Gas Melones. - Protección de restos arqueológicos Almacenes Punta de Santa Catalina. - Sitio arqueológico prehispánico Guasabacoa.	- Investigaciones arqueológicas. - Diagnósticos, expedientes para otorgar grados de protección. - Tareas Técnicas. - Proyectos.	Grupo Gestor del PPD-BH, Plan Maestro, RESTAURA, Gabinete de Arqueología, Dirección de Cooperación Internacional, Dirección de Inversiones (OHCH); CAM.					

VI. FORMULAR PROYECTOS DE INTERVENCIÓN

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
3. Rehabilitar y refuncionalizar edificios patrimoniales para nuevos usos públicos.	<p>3.1. Determinación como prioridad para su intervención, de los conjuntos industriales con mayor integridad funcional y arquitectónica;</p> <ul style="list-style-type: none"> -estructura de los elevados y su entorno, Termoeléctrica de Tallapiedra y Planta de Gas de Melones. -Rehabilitación y reúso de los Almacenes El Quinto. -Rehabilitación y reúso de la Terminal Marítima de Haiphong. -Rehabilitación y reúso de los silos ubicados en la zona industrial alimentaria de Guasabacoa. -Rescate de la terminal del tren de Hershey. -Rehabilitación y reúso de la antigua Termoeléctrica Frank País. -Restos arqueológicos El Ingenito <p>3.2. Desarrollo de proyectos de rehabilitación que ya están en proceso:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Estación Central de Trenes (en proceso). -Terminal del Emboque de Regla (proyecto ejecutivo). -Culminación del proyecto hotelero en edificios de la Aduana y terminal de Cruceros (en proceso). -Culminación de proyecto hotelero antigua fábrica de tabacos La Corona (en proceso). <p>3.3. Desarrollo del plan piloto en la rehabilitación de la edificación para el proyecto Habanía 500 en los antiguos almacenes Juan Manuel Díaz (en proyecto).</p> <p>3.4. Selección de una antigua edificación industrial para destinarla como Centro de Interpretación del Patrimonio Industrial, donde se muestren los planes y proyectos a realizar a corto, mediano y largo plazo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Investigaciones arqueológicas. -Diagnósticos. -Aplicación para la evaluación de estados técnicos de los bienes industriales. -Tareas Técnicas. -Proyectos. 	Grupo Gestor del PPD-BH; Plan Maestro, RESTAURA, Gabinete de Arqueología, Dirección de Cooperación Internacional, Dirección de Inversiones (OHCH); CAM.					

VI. FORMULAR PROYECTOS DE INTERVENCIÓN

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
	3.5. Creación de un espacio para la interpretación de la voladura del buque La Coubre (memoria viva) como parte del rescate del Muelle de la Coubre y el entorno de los elevados.							
4. Realizar proyectos de las piezas industriales obsoletas que pueden ser reutilizadas en viviendas o equipamientos urbanos.	4.1. Realización de proyectos de reúso en función del hábitat de piezas industriales: -Zona Sur de Atarés (La Habana Vieja) -Área industrial de Tallapiedra-Cristina-Hacendado (La Habana Vieja). -Área industrial de la Virgen del Camino (San Miguel del Padrón). -Analizar por tramos el reciclaje, la refuncionalización y la reubicación de instalaciones productivas en el corredor de Vía Blanca-Rotonda de Cojimar. -En la periferia de Regla.	-Investigaciones arqueológicas. -Diagnósticos. -Aplicación para la evaluación de estados técnicos de los bienes industriales. -Tareas Técnicas. -Proyectos.	Grupo Gestor del PPD-BH; Plan Maestro, RESTAURA, Gabinete de Arqueología, Dirección de Cooperación Internacional, Dirección de Inversiones (OHCH); CAM.					
5. Considerar el estudio del Paisaje como estrategia de intervención en el territorio.	5.1. Consideración en los futuros proyectos urbanos las 20 Unidades del paisaje establecidas en el PPD_BH., para evitar pérdidas irreversibles de los valores del paisaje urbano histórico ya identificados.	-Plan de Manejo Paisaje Cultural Bahía de La Habana, Avance, 2016.	Grupo Gestor del PPD-BH, Plan Maestro (OHCH); CNCP, Comisión de Monumentos.					

VII. IMPLEMENTACIÓN Y CONTROL DEL PLAN

ACTUACIONES	ACCIONES CONCRETAS	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	RESPONSABLES	PLAZO DE EJECUCIÓN/ AÑO				
				2022	2023	2024	2025	2026
1. Crear un Grupo Gestor para la implementación y control del Plan.	1.1. Unificación de criterios sobre la entidad gestora y sobre las acciones a desarrollar y el control del Plan de Protección del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana y su área de influencia.	-Lineamientos de gestión y control del Plan.	Grupo Gestor del Plan Perspectivo de Desarrollo de la Bahía de La Habana; Sistema de la Planificación Física; Plan Maestro (OHCH); CNCP, Comisión de Monumentos; CAM.					
2. Crear un Grupo Gestor del «Mientras Tanto».	2.1. Creación de un grupo gestor para las actividades del «Mientras Tanto» en asociación con el sector cooperativo y no estatal. 2.2. Declaratoria de principios para la intervención del «Mientras Tanto». 2.3. Consideración en estas políticas de acciones emergentes para la preservación del bien.	-Principios para el desarrollo de acciones temporales.	Grupo Gestor del Plan Perspectivo de Desarrollo de la Bahía de La Habana; Sistema de la Planificación Física; Plan Maestro (OHCH); CNCP, Comisión de Monumentos; CAM.					
3. Definir el mapa de actores, destacando aquellos con capacidad de decisión sobre el patrimonio industrial.	3.1. Determinación de una entidad encargada del proceso de gestión. 3.2. Definición de los actores involucrados con capacidad de decisión sobre el patrimonio industrial.	-Mapa de actores con capacidad de decidir en el patrimonio industrial.	Grupo Gestor del Plan Perspectivo de Desarrollo de la Bahía de La Habana; Sistema de la Planificación Física; Plan Maestro (OHCH); CNCP, Comisión de Monumentos; CAM.					
4. Oficializar un grupo que dirija y monitoree el proceso de gestión del conocimiento para la protección y salvaguarda del patrimonio industrial.	4.1. Oficialización de un grupo que monitoree la gestión del conocimiento vinculada al presente Plan encaminada a la protección y salvaguarda del patrimonio industrial.	Mapa de actores relacionados con la gestión del conocimiento incluida en el presente Plan.	Grupo Gestor del PPD-BH; Plan Maestro (OHCH); CNCP.					



3.4. Itinerarios y rutas culturales en la bahía de La Habana

Itinerarios culturales: definición y principios fundamentales

Las definiciones más usuales de itinerario y ruta son bastante similares, se basan en nociones relacionadas entre sí, incluso los dos términos a veces se emplean como sinónimos.

De manera general, por itinerario se entiende la secuencia de varios puntos en una trayectoria en la que se describe el camino o ruta a ser recorrido. Un itinerario turístico, por ejemplo, incluye la descripción del camino o la ruta a seguir, especifica los lugares de paso, los que deben incluirse como paradas obligadas o sugeridas, propone actividades a realizar en el trayecto y ofrece servicios complementarios. El itinerario turístico no debe tener límite de tiempo, ofrece márgenes de flexibilidad y se puede enriquecer con visitas a lugares, paradas en miradores o exploración de accidentes geográficos que pueden encontrarse en el camino.

Por rutas se entienden los caminos o vías que unen o conectan los diferentes lugares y permiten a las personas desplazarse de uno a otro, estas requieren la existencia de determinadas condiciones de accesibilidad o infraestructuras para facilitar los recorridos.

Es en el ámbito del patrimonio cultural donde este concepto se enriquece y complejiza con un nuevo alcance y se establecen precisiones y diferencias para los elementos que lo integran, como las rutas y los caminos. Desde el enfoque doctrinal establecido por ICOMOS, el tema de los itinerarios culturales se presenta como más abarcador y significativo, los especialistas reconocen que el concepto constituye

un cambio cualitativo y un nuevo acercamiento a la noción de conservación y salvaguarda del patrimonio cultural y natural. Como plantea la Carta de los Itinerarios Culturales «...dentro de ese avance en el terreno de los conceptos, los Itinerarios Culturales tienen un carácter innovador, complejo y multidimensional que introduce y representa una aportación de valor cualitativo a la teoría y la práctica de la conservación del patrimonio».⁷⁹

Los Itinerarios culturales se establecieron como categoría en 1993 coincidiendo con la inclusión en la lista del Patrimonio Mundial del Camino de Santiago, bien reconocido desde 1987 como el primer Itinerario Cultural Europeo por el Consejo de Europa y desde 1993 registrado por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad.⁸⁰ Entre 1994 y 1998, tras varias reuniones, talleres e investigaciones científicas sobre el tema, el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) estableció una metodología para identificar, definir y organizar los términos conceptuales y operativos que se aplicarían a la nueva categoría, además se creó el Comité Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC), cuyos expertos se encargarían de implementarla.

En 2005 la categoría de itinerario cultural fue reconocida como parte de las Directrices Prácticas de la convención del patrimonio mundial de la UNESCO. En septiembre de ese mismo año, durante la XV Asamblea General de ICOMOS, en China, la Carta de Itinerarios Culturales fue sometida a discusión y debate y en septiembre de 2008, durante la XVI Asamblea General de ICOMOS, en Quebec, Canadá, se ratificó y adoptó.

Según la definición adoptada en 2003 en la reunión del Comité Internacional de Itinerarios Culturales

⁷⁹ Carta Internacional sobre Itinerarios Culturales.

⁸⁰ Javier Hernández Ramírez: «Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales» PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Universidad de Sevilla, España.

realizada en Madrid: «un itinerario cultural es toda vía de comunicación terrestre, acuática, mixta o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica que reúna las siguientes condiciones: ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, así como de intercambios multi-dimensionales, continuos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países o continentes, a lo largo de considerables periodos de tiempo; haber generado una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible».⁸¹

La definición de ICOMOS establece las diferencias conceptuales entre los itinerarios culturales y los itinerarios o rutas turísticas, cada uno con sus particularidades teóricas, lejos de ser contradictorios, se complementan muy bien en la práctica. Tanto el enfoque patrimonial como el turístico comparten, primero, la intención de recorrer, visitar, conocer y explorar, de acuerdo con determinadas condiciones e infraestructuras y segundo, la necesidad de conservar y mantener todo aquello que, por su riqueza cultural, suscita el interés de los viajeros.

Entre las particularidades que diferencian los Itinerarios Culturales de otras categorías se encuentran las siguientes:⁸²

- Pueden estar integrados por varios tipos o categorías de patrimonio: monumentos, centros histórico-urbanos, paisajes culturales, patrimonio industrial, etc.
- Aunque abarcan numerosos componentes patrimoniales, se respetan y resaltan los valores intrínsecos de todos y cada uno de estos.
- Representan procesos conexos, dinámicos, interculturales y evolutivos de las relaciones humanas reflejando las aportaciones de distintas civilizaciones al patrimonio cultural.
- Pueden abarcar varios países o regiones donde confluje determinado tema de interés histórico, artístico, social o en función de un trazado geográfico.
- Se clasifican en rutas y caminos.

- No son simples vías históricas de comunicación sino fenómenos históricos que reflejan intercambios humanos a lo largo del tiempo.
- Tienen valores propios desde la perspectiva específica del itinerario.
- Son producto de la historia, no se pueden imaginar, diseñar o asociar, solo se pueden rescatar y poner en valor.
- Son bienes culturales complejos y estratificados.
- Su gestión fomenta la cooperación entre países, regiones o lugares que forman parte del itinerario.
- La metodología requiere partir de un enfoque holístico y de una aproximación multidisciplinar sin perder de vista el valor del conjunto.
- Se relacionan con los valores intangibles y el patrimonio inmaterial. La interpretación de los habitantes, sus valoraciones y criterios, las leyendas y tradiciones orales, son fundamentales.

Patrimonio cultural y turismo, un binomio imprescindible

En las últimas décadas tanto el turismo internacional como el doméstico han sido sectores económicos de notable crecimiento y diversificación en el mundo. Antes de la pandemia causada por la Covid-19, cuya gestión ha limitado considerablemente los viajes, para el año 2030 se esperaban cifras cercanas a los 1.8 billones de turistas.⁸³

En 1999 se adoptó la carta internacional de Turismo Cultural, durante la 12^{ma} Asamblea General de ICOMOS en México, la que estableció los principios fundamentales a considerar como parte de la interacción dinámica entre turismo y patrimonio cultural. Como punto de partida se reconoce la importancia del turismo por su capacidad de desarrollo económico, su nivel de influencia en el diseño de las políticas, sus diversas estrategias de carácter nacional e internacional y por establecer mecanismos que facilitan el intercambio entre culturas, la educación, el conocimiento del pasado, la historia y el presente de las sociedades.

⁸¹ Jordi J. Tresserras. «Rutas e itinerarios culturales en Iberoamérica». Patrimonio cultural y turismo 15, Cuadernos, Universidad de Barcelona.

⁸² Ángela Rojas y otros: «Itinerarios culturales. Planes de manejo y turismo sustentable», Mediateca INAH, 2011.

⁸³ World Tourism Organization, Global Report, 2015.

La carta, además, resalta la importancia de gestionar adecuadamente las zonas de conflicto entre estos dos sectores, por ejemplo, en cuanto a la distribución y destino de los beneficios económico-financieros, entre las expectativas y aspiraciones de los visitantes versus las necesidades de las comunidades anfitrionas, o entre la preservación de áreas y parques naturales versus la transformación parcial o total de éstas en enclaves turísticos a partir de sus atractivos.

Además de beneficios socio económicos, el turismo cultural se reconoce como motor de creatividad e innovación que permite a las comunidades anfitrionas desarrollar productos únicos, adquirir y compartir tecnologías y diseñar nuevas destinaciones con mayor especialización de las ofertas. La carta resalta la importancia de incorporar a los actores locales y de elaborar planes integrales que permitan desarrollar esta industria de manera sostenible sin comprometer los valores patrimoniales.

La Declaración de Siem Reap, Cambodia, 2015,⁸⁴ es otro de los textos relevantes que enfatiza la necesidad del trabajo conjunto de los actores del patrimonio cultural y el turismo para lograr mayor integralidad en la implementación de las políticas de ambos sectores. También resalta la importancia de la cooperación y de las redes entre actores a todas las escalas basadas en el respeto a las costumbres, tradiciones y religiones de las comunidades receptoras para promover marketing colaborativo, cooperación transfronteriza, desarrollo de nuevos productos, alianzas público privadas, y con el objetivo de promover regulaciones más efectivas en materia de medioambiente y salvaguarda del patrimonio cultural.

Rutas culturales del patrimonio industrial

Las rutas culturales del patrimonio industrial en los últimos tiempos se han convertido en una

alternativa que contribuye a revitalizar esos conjuntos como parte de ofertas turísticas y culturales, a reactivar las economías de enclaves industriales afectados por la obsolescencia y la pérdida de las actividades que les dieron vida y es una forma de contener el desmantelamiento y la destrucción de antiguas instalaciones en desuso.

En países donde predomina el turismo tradicional, se exploran vías para atraer nuevos segmentos de turistas interesados en otras opciones conocidas como modalidades de turismo alternativo. Para lograr mayor impacto y mejor aprovechamiento de los recursos, muchas de las estrategias organizan rutas del patrimonio industrial y se encaminan a la puesta en valor, el mantenimiento, la restauración y la gestión de antiguas estructuras fabriles.

La implementación de estrategias a partir de los potenciales culturales, económicos y sociales del patrimonio industrial diseña una diversidad de productos y recorridos que ganan adeptos al no demandar grandes inversiones sino sobre todo capacidad organizativa y creatividad y que se construyen estableciendo alianzas entre los sectores público y privado y con una amplia participación de las comunidades para las cuales se generan diversos beneficios, pero fundamentalmente oportunidades de empleo a partir de interpretar y resignificar sus contextos.

La gestión turística del patrimonio industrial no está exenta de obstáculos puesto que en muchos países el acceso a las zonas industriales en desuso se encuentra total o parcialmente restringido y no siempre existe el contexto legal que permita cambiar el panorama a corto plazo. Además, se requiere de una voluntad por parte de las empresas encargadas de esos enclaves y de las autoridades locales, para evitar conflictos de intereses entre las propuestas de las rutas y la forma en que se gestionan o custodian las instalaciones, que en ocasiones no están preparadas para ser recorridas y tiene zonas vulnerables afectadas por diferentes riesgos.

⁸⁴ Siem Reap Declaration on Tourism and Culture.

La organización de rutas turísticas a partir del patrimonio industrial facilita:

- Dinamizar las economías locales.
- Sensibilizar y concientizar de la importancia del patrimonio industrial para sostener la identidad de las comunidades.
- Incorporar a los grandes circuitos nacionales otros circuitos turísticos localizados en espacios marginados.
- Preservar el patrimonio industrial y dar a conocer condiciones de trabajo y procesos técnicos-productivos, actuales y pasados.
- Promover el desarrollo productivo local a partir de un Plan Estratégico para el patrimonio industrial y su valoración turística.

Rutas culturales en la bahía de La Habana

En La Habana, el turismo ha sido una industria fundamental para el desarrollo económico y la rehabilitación edilicia. Aunque por varias décadas se ha comportado como un sector clave de la economía del país y de la capital, algunos especialistas insisten en la necesidad de que su proyección integre propuestas más auténticas, que tomen en cuenta la riqueza cultural de la ciudad, más allá de la zona del litoral norte, el centro histórico La Habana Vieja y las playas, que apueste más por la calidad en lugar de por un mayor número de turistas y que promueva directa o indirectamente otras inversiones y formas económicas que eviten el riesgo de apostar todo a una sola alternativa.

A lo largo de los años las alianzas entre turismo y patrimonio cultural se han fortalecido mediante estrategias compartidas con el Ministerio de Cultura y otras entidades relacionadas con el patrimonio a escala nacional, provincial y local, como la Red de Oficinas del Historiador y del Conservador de las Ciudades Patrimoniales de Cuba. Gracias a estos

lazos hoy se registran resultados exitosos de planes integrales y productos turísticos desarrollados sobre la base de los activos culturales y sociales de esas localidades. Las industrias creativas y culturales se encuentran entre esos emprendimientos generadores de desarrollo, empleos e ingresos a partir de la innovación, el talento y las habilidades identificadas en las ciudades y territorios portadores de cultura y conocimiento.

También se ha señalado la importancia de que las infraestructuras sean de calidad y para uso tanto de los visitantes como de los habitantes, y exista la accesibilidad adecuada en los recorridos.

Las rutas culturales del patrimonio industrial habanero entrelazan el espacio histórico, el social, el cultural y el urbano arquitectónico. Muestran las complejas relaciones de una ciudad con su puerto y de la actividad portuaria con la ciudad. El puerto y su patrimonio industrial ha tenido dinámicas transformadoras fuertes que lo han hecho cambiar en el tiempo, de acuerdo con los avances técnicos y tecnológicos, es un espacio vasto y diverso, que se comparte entre el mar, la tierra y el aire, que requiere una visión que se mueva del todo a sus partes integrantes.

Se parte de una recopilación de la historiografía de los temas seleccionados, que debe emplear los archivos de planos y fotografías históricos y aprovechar la infraestructura cultural existente, la red de museos y casas museo del centro histórico donde se podrán desplegar estos recorridos presenciales y virtuales, en exteriores e interiores, complementados con espacios para la interpretación y con diferentes soportes informativos.

Las rutas e itinerarios del patrimonio industrial en la bahía habanera que se proponen son solo un acercamiento, una primera mirada a procesos complejos que han transcurrido a lo largo de siglos, y se podrán enriquecer en la medida en que se incorporen nuevas evidencias e información a través de diversas investigaciones.

RUTAS	ITINERARIOS
1. Ruta naval y de los astilleros	Itinerario del puerto comercial
2. Ruta del sistema de flotas	
3. Ruta la Real Compañía de La Habana, primera entidad mercantil	
4. Ruta del puerto comercial desde el siglo XIX hasta la etapa posrevolucionaria	
5. Ruta del tabaco en la ciudad puerto	
6. Ruta de la energía	
7. Ruta de los afrodescendientes en el puerto	

1. Ruta naval y de los astilleros

Considerada entre las actividades industriales de mayor antigüedad y prestigio en el puerto habanero, esta actividad se concentró por varios siglos en la margen oeste de la bahía, bordeando todo el litoral y en la ensenada de Atarés. Ya en el siglo XX las instalaciones se desplazaron hacia el margen este y a la ensenada de Marimelena.⁸⁵

Durante el recorrido se destacan varias paradas o puntos de interés para realzar la descripción histórica:

1ª. Inicia en el Castillo de la Real Fuerza, museo que contiene muestras de la antigua industria naval. Frente a la fortaleza se emplazaron las primeras actividades de construcción naval que luego continúan a través del frente marítimo.

2ª. El recorrido se detiene en los exteriores de la casa Pedroso donde se muestran restos arqueológicos vinculados a la reparación de embarcaciones en el siglo XVII.

3ª. Continúa hasta la plaza de San Francisco, donde en su frente marítimo, se ubicaron los primeros embarcaderos y muelles y se realizaron las operaciones de carga y descarga y la reparación de navíos.

4ª. De la plaza de San Francisco el recorrido sigue hacia el sur, donde se construyó el primer astillero en 1722 (localizado entre esta y el Embarcadero de Regla) donde se instaló, en 1740, la grúa conocida como «La Machina» para arbolar las embarcaciones.

5ª. Frente al muelle Luz se expone cómo, al cesar la actividad del Real Astillero, se desarrollaron en la margen este de la bahía, en Regla y Casablanca, un sinnúmero de muelles y careneros para la construcción de navíos.

6ª. En la planta alta de la Terminal de Lanchas, se exponen las características de instalaciones navales como la Caribbean Drydock Company y la Empresa Nacional de Astilleros, localizadas en la riva este, que forman parte del paisaje industrial naval de la bahía, y constituyen un valioso conjunto de patrimonio industrial formado por diques, dársenas y varaderos.

7ª. Se describe cómo en la década de los años 50, se construyeron en el puerto habanero modernas instalaciones de tipo naval, como el Dique Seco no. 1, construido por la Frederick R. Harris, entre 1957 y 1959.

8ª. Frente a los Almacenes San José, se explica cómo se introducen nuevas tecnologías a partir de 1902 bajo el control del gobierno interventor

⁸⁵ La información histórica se describe en el acápite 2.4.2. Sistemas industriales. Sistema industrial naval, p. 122.

norteamericano como el dragado de la bahía, la construcción de almacenes de depósito junto a los muelles y la mejora de la infraestructura portuaria en favor del tráfico naval.

9ª. Continúa el recorrido por el litoral hasta incorporarse a la calle Egado y detenerse en la Terminal Central de Ferrocarriles, donde se construyó el Real Arsenal de La Habana en 1724, que funcionó hasta 1796.

10ª. Frente a la terminal ferroviaria, entrando por la calle Paula, se expone el desarrollo de los barrios de San Isidro y Jesús María, donde muchos de sus residentes trabajaban en actividades navales, mercantiles y portuarias.

Itinerario del puerto comercial

El itinerario del puerto comercial está integrado por tres rutas que ilustran los diferentes ámbitos y períodos en que el puerto habanero se vinculó a actividades mercantiles: la Ruta del sistema de flotas, la Ruta de la Real Compañía de La Habana, primera entidad mercantil y la Ruta del puerto comercial desde el siglo XIX hasta la etapa posrevolucionaria.⁸⁶

2. Ruta del sistema de flotas

La selección de La Habana como puerto escala y parada final de las flotas convirtió a la ciudad en un enclave excepcional. Desde 1541 hasta 1740 el puerto fue privilegiado con esta actividad que lo convirtió en almacén, en mercado dinámico y propició el desarrollo temprano de la ciudad y su vocación terciaria. Los espacios físicos fundamentales para explicar este proceso se muestran en las siguientes paradas:

1ª. Museo naval del Castillo de La Real Fuerza,

2ª. Casa de Tacón no. 4, dedicada al Museo de la Arqueología.

3ª. Centro de Visitantes.

3. Ruta de la Real Compañía de La Habana, primera entidad mercantil

1ª. Inicia esta ruta con una parada en los restos del antiguo muelle de Caballería donde se expone el desarrollo de los muelles públicos en el litoral entre 1794 y 1845, cubriendo el espacio entre el Castillo de la Real Fuerza y la grúa la Machina.

2ª. Continúa el recorrido hasta el Palacio del Segundo Cabo que funcionó como Casa de Correos e Intendencia de Hacienda.

3ª. En el Edificio Horter (frente a la plaza de Armas) se explica cómo existieron empresas comerciales importantes ubicadas en el entorno del puerto, por las facilidades de su cercanía con los almacenes y redes de transporte.

4ª. Luego se continúa hasta la zona del puerto, cercana a la plaza de Armas donde se señalan ejemplos de casa almacén como la de San Pedro y Obispo y la casa Pedroso en Baratillo no. 101, con tipologías capaces de adaptarse a las necesidades mercantiles de sus propietarios a través de las accesorias para la renta.

5ª. A la entrada de las calles Obispo y O'Reilly se explica el desarrollo de los dos ejes comerciales donde se vendía todo tipo de productos importados.

6ª. En la calle Obispo se muestran varios ejemplos de la casa almacén, donde se combinaban los espacios concebidos para las actividades productivas y comerciales con las residenciales (tipología mixta).

7ª. El recorrido se dirige al sitio que ocupaba la antigua casa de Don Juan de Jústiz en el callejón de igual nombre, donde se efectuaba el comercio ilegal.

8ª. Culmina esta ruta, en el espacio donde se ubicaba la Real Aduana, hoy edificio de La Marina, para explicar el funcionamiento de esta casa comercial en el pasado.

⁸⁶ La información histórica para estas tres rutas se describe en el acápite 2.4.2. Sistemas industriales. Sistema del puerto comercial, p. 127.

4. Ruta del puerto comercial desde siglo XIX hasta la etapa posrevolucionaria

En el siglo XIX se desarrollan las tipologías de hierro fundido, importadas de Europa, lo que permite la construcción de amplios almacenes tanto en la margen oeste de la bahía, como en Casablanca y Regla, al norte. Esta ruta muestra muchas de las instalaciones en las siguientes paradas:

1ª. Comienza la ruta en el Convento de San Francisco. En el lugar se expone la relevancia de la actividad de la Aduana: su área de acción se amplió con almacenes hasta la muralla de mar e incluyó, en 1841, el Convento de San Francisco. En 1914 los muelles Generales del Estado (de Caballería y de San Francisco) dispuestos a lo largo del litoral y con una estructura de columnas de hierro y techos de zinc, son sustituidos por tres espigones y muelle con el mejor equipamiento, facilidades viales y de transporte ferroviario anexos a un edificio que funcionaba como almacén y aduana a manera de los docks, hoy edificio Sierra Maestra.

2ª. Luego se dirige el recorrido hasta el muelle flotante. Desde este punto se visualizan en la ribera opuesta, los almacenes concentradores de Regla (Almacenes del Quinto) y la Punta de Santa Catalina donde se ubicaron los antiguos almacenes del mismo nombre, de los cuales solo quedan los restos arqueológicos de su cimentación.

3ª. La ruta continúa hasta el antiguo espigón de Paula (actual Cervecería), donde se muestran las actividades que caracterizaron a los espigones Juan Manuel Díaz, Aracelio Iglesias y el de Paula, respectivamente.

4ª. Se visita el Almacén del Tabaco y la Madera construido en el siglo XX sobre el muelle de Paula, convertido en cervecería artesanal y espacio cultural recreativo.

5ª. Por el litoral se continúa hasta los almacenes de San José, en esta parada se expone como funciona-

ron los denominados almacenes de depósito de San José y los de Hacendados en la ensenada de Atarés, obras con las cuales la ciudad se sumó al auge mundial de las estructuras de hierro.

6ª. Se culmina el recorrido en el castillo de Atarés donde se visualizan otras instalaciones construidas después de 1959 como:

- La Terminal Marítima Haiphong
- La Terminal Marítima Portuaria, con dos atraques, acceso ferroviario y vial preparada para la descarga de automóviles ligeros y el muelle «Manuel Porto Dapena» destinado a la carga general.
- La Terminal de Contenedores de La Habana TCH. S.A.
- Los muelles de Atarés y de Regla Coal.

5. Ruta del tabaco en la ciudad puerto

En La Habana se localizó gran parte de la manufactura y comercialización del tabaco a lo largo de varios siglos. La demanda del producto para el consumo interno y la exportación aumentó a mediados del siglo XVII. La materia prima se compraba a precio fijo y se exportaba a Sevilla para su posterior elaboración.⁸⁷

Las entidades mercantiles habaneras, primero la Real Factoría de Tabaco en 1717, luego la Real Compañía de Comercio de La Habana en 1740 y finalmente la Nueva Factoría hacia 1761 se encargaron, de acuerdo con el monopolio establecido por la metrópolis, de prohibir la manufactura local para elaborar rapé y cigarrillos, por lo que solo se desarrolló la producción de tabaco torcido, conocido como habano.

En la ruta se detiene el recorrido en varias instalaciones tabacaleras ubicadas fuera del antiguo recinto amurallado donde lograron competir en esplendor y magnificencia con otras edificaciones importantes de la ciudad.

En cada una de estas visitas destaca los diferentes periodos de desarrollo en el sector:

⁸⁷ La información histórica de esta ruta se describe en el acápite 2.4.2. Sistemas industriales. Sistema de la industria tabacalera, p. 134.

1ª. Inicia el recorrido en la Real Factoría de Tabaco (Diaria entre Revillagigedo y Factoría), donde se explica el desarrollo de la industria del tabaco y su comercialización en La Habana.

2ª. Desde la calle Factoría se enrumba hacia la calle Zuleta donde se localiza la fábrica «Calixto López» (Zulueta no. 702). El inmueble fue construido en el año 1888 para fábrica de tabacos y almacén de rama, aunque más tarde asumió la fabricación de cigarrillos. Se desarrolla en casi toda una manzana en tres niveles. Internamente se ajustó a las demandas de la industria y de la ciudad con un sobrio diseño, patio interior, grandes espacios libres y el último nivel habilitado como almacén con columnas de hierro fundido.

3ª. Por la calle Zulueta se dirige el recorrido hasta la antigua fábrica de tabaco Gener y Cía «La Escepción» (Zulueta no. 560), construida en 1880 para manufactura y almacén tabacalero. En 1932 aún permanecía vinculada a la rama tabacalera funcionando como fábrica de cigarros. En la actualidad el edificio se ha rehabilitado y desarrolla una función educacional.

4ª. Luego se continúa hasta el Capitolio y al fondo de esta instalación se muestra la fábrica «Partagás» (Industria no. 520), fundada en 1900. Se distingue por una apariencia sólida a partir de dos volúmenes medianeros, simétricos, con vanos alargados y balcones corridos con barandas de hierro. Está en proceso de rehabilitación.

5ª. El recorrido se incorpora nuevamente a la calle Zulueta y finaliza con la visita a la antigua fábrica «La Corona» (Zulueta no. 106). El edificio fue construido en 1902 con el sistema de armazones de hierro y acero vestidos de cemento. Su portal de columnas dóricas mantuvo el uso público, pero los pisos superiores tenían una solución continua, poco experimentada en otras tabaquerías habaneras. Los obreros le llamaron la «Casa de Hierro», y más tarde «El Panteón» por arruinar a muchas fábricas tradicionales de la industria tabacalera cubana. Hoy se rehabilita como hotel.

6. Ruta de la energía

Esta ruta comprende tres sectores fundamentales en el entorno de la bahía que se identifican a través de sistemas industriales significativos, involucrados en la generación de electricidad, la producción de gas manufacturado y el procesamiento y refinación de petróleo. Será necesario realizarla a través de un video, debido al acceso restringido a las mismas. Se expondrá su pasado y presente, así como su trascendencia para la ciudad y el país.⁸⁸

Producción de gas

- Planta de Gas Melones de 1878, construida para producir gas manufacturado a partir de carbón, y garantizar el alumbrado de La Habana con lámparas de aceite.

Termoeléctricas:

- Central termoeléctrica de Tallapiedra
- Termoeléctrica Antonio Maceo construida en 1954 y ampliada en 1975, actualmente desactivada
- Termoeléctrica Frank País se concibió en el año 1957 y se concluyó en 1961 para abastecer de servicio eléctrico a la nueva zona de desarrollo en la Habana del Este, en desuso.

Refinería

- Refinería de petróleo Belot entre Regla y Casablanca, fue la primera en el país. Posteriormente estas instalaciones se ampliaron y modernizaron con las refinerías de las transnacionales Esso y Shell, nacionalizadas con la revolución y renombradas «Nico López», instalación que sigue activa.

7. Ruta de los afrodescendientes en el puerto

Esta ruta se complementa con imágenes mediante un video o un *PowerPoint* narrado y se puede exponer en la Casa de África (Obrapia entre Mercaderes y San Ignacio), en el Palacio del Segundo Cabo, y en el Museo del Castillo de Atarés, entre otros lugares del Centro Histórico.

⁸⁸ La información histórica de esta ruta se describe en el acápite 2.4.2. Sistemas industriales. Sistema de la industria energética, p. 136.

Síntesis histórica

Desde mediados del siglo xvi los negros esclavos trabajaron en la edificación de las fortificaciones, de ahí viene su aprendizaje de oficios como herreros, canteros, carpinteros o albañiles. Muchos dueños alquilaban sus esclavos y durante la estancia de la flota pedían por ellos un jornal más alto; de esa forma disponían de una apreciable renta sin trabajar. Durante esos años La Habana fue un verdadero hervidero de obras militares y de construcción de infraestructura como la Zanja Real.

La población permanente tenía un apreciable porcentaje de negros libres o esclavos que se ocupaban en las diversas funciones del sector terciario como herreros, aguadores, vendedores ambulantes o fijos y carretoneros, en tanto las mujeres se desempeñaban como posaderas, lavanderas, costureras o prostitutas, ocupaciones que permitieron a muchas esclavas obtener la libertad.

Los negros «horros», apodo que definía a los esclavos que compraban su libertad economizando sus ingresos, tenían solares propios que lindaban con los de sus vecinos blancos.

Existían los cabildos de nación, sociedades que se caracterizaban por poseer una forma de pertenencia voluntaria, cuyo modo de integración se distinguía por incluir varias categorías sociales. Aunque legalmente sus miembros tenían que ser africanos libres, la mayor parte había arribado a la Isla como esclavos y esta circunstancia de su pasado los comprometía de cierta forma y también los alentaba a procurar la emancipación de aquellos amigos o parientes, fuesen consanguíneos o no, que permanecían en estado de servidumbre. Tanto los esclavos de nación como sus descendientes criollos, libres o esclavos, participaban eventualmente en las reuniones.

Estas sociedades también se caracterizaban por la pluralidad social y económica de sus integrantes, pues en tanto algunos poseían propiedades urbanas

o rurales, otros carecían de bienes inmuebles. Los había ocupados en oficios calificados, como los de sastres, albéitares, cocineros, cocheros, albañiles o carpinteros, en tanto los menos eran portadores de ocupaciones muy rentables, como la de muñidores o la de capataces en los muelles, pero la mayor parte de sus miembros eran simples jornaleros que realizaban trabajos en las esferas de los servicios y de la producción.⁸⁹

Cuando dejó de existir el sistema de flotas, la industria dominante en el puerto de La Habana con sus actividades terciarias y mercantiles se vinculó a la fabricación de embarcaciones en el Real Arsenal, que alcanzó su máximo esplendor a mediados del siglo xviii; la construcción de embarcaciones también aprovechó la mano de obra de negros libres y esclavos y contribuyó a perfeccionar oficios como la herrería, la carpintería y la ebanistería.

Con la Real Compañía de Comercio de La Habana que constituyó una importante fuente para la acumulación de caudales, también florecería el comercio de tabaco, cuyo reflejo en la ciudad fue la construcción de la Real Factoría, donde trabajaron en labores desde constructivas hasta mercantiles.

Tanto el Real Arsenal como la Real factoría de Tabacos, se ubicaron fuera de la ciudad amurallada, al sur del último baluarte. En sus alrededores comenzó a asentarse una población de trabajadores, dedicada a diversos oficios, mayormente integrada por negros y mulatos. En este contexto comenzó a desarrollarse el barrio del Arsenal y más tarde, en 1741, el de Jesús María. Guadalupe y La Salud también fueron barrios suburbanos esencialmente populares vinculados a las actividades de la zona portuaria.

Desde los años 60 del siglo xviii y durante el siglo xix el trabajo de los muelles era realizado principalmente por pardos y morenos fundamentalmente libres, que cargaban los fardos y las cajas y conducían los carretones Y también desarrollaban

⁸⁹ María del Carmen Barcía: *Los ilustres apellidos: negros en La Habana colonial*, pp. 19-34.

otros oficios en la esfera de los servicios por lo que residían en gran medida en la zona intramuros desde donde realizaban actividades necesarias para la vida humana como la zapatería, la sastrería y la herrería, y de forma destacada la carpintería y la ebanistería, realizándose obras perfectamente acabadas y con extrema habilidad «comparables con las de los ingleses».⁹⁰

En los barrios de la zona extramural que rodeaban el puerto y la bahía, habitaba una población abigarrada desde el punto de vista racial y social. En esos barrios tenían su sede los juegos, tierras o potencias *abakuá*. Esta es una sociedad secreta masculina unida por un sagrado vínculo, con un estricto código de honor en el que priman la valentía y la lealtad de sus miembros, no se admite debilidad o flaqueza alguna, entre ellos son hermanos o *ekobios*.

Los *abakuás* predominaban entre los obreros portuarios de La Habana, Matanzas y Cárdenas. La mayor parte de los que trabajaban en el puerto de La Habana durante los años 1960 se consideraban *ñáñigos*. Enrique Sosa planteaba cómo las sociedades habaneras se organizaron al estilo de las que existían en el Calabar, junto a los embarcaderos marítimos o fluviales, para poder efectuar los ritos

sacrificatorios. La orilla del mar es esencial para los *ñáñigos*. Así fue en el fondeadero de Regla y así continúa siendo en los ríos y playas de La Habana.⁹¹

Es en el medio socio laboral de los muelles de La Habana donde está la presencia más auténtica, en las bodegas y cubiertas de los barcos y en los muelles. Muchas referencias sitúan a la sociedad secreta *Abakuá* en Cuba a comienzos del siglo XIX, en 1837, con su fundación en el poblado de Regla, con el nombre de *Efik Obuton*, sin embargo, desde 1763 el Conde de Ricla decretó que el trabajo en los muelles fuese realizado por los miembros de los batallones de milicias disciplinadas de pardos y morenos de La Habana, integradas en su mayor parte por africanos carabalíes lo que hace suponer que la presencia *abakuá* es más antigua. Estos se organizaban en cuadrillas, cada una con un *capataz*.

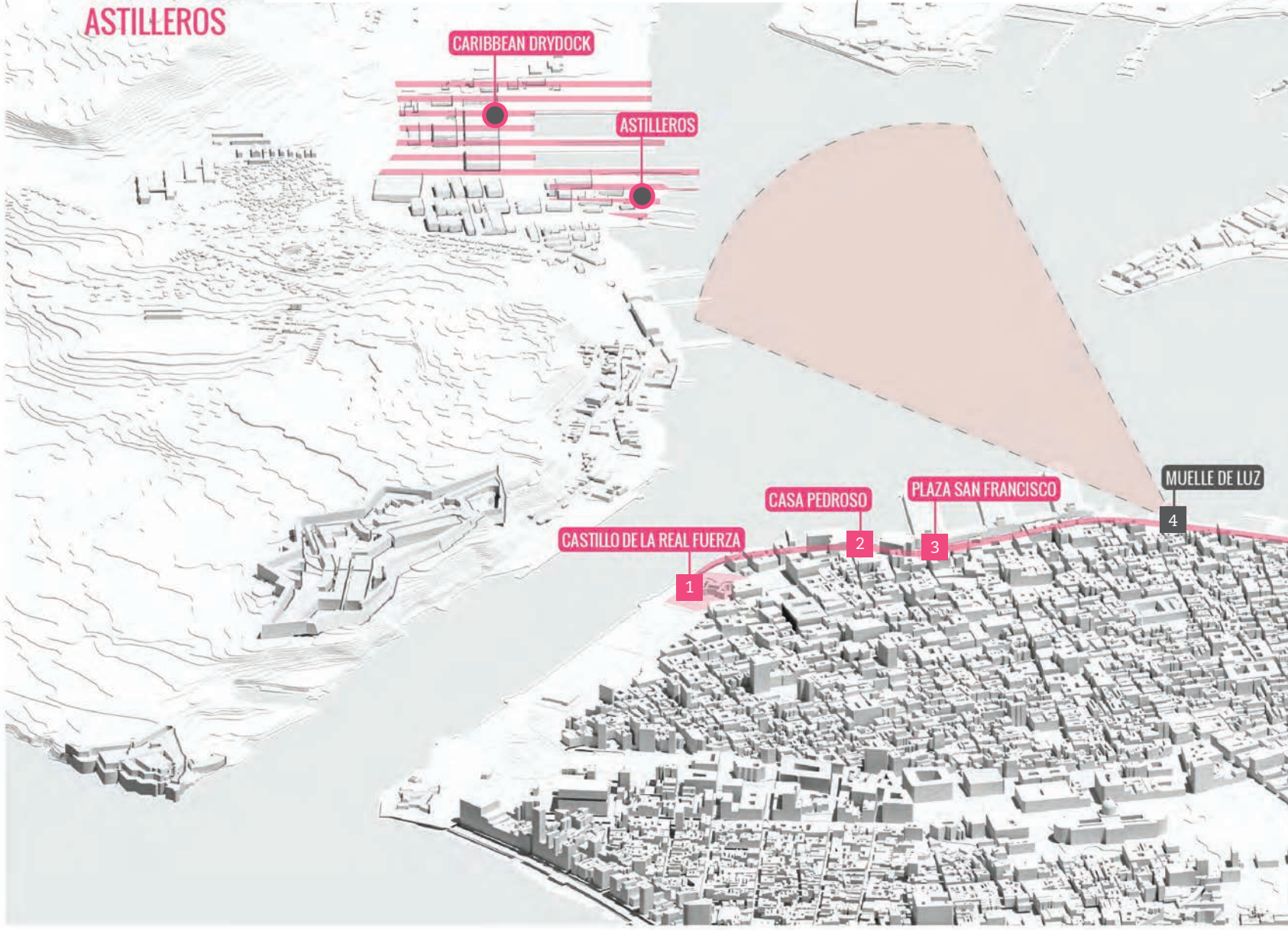
Con una población vinculada al mar, en Regla abundaban los pescadores, marineros, calafates, carpinteros de ribera, guadañeros, chalaneros y braceros. Muchos de ellos, negros y mestizos libres, se empleaban allí en la carga y descarga de los buques. Las labores de estiba a bordo de los barcos estaban reservadas a personal blanco o a negros y mulatos libres.

⁹⁰ *Ibidem*, pp. 19-34.

⁹¹ Rafael López Valdés: *Pardos y Morenos esclavos y libres en Cuba y sus instituciones en el Caribe hispano*, pp. 292-293.

R1

RUTA NAVAL
Y DE LOS
ASTILLEROS



CARIBBEAN DRYDOCK

ASTILLEROS

CASA PEDROSO

PLAZA SAN FRANCISCO

MUELLE DE LUZ

CASTILLO DE LA REAL FUERZA

1

2

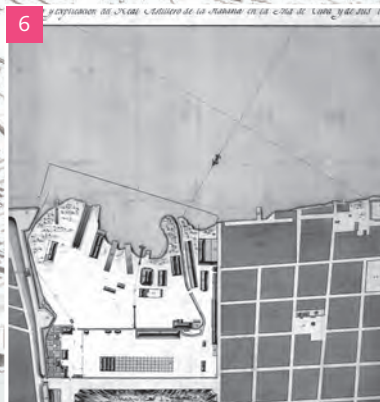
3

1

2

3

4



4. Muelle de Luz: al cesar la actividad del Real Astillero a finales del siglo XVIII, se desarrollaron diversos muelles y careneros para la construcción de navíos en el margen este de la bahía, en Regla y Casablanca. Desde este punto se visualizan estas instalaciones navales como la Caribbean DryDock Company y el Dique Seco No.1.

La Caribbean Drydock Company y la Empresa Nacional de Astilleros, construidas en el siglo XX, concentran un conjunto de diques, dársenas y varaderos en el litoral costero. Destaca el Dique Seco No. 1, una moderna instalación construida por la compañía especializada Frederick R. Harris en 1956 y puesta en marcha en 1959. Contaba con 145 m de longitud y una capacidad para buques de entre 10 mil y 12 mil toneladas.

5. Almacenes San José: en 1902 bajo el control del gobierno interventor norteamericano se introducen nuevas tecnologías como el dragado de la bahía, la construcción de almacenes de depósito junto a los muelles y la mejora de la infraestructura portuaria en favor del tráfico naval.

6. Estación Central de Ferrocarriles: En este lugar se construyó el Real Arsenal se construyó en 1724, fuera de las murallas, cuando los astilleros perjudicaron el movimiento comercial del puerto. Sus gradas, sierra hidráulica, su torre de arboladura, y las embarcaciones allí construidas, lo definieron como el más importante arsenal americano y el más relevante del Imperio Español del siglo XVIII. En su lugar se erigió la Terminal de Ferrocarriles de Cuba.

7. Barrio San Isidro: frente a la Terminal de Trenes, entrando en la calle Paula, se desarrollaron los barrios de San Isidro y Jesús María, donde muchos de sus residentes trabajaban en actividades navales, mercantiles y portuarias.

1. Castillo de la Real Fuerza: en esta fortaleza se ubica el museo de la industria naval con muestras históricas desde el siglo XVII. Las primeras actividades de construcción naval se emplazaron frente a este lugar desde el siglo XVI.

2. Casa Pedroso: frente a la edificación, a la entrada de la calle Obrapía, están expuestos restos arqueológicos vinculados a la reparación de embarcaciones en el siglo XVII.

3. Embarcadero de San Francisco: el primer astillero se localizó en 1722 entre la plaza de San Francisco y el embarcadero de lanchas o Muelle de Luz, cerca de la Comandancia de la Marina, donde se instaló en 1740 la grúa «La Machina» para arbolar las embarcaciones



1. Muelles y espigones del Sierra Maestra: los muelles Generales del Estado (muelles de Caballero y San Francisco) se desarrollaron a lo largo del litoral con una estructura de columnas de hierro y techos de zinc, hasta que se sustituyen en 1914, por muelles y tres espigones con el mejor equipamiento, facilidades viales y de transporte ferroviario anexos a un edificio que funcionaba como almacén y aduana a manera de docks.



2. Muelle Flotante (antiguos Muelles del Gobierno): aquí se ubicaba parte del sistema de muelles conocidos como Terminal Portuaria Margarito Iglesias, demolidos en el siglo xx y sustituidos por el actual Muelle Flotante. Desde este punto se visualizan los Almacenes de Regla (Almacenes del Quinto) y la Punta de Santa Catalina donde se ubicaron los antiguos muelles del mismo nombre de los cuales solo quedan vestigios arqueológicos de su cimentación.



3. Espigón de Paula: donde antaño se ubicaba el Almacén del Tabaco y la Madera, se erigió sobre el mar, un espigón y edificio con técnicas constructivas modernas como el hormigón armado, estructuras de hierro y acero, y acceso de líneas férreas. Después de 1960, formó parte de la terminal portuaria Margarito Iglesias. Actualmente se ha convertido en una instalación gastronómica.

4. Muelles y almacenes de San José: su arquitectura y actividad cambiaron la imagen del puerto habanero. Fueron concebidos en 1853 como docks con armaduras y columnas de hierro enmascaradas con una fachada de cantería que se adapta al contexto. El edificio se ha transformado para funciones culturales.

5. Espigón y almacenes Juan Manuel Díaz: son diez almacenes continuos de armaduras de hierro y cubierta a dos aguas conocidos como Los Picos. Construidos en 1930, hoy se someten a un proyecto de refuncionalización, Habanía 500 como museo de la ciudad y para actividades culturales diversas.

6. Castillo de Atarés: Desde este emplazamiento se visualizan:

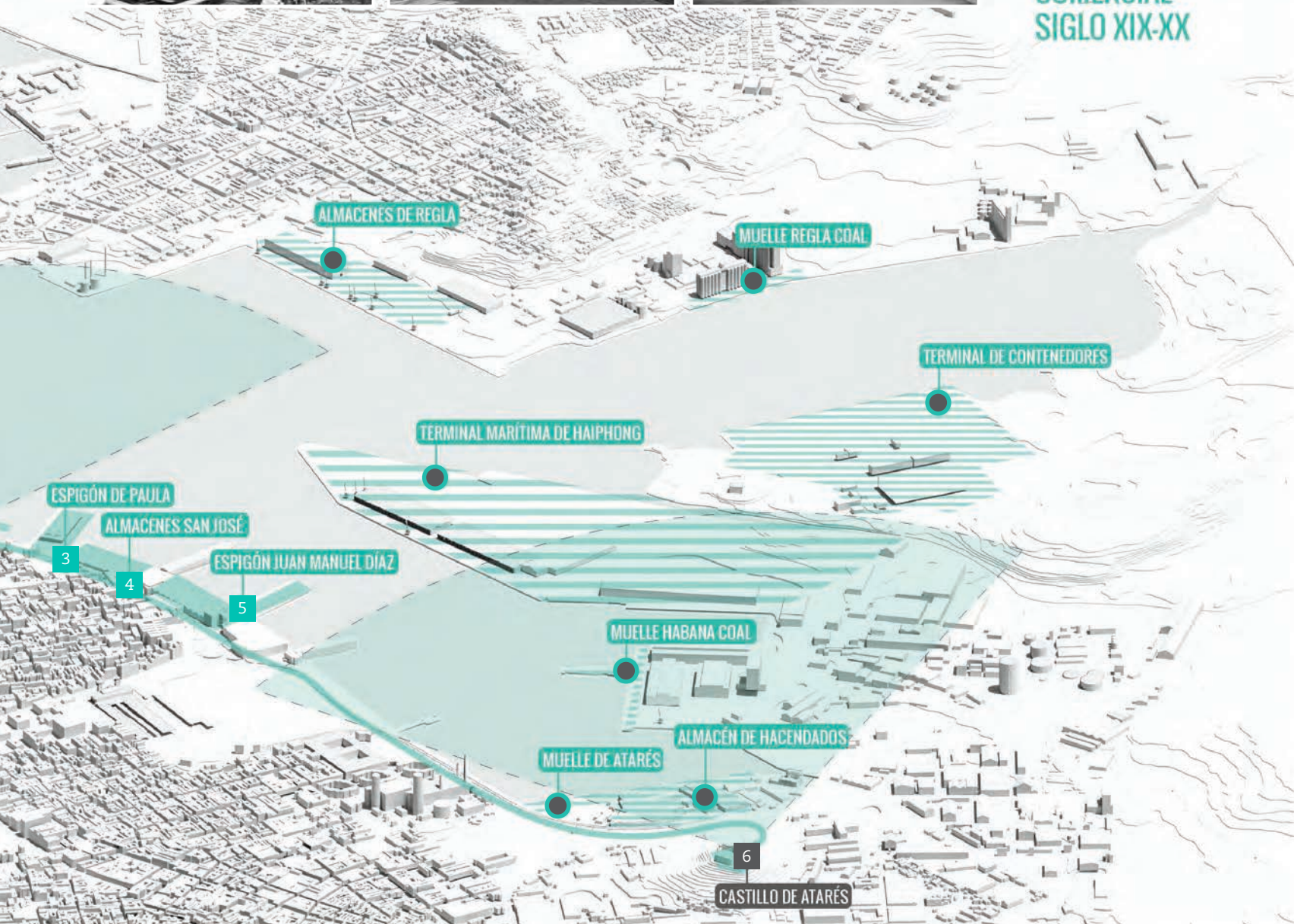
- Terminal Marítima de Haiphong, conjunto de almacenes construido entre 1955-1959 con estructuras de hormigón armado y losas prefabricadas. Destinada a garantizar un mayor tráfico marítimo en el puerto.
- Terminal de Contenedores de La Habana, acondicionada a finales del siglo xx en una zona rellena y ganada al mar, donde se ubicaba Cayo Cruz, antiguo basurero de la ciudad.
- Muelles de Atarés, posteriormente Flota Cubana de Pesca y Servicios Técnicos Navales.
- Muelles de Regla Coal, vinculados a los antiguos depósitos de carbón para el servicio de las compañías ferroviarias cubanas y los ingenios azucareros. Se utilizan actualmente para dar servicios a los molinos de trigo Turcios Lima.
- Almacenes de Hacendados, en la ensenada de Atarés, edificados en 1855. Hasta 1959 prestaron servicios como Terminal de Ferris y en 1963 como Conglomerado Pesquero.





R4

RUTA DEL PUERTO
COMERCIAL
SIGLO XIX-XX



R5

RUTA DEL TABACO EN LA CIUDAD - PUERTO

1. **Real Factoría de Tabaco (Diaria entre Revillagigedo y Factoría):** el tabaco producido en Cuba se compraba a precio fijo y se exportaba a Sevilla para su elaboración. Las entidades mercantiles en La Habana, primero la Real Factoría de Tabaco en 1717, luego la Real Compañía de Comercio de La Habana en 1740 y finalmente la Nueva Factoría hacia 1761, se encargaron del monopolio establecido por la metrópolis.

2. **Fábrica «Calixto López» (Zulueta no. 702):** el inmueble fue construido en el año 1888 para fábrica de tabacos y almacén de rama, aunque más tarde asumió la fabricación de cigarrillos. Se desarrolla en casi toda una manzana en tres niveles. Internamente se ajustó a las demandas de la industria y de la ciudad con un sobrio diseño, patio interior, grandes espacios libres y el último nivel habilitado como almacén con columnas de hierro fundido.

3. **Antigua fábrica de tabaco Gener y Cía «La Escepción» (Zulueta no. 560):** la fábrica fue construida en 1880 para manufactura y almacén

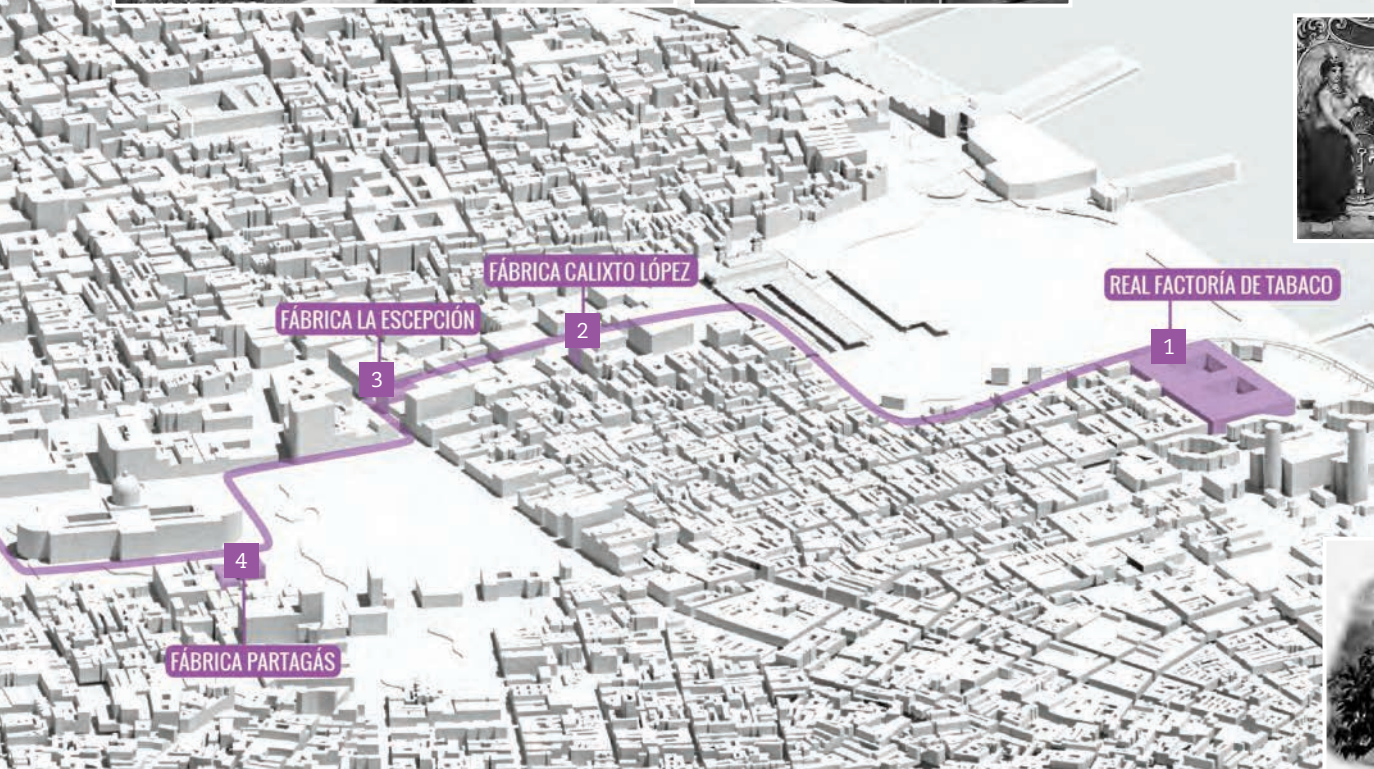
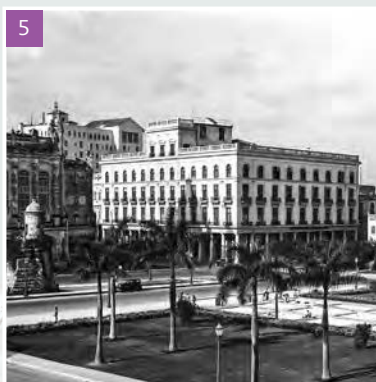
tabacalero. En 1932 aún permanecía vinculada a la rama tabacalera funcionando como fábrica de cigarros. En la actualidad el edificio se ha rehabilitado y desarrolla una función educacional.

4. **Fábrica «Partagás» (Industria no. 520):** esta instalación localizada al fondo del Capitolio, fue fundada en 1900. Se distingue por una apariencia sólida a partir de dos volúmenes medianeros, simétricos, con vanos alargados y balcones corridos con barandas de hierro. Está en proceso de rehabilitación.

5. **Fábrica «La Corona» (Zulueta no. 106):** el edificio fue construido en 1902 con el sistema de armarzones de hierro y acero vestidos de cemento. Su portal de columnas dóricas mantuvo el uso público, pero los pisos superiores tenían una solución continua, poco experimentada en otras tabaquerías habaneras. Los obreros le llamaron la «Casa de Hierro», y más tarde como «El Panteón» por arruinar a muchas fábricas tradicionales de la industria tabacalera cubana. Hoy se rehabilita como hotel.

FÁBRICA LA CORONA

5



3.5. Inventario participativo de la mujer en el proceso industrial de la bahía

Realizar un inventario del patrimonio inmaterial de forma participativa resulta vital para el reconocimiento y sensibilización de quienes son protagonistas.

Por tal motivo el Plan Maestro, junto a otras entidades de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH), desarrollará a partir de la gestión participativa un inventario del patrimonio inmaterial industrial asociado a la Bahía de La Habana, con énfasis en el papel de la mujer.

Papel: la mujer en el desarrollo del patrimonio industrial de la Bahía de La Habana.

Objetivo general

Reconocer el papel de la mujer en el desarrollo del patrimonio industrial de la Bahía de La Habana.

Objetivo específicos

- Diagnosticar la participación de la mujer en el desarrollo industrial de la Bahía de La Habana.
- Visibilizar el rol de la mujer en el desarrollo del Patrimonio Industrial en el territorio.

Instrumentos

1. Construcción de Fichas del patrimonio inmaterial industrial.
2. Análisis de documentos relacionados (reportajes, tesis, libros, fotografías, archivos históricos).
3. Directorio: Mujeres en la Bahía.

4. Entrevistas semiestructuradas *online* sobre el papel de la mujer en el desarrollo industrial de la Bahía.
5. Talleres *online* con mujeres vinculadas a la Bahía (dos grupos focales de mujeres).
6. Concurso *online*: Papel de la mujer en el desarrollo de la Bahía.
7. Reportaje visual sobre mujeres asociadas al desarrollo patrimonial de la Bahía.

Desarrollo de las actividades

1. Construcción de Fichas del patrimonio inmaterial industrial

- Construcción de Listado de recursos inmateriales asociados a la Bahía de La Habana.
- Levantamiento de información y fotografía para la construcción de fichas del patrimonio inmaterial industrial asociado a la Bahía.

2. Análisis de documentos relacionados (reportajes, tesis, libros, fotografías, archivos históricos, internet)

- Levantamiento y análisis de información existente, vinculada a la participación de la mujer en el desarrollo del patrimonio industrial de la Bahía de La Habana. La búsqueda incluye una mirada longitudinal de este tema, desde el período colonial en la historia de nuestro país hasta la actualidad.

3. Directorio: Mujeres en la Bahía

- Elaboración de un listado detallado que recoja los contactos de las diferentes instituciones o

personas que pueden tributar información sobre el papel de la mujer en el desarrollo del patrimonio industrial de la Bahía de La Habana.

Incluye:

- nombre y dirección de instituciones
- nombre de personas vinculadas al tema o con dominio de información
- cargos que desempeñan
- teléfonos y correos electrónicos institucionales y particulares
- cualquier otra vía de intercambio de información

4. Entrevistas semiestructuradas *online* sobre el papel de la mujer en el desarrollo de la bahía

- Levantamiento de información desde protagonistas seleccionados, análisis de estadísticas y elementos novedosos sobre la presencia y participación actual de la mujer en estas instituciones.

Ejemplos:

Dirigida a: instituciones ubicadas en el territorio de la Bahía de La Habana

El Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, solicita colaboración de la institución _____ para el levantamiento de información relacionada con la PARTICIPACIÓN Y EL PAPEL DE LA MUJER EN LAS ACTIVIDADES FABRILES Y PORTUARIAS.

Esta información tributará a la elaboración de un Plan para la Salvaguarda del Patrimonio Industrial de la Bahía de La Habana. A continuación se presenta el listado con la información relevante. Su completamiento resulta esencial para el presente estudio.

De su institución:

- Total de personas que trabajan en la institución
- Porcentaje de mujeres trabajando en la institución
- Principales puestos que ocupan las mujeres en la institución

- Porcentaje de mujeres trabajadoras dirigentes
- Porcentaje de mujeres que ocupan puestos tradicionalmente masculinos
- Breve reseña histórica sobre la participación y el papel de la mujer en la vida portuaria y en las actividades fabriles, asociadas a la institución.

Dirigida a: Direcciones Municipales de Trabajo y Seguridad Social de los municipios comprendidos en los derroteros del territorio de la Bahía de La Habana

El Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, solicita colaboración de la Dirección Municipal de Trabajo y Seguridad Social del Municipio _____, para el levantamiento de información relacionada con la PARTICIPACIÓN Y EL PAPEL DE LA MUJER EN LAS ACTIVIDADES FABRILES Y PORTUARIAS.

Esta información tributará a la elaboración de un Plan para la Salvaguarda del Patrimonio Industrial de la Bahía de La Habana. A continuación se presenta el listado con la información relevante. Su completamiento resulta esencial para el presente estudio.

Del municipio:

- Porcentaje de mujeres dirigentes de las fábricas e industrias asociadas al puerto, en la actualidad.
- Porcentaje de mujeres que se desempeñan vinculadas al puerto y sus industrias.
- Principales oficios u ocupación laboral de las mujeres vinculadas al puerto y sus industrias.

5. Talleres *online* con mujeres vinculadas a la bahía

Taller 1: Dirigido a diferentes mujeres que han contribuido desde la gestión del patrimonio cultural a la salvaguarda de la Bahía de La Habana.

Taller 2: Dirigido a mujeres que forman parte de instituciones ubicadas en la zona industrial de la bahía y que desempeñan diversas funciones u oficios en la zona.

6. Concurso *online*

Este concurso pretende visualizar y registrar el papel de la mujer en el desarrollo de la bahía desde la antigüedad hasta nuestros días.

Dirigido a niños, niñas y adolescentes: a partir de dibujos o poesías donde se represente el papel de la mujer en el desarrollo de la Bahía

Dirigido a profesionales: pretende visibilizar los estudios, investigaciones, tesis, en torno al tema, desde una visión científica y respaldada por una metodología y postura investigativa comprometida

Dirigido a adultos mayores: a partir de cuentos, historias de vida, leyendas, experiencias

cotidianas, fotografías personales, que visibilicen a la mujer en el desarrollo de la bahía.

Resultados esperados

- Banco de fotos y documentos históricos sobre la participación de la mujer en el patrimonio industrial de la bahía.
- Directorio personalizado de contactos institucionales donde se registra la participación activa de la mujer en el patrimonio industrial habanero.
- Elaboración de fichas del inventario del patrimonio inmaterial industrial.
- Publicación (Cuaderno Informativo) sobre la Mujer y el Patrimonio Industrial asociado a la bahía de La Habana.
- Audiovisual para el concurso: «La bahía con rostro de habaneras».

Figura 92. Taller dirigido a mujeres que forman parte de instituciones ubicadas en la zona industrial de la bahía.

Figura 93. Página siguiente: presentación del video para el concurso «La bahía con rostro de habaneras»

Fuente: Centro A+ Adolescentes de la OHCH.





CONCURSO La bahía

con rostro de habaneras



ANA MARGARITA MARTÍNEZ
JEFA DE UNA TERMINAL PORTUARIA

DINORA PALAY
JEFA DEL GRUPO CONTABLE FINANCIERO EN LA TERMINAL HAIPHONG

EDITH VICTORIA BURTON
JEFA DE CONTROL INTERNO

ANA MARÍA ESPINOSA
JEFA DEL GRUPO DE MANTENIMIENTO CONSTRUCTIVO

MARGARITA DÍAZ
JEFA DE CUADROS DE LA EMPRESA DE SERVICIOS PORTUARIOS





4. Atlas del patrimonio industrial de la bahía de La Habana

4.1. Atlas del patrimonio industrial de la Zona de Protección Bahía de La Habana

El Atlas del Patrimonio Industrial de la Zona de Protección Bahía de La Habana tiene como objetivos inventariar, registrar y documentar posibles piezas, sistemas, procesos y manifestaciones industriales en la bahía habanera y sus zonas aledañas. Permite, además, acompañar los procesos urbanos de dichas áreas al poder convertirse, por sus valores, en elementos significativos del paisaje, del territorio y de la comunidad.

Este instrumento concentra la información a través de las fichas del patrimonio industrial, registradas en formato digital, lo cual permite reunir en una base de datos, abierta y progresiva, una amplia gama de información y análisis de los recursos industriales de la zona, y una actualización sistemática y continua. Esta labor se desarrolla desde hace varios años, y ha sido posible por las alianzas entre instituciones y actores locales que trabajan en estos temas con el apoyo de proyectos de cooperación.

Abordar el patrimonio cultural desde una visión territorial y espacial, permite convertir el Atlas en un instrumento de consulta imprescindible y, además, abre el camino para iniciar los procesos de definición de los grados de protección de cada una de las piezas del patrimonio material estudiadas y por consiguiente, la preservación y salvaguarda del

patrimonio industrial de la bahía habanera y su entorno.

El Atlas se estructura en tres bloques fundamentales: el Paisaje Cultural⁹², el Patrimonio Material, y el Patrimonio Inmaterial, donde se presentan los bienes y manifestaciones culturales más significativos de la bahía habanera. La construcción de un registro de esta magnitud y complejidad, requiere de varias consultas, talleres y de un proceso participativo inclusivo.

En esta publicación se muestra una representación de las fichas del patrimonio material e inmaterial elaboradas, según su clasificación y características. Como parte del proceso de catalogación, se presentará el inventario íntegro a la autoridad pertinente para dar curso a su protección legal.

Los elementos a inventariar fueron conciliados con el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura, órgano rector de la actividad del inventario y protección del patrimonio cultural de la nación.

El inventario de los componentes del patrimonio industrial material e inmaterial que se exponen, se organiza como se muestra a continuación.

⁹² Abordado ampliamente en el Plan de Manejo Paisaje Cultural Bahía de La Habana, Avance del 2016, realizado por el Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

PATRIMONIO MATERIAL

1. Bienes inmuebles:

1.1. Infraestructuras

- Muelles
- Dársenas
- Espigones
- Diques
- Astilleros
- Varaderos
- Ferrocarril
- Puentes
- Túneles

1.2. Edificaciones y sistemas industriales

- Almacenes
- Silos
- Fábricas
- Termoeléctricas
- Estaciones eléctricas
- Refinerías
- Gasoductos
- Estaciones marítimas
- Estaciones terrestres
- Faros

1.3. Sitios Arqueológicos

- Prehispánico: Terrestre/Litoral
- Histórico: Subacuático/Terrestre/Litoral

2. Bienes muebles (acompañan a los bienes inmuebles)

- Artefactos
- Vehículos y embarcaderos
- Instrumentos de navegación
- Herramientas y maquinarias
- Documentos
- Fotos
- Vestimentas

3. Bienes materiales asociados

- Avenidas
- Miradores
- Centros de investigación

PATRIMONIO INMATERIAL

1. Tradiciones y expresiones orales

2. Manifestaciones del arte popular

- Tradiciones musicales
- Danzarias
- Literarias
- Teatrales
- Audiovisuales y plásticas
- Ceremonias, festividades
- Manifestaciones del arte popular

3. Cultos, ceremonias, festividades, sitios religiosos

- Acontecimientos y espacios sociales con fines religiosos

4. Conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo

- Manejo de recursos naturales
- Manejo de recursos asociados al hábitat
- Producción tradicional agropecuaria, forestal, pesquera y recolectora
- Prácticas culinarias tradicionales
- Medicina tradicional
- Mitos y concepciones del mundo

5. Personalidades

- Figuras representativas de la historia, de la cultura, de la localidad
- Personajes simbólicos

6. Gremios y asociaciones

- Gremios
- Asociaciones
- Hermandades

7. Oficios y tradiciones

- Tradiciones familiares y comunitarias
- Oficios vinculados a la producción y la memoria laboral

4.2. Inmuebles y sistemas industriales a proteger

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	INFRAESTRUCTURAS					
	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA					
	Muelles y Espigones (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-IP-M-01	Muelle Havana Coal Company			II	Administración Portuaria. Puerto Habana	Regla
PM-IP-M-02	Muelle «Osvaldo Sánchez»/de Atarés, American Cuban S.S. Line			II	MITRANS	La Habana Vieja
PM-IP-M-03	Muelle «Andrés González Lines», Atraques 21, 22 y 23/de Regla			II	MITRANS	Regla
PM-IP-M-04	Muelle «Juan Manuel Díaz»/de la Ward Line			II	MITRANS	La Habana Vieja
PM-IP-E-01	Espigón «Juan Manuel Díaz»/de la Ward Line			II	MITRANS	La Habana Vieja
PM-IP-M-05	Muelle de la Terminal Marítima Haiphong. Atraques 1, 2, 3, 4, 5, 5a/de la Terminal Cayo Cruz			II	MITRANS	La Habana Vieja
PM-IP-M-06	Muelle de la Terminal de Contenedores S.A (TCH S.A)/Punta Blanca			II	MITRANS; GAE	La Habana Vieja
PM-IP-M-07	Muelle «Paco Cabrera»/de la planta de Envase y Depósito Cía. Cemento Portland «El Morro»			II	MICONS	La Habana Vieja
PM-IP-M-08	Muelle «José Antonio Echeverría»/de la Harinera Burrus			II	MINAL	Regla
PM-IP-M-09	Muelle «Aracelio Iglesias»/de la Norht Gulf			II	MITRANS	La Habana Vieja
PM-IP-E-02	Espigón «Aracelio Iglesias»/de la Flota Blanca			II	MITRANS	La Habana Vieja
PM-IP-M-10	Muelle de la Marina de Guerra Revolucionaria/ de la Marina de Guerra			II	MINFAR	La Habana Vieja
PM-IP-M-11	Muelle no.3 de la Refinería «Nico López»/de la Refinería Belot.			II	MINEM	Regla

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	INFRAESTRUCTURAS INFRAESTRUCTURA PORTUARIA					
PM-IP-E-03	Espigones 1 y 2 de la Refinería «Ñico López»/de la Refinería Belot.			II	MINEM	Regla
	Muelles y Espigones (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-IP-M-12	Muelle de Pote y Atarés, Atraques No.1 al 6/de Hacendados			II	MINAL; MITRANS	La Habana Vieja
PM-IP-M-13	Muelle de la Empresa Nacional de Astilleros, ENA; Corporación Curazao Dry Dock Company/Muelle y Espigón de Palmer			II	MITRANS	Regla
PM-IP-M-14	Muelle La Coubre/de la Pan American Docks			II	MITRANS	La Habana Vieja
PM-IP-M-15	Muelle «Turcios Lima»/Regla Coal			I	MINAL	Regla
PM-IP-M-16	Muelle de Caballería o de Pescadores			I	CAM; OHCH	La Habana Vieja
PM-IP-M-17	Muelle de la Terminal Marítima Portuaria «Manuel Porto Dapena», CONAUT/de Beguristain o Muelle Auxiliar Marítima de Regla			I	MITRANS	Regla
PM-IP-E-04	Espigón «Margarito Iglesias».No.4/de Paula o de los Almacenes de La Habana			II	CAM	La Habana Vieja
PM-IP-M-18	Muelles y espigones del Sierra Maestra 1, 2 y 3 /de San Francisco-La Machina-Santa Clara	III		II	GAE	La Habana Vieja
PM-IP-M-19	Muelle de Tallapiedra			II	MITRANS	La Habana Vieja
	Diques (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-IP-DI-01	Dique Seco de la Empresa Nacional de Astilleros, ENA/de la Marina de Guerra			II	MITRANS	Regla
PM-IP-DI-02	Dique Flotante Astilleros Caribe, ASTICAR/para la Flota Pesquera			II	MITRANS	La Habana Vieja
	Ferrocarril (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-IF-EF-01	Los elevados y su entorno		Zona de protección	II	MITRANS	La Habana Vieja

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	INFRAESTRUCTURAS					
	INFRAESTRUCTURA VIAL					
	Puentes, Pasos a nivel, Túneles (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-IV-P-01	Puente sobre el río Martín Pérez			II	CAP	San Miguel del Padrón
PM-IV-P-02	Paso superior de la Vía Blanca			II	CAP	La Habana Vieja- San Miguel del Padrón
PM-IV-T-01	Túnel de la bahía	I		I	CAP	La Habana Vieja -Habana del Este
	INFRAESTRUCTURA HIDROSANITARIA					
PM-IH-CR-01	Cámara de Rejas y Sifón de la bahía			I	CAP	La Habana Vieja
PM-IH-B-01	Estación de bombas de Casablanca	III		I	CAP	Regla
PM-IH-D-01	Dren Arroyo Matadero			II	CAP	Plaza de la Revolución -Cerro-Centro Habana -La Habana Vieja
PM-IH-D-02	Dren de Agua Dulce			II	CAP	10 de octubre- Cerro-La Habana Vieja
PM-IH-D-03	Dren de San Nicolás			II	CAP	Centro Habana- La Habana Vieja
	EDIFICACIONES					
	Estaciones marítimas (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-EM-01	Estación Marítima Emboque de Luz/Terminal Luz Ferries-Havana Central RR-United Railways			II	CAP; DGT	La Habana Vieja
PM-E-EM-02	Terminal Marítima Emboque de Regla/Emboque de la Estación de Regla. Havana Central RR Co.	II		II	CAP; DGT	Regla
PM-E-EM-03	Almacenes «Osvaldo Sánchez»/Terminal Marítima			II	MINAL	La Habana Vieja
PM-E-EM-04	Terminal Marítima Haiphong			II	MITRANS	La Habana Vieja
PM-E-EM-05	Terminal refrigerada TERREF; Astilleros Caribe, ASTICAR/Conglomerado pesquero de la bahía de La Habana			II	MINAL; MITRANS	La Habana Vieja

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	EDIFICACIONES					
	Estaciones ferroviarias (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-EF-01	Estación de Casablanca y tren de Hershey/ Estación y tren de Hershey			II	MITRANS	Regla
PM-E-EF-02	Museo del Ferrocarril de Cuba/Estación de Cristina	I	Monumento Nacional	II	OHCH	La Habana Vieja
PM-E-EF-03	Estación Central de Ferrocarriles de Cuba	I	Monumento Nacional	I	MITRANS	La Habana Vieja
PM-E-EF-04	Vivienda/Estación o paradero del ferrocarril La Prueba	II		I	CAM	La Habana Vieja
PM-E-EF-05	Taller de mantenimiento/Estación de ferroca- rril y Fesser	II			CAM	Guanabacoa
PM-E-EF-06	Vivienda/Casa del Jefe de Patio de la estación de Cristina del Ferrocarril del Oeste (Ferrer)			II	CAM	La Habana Vieja
	Almacenes y Talleres (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-A-01	Almacenes Reinaldo González Galainena, ASTICAR/Talleres Viuda de Gámiz			II	MITRANS	Regla
PM-E-A-02	Centro Cultural Antiguos Almacenes de Depó- sito San José/Almacenes de Depósito San José	II		II	CIMEX	La Habana Vieja
PM-E-A-03	Almacenes «Juan Manuel Díaz»/Almacenes de Depósito San José			II	OHCH	La Habana Vieja
PM-E-A-04	Almacenes/Almacenes de la Real Factoría de tabacos, Cuartel de San Ambrosio			II	CIMEX; GAE	La Habana Vieja
PM-E-A-05	Almacenes El Quinto/Almacenes de Regla	III		II	MINAL	Regla
PM-E-A-06	Almacenes «Aracelio Iglesias» HINES/Oficinas United Fruit Company y Terminal Marítima S.A			II	OHCH	La Habana Vieja
PM-E-A-07	Cervecería Almacén del tabaco y la madera/ Almacén del tabaco y la madera			II	GAE	La Habana Vieja
PM-E-A-08	Almacén Universales/Compañía Lechera de Cuba			II	GAE	La Habana Vieja
PM-E-A-09	Almacenes Ferrer y Línea de Ferrocarril/Alma- cenes de arroz «El Chino»			II	MINCIN	La Habana Vieja

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	EDIFICACIONES					
	Almacenes y Talleres (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-A-10	Almacenes de ENCOMED, Fábrica entre Aspuru y San Lucas				BIOCUBAFAR-MA; MINSAP	La Habana Vieja
PM-E-A-11	Casa Matriz de Almacenes Universales S.A./ Almacenes de Planta Habana				GAE; MINFAR	La Habana Vieja
PM-E-A-12	Antiguos almacenes de madera Gancedo entre Jesús López entre Fábrica y Yola					La Habana Vieja
PM-E-A-13	Almacenes (5 naves) en Aspuru entre Fábrica y Reforma				ENCOMED; MINSAP	La Habana Vieja
PM-E-A-14	Almacenes (4 Naves) en Concha y Justicia					La Habana Vieja
PM-E-A-15	Almacenes en Vía Blanca entre Villanueva y Asiento					La Habana Vieja
PM-E-A-16	Almacenes (2 Naves) en Avenida del Puerto, Castillo e Atarés					La Habana Vieja
PM-E-A-17	Almacenes (3 Naves) en Hacendado y Vía Blanca				UBE 309	La Habana Vieja
PM-E-A-18	Almacenes en Vives entre Alambique y San Nicolás					La Habana Vieja
	Silos (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-S-01	Empresa de Cereales «Turcios Lima» y Empresa Mixta Industrial Molinera de La Habana/ Empresa de Cereales «Turcios Lima»			II	MINAL	Regla
PM-E-S-02	Empresa de Cereales «José Antonio Echeverría»/Molinos de Harina y Alimentos Burrus.S.A.	II		I	MINAL	Regla
PM-E-S-03	Planta de Envase y Depósito de cemento «Paco Cabrera»/Planta de Envase y Depósito de la Cía. de Cemento Portland «El Morro»			II	MICONS	La Habana Vieja

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	EDIFICACIONES					
	Fábricas (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-F-01	Tabaquería «Partagás»/«Real Fábrica de tabacos Partagás»	II		II	MINAGRI	La Habana Vieja
PM-E-F-02	Empresas distribuidora de tabacos, cigarros y fósforos, TABACUBA/Fábrica de tabacos «Calixto López»	II		II	MINAGRI	La Habana Vieja
PM-E-F-03	Instituto Politécnico «Carlos Rafael Rodríguez»/ Fábrica de tabaco Gener y Cía. «La Escepción»	II		II	CAP; MINED	La Habana Vieja
PM-E-F-04	Tabaquería «Ramiro Lavandero Cruz»/«Regalías El Cuño»	II		II	MINAGRI	La Habana Vieja
PM-E-F-05	Escuela taller Gaspar Melchor de Jovellanos/ Fábrica de cigarros	II		II	OHCH	La Habana Vieja
PM-E-F-06	Edificio de viviendas/Fábrica de tabacos «La Meridiana»	II		II	CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-07	Edificio de viviendas/Fábrica de tabacos «El Rey del Mundo»	II		II	CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-08	Hotel Corona/Fábrica de tabacos «La Corona»	III		II	ALMEST; GAE	La Habana Vieja
PM-E-F-09	Viviendas Amistad no. 407-409/Fábrica de tabacos «H. Upmann»	III		II	MININT	La Habana Vieja
PM-E-F-10	Fábrica de pienso			II	MINAL; GAE	La Habana Vieja
PM-E-F-11	La Papelera/Antigua poligráfica.		II	II	MINDUS	La Habana Vieja
PM-E-F-12	Laboratorios «Mario Muñoz»		II	II	BIOCUBAFARMA; MINSAP	La Habana Vieja
PM-E-F-13	Industria de cárnicos, INDAL		II	II	GEIA; MINAL	La Habana Vieja
PM-E-F-14	Terminal Pesquera de La Habana/Empresa Productora de Alimentos PRODAL		II	II	GEIA; MINAL	Regla
PM-E-F-15	«José Ramón Reyes Moro»/Manantiales «La Cotorra»	III	II	II	CAP	Guanabacoa

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	EDIFICACIONES					
	Fábricas (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-F-16	Kave Coffee S. A./Tostadero de café «Regil»	III	Monumento Nacional		MINAL	Guanabacoa
PM-E-F-17	Fábrica de sacos de papel/Fábrica de calzado «La Gloria»	III			MINDUS	Guanabacoa
PM-E-F-18	Taller Organizacional de producción de la ECOA 24/Matadero Municipal	III			MINCONS	Guanabacoa
PM-E-F-19	Empresa de calzado femenino Venus/Fábrica de dulces «El brazo constante»	III			MINDUS	Guanabacoa
PM-E-F-20	Empresa cárnica El Miño, Empaquetadora «El Ebro»/Fábrica de productos cárnicos	III			MINAL	Guanabacoa
PM-E-F-21	Cristina no. 431/Compañía Cubana de Oxígeno S.A.				CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-22	SEISA/Compañía Inmobiliarias Almadell S.A. Inversiones GABE. S. A.				CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-23	Departamento Nacional de Registro de Vehículos/Agencia de automóviles de Humberto Leal.				MININT	La Habana Vieja
PM-E-F-24	Viviendas Concha no. 52/Compañía de maquinaria D'ORN.				CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-25	Viviendas Concha no. 54/Fábrica de helados «Guarina».				CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-26	Edificio de viviendas y comercio Cristina no. 47/ Casa Comercial de José Socorro.				CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-27	Edificio de viviendas/Compañía Comercial de Agua Dulce, S.A.				CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-28	Viviendas/Almacenes de varias compañías.				CAM	La Habana Vieja
PM-E-F-29	Producciones de hierro al carbón. UEB ACECAR/ Dearborn Chemical. Co. of Cuba.				MINAL	La Habana Vieja
PM-E-F-30	Edificio de viviendas/Compañía de Minerales Inertes.				CAM	La Habana Vieja

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	EDIFICACIONES					
	Fábricas (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-F-31	Empresa de Refrigeración y Calderas/Fábrica de estructuras de acero y hierro				MINDUS	La Habana Vieja
PM-E-F-32	UEB Juan Ronda. Taller de reparación de transformadores/Subestación Eléctrica «Juan Ronda»				UNE; MINEM	La Habana Vieja
PM-E-F-33	Fábrica de Fertilizantes				MINDUS; GAE	Regla
PM-E-F-34	Parqueo Policía Nacional Revolucionaria/Fabrica de mosaicos «La Cubana»				PNR; MININT	La Habana Vieja
	Artes gráficas (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-AG-01	Tribunal Provincial Popular La Habana, Casa editora Abril/Diario de la Marina	I		II	MINCUL; CAP	La Habana Vieja
	Agroalimentario (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-AO-01	Mercado Único de Abastos y Consumo/Mercado de Cuatro Caminos			II	CIMEX; GAE	Cerro
	Termoeléctricas (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-T-01	Central Termoeléctrica (CTE) «Otto Perellada»/Termoeléctrica Tallapiedra			I	MINEM	La Habana Vieja
PM-E-T-02	Termoeléctrica «Antonio Maceo»/Termoeléctrica de Regla, Compañía Cubana de Electricidad			II	MINEM	Regla
PM-E-T-0	Termoeléctrica «Frank País»/Compañía Electrificadora de la Habana del Este			II	MINEM	Regla
	Refinerías (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-R-01	Refinería «Ñico López»/Refinería Belot, Standard Oil Company (Esso) y Shell			II	CUPET; MINEM	Regla
	Gasoductos (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-G-01	UEB Producción. Planta de Producción no. 1 «Evelio Rodríguez Curbelo»/Planta de gas de Melones			I	UNE; MINEM	La Habana Vieja

CÓDIGO SIT	SISTEMA INDUSTRIAL / TIPOLOGÍA	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
	EDIFICACIONES					
	Faros (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-E-FA-01	Faro del Castillo de los Tres Reyes del Morro	I	Patrimonio Mundial, La Habana Vieja y su sistema de fortificaciones	II	MINFAR	La Habana del Este
	SITIOS ARQUEOLÓGICOS					
	Históricos/subacuático (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-AR-P-01	Crucero Sánchez Barcaiztegui			I	MINCULT	La Habana Vieja
PM-AR-P-02	Corbeta San Antonio			I	MINCULT	La Habana Vieja
PM-AR-P-03	Navío El Invencible			I	MINCULT	La Habana Vieja
PM-AR-P-04	Navío Neptuno			I	MINCULT	La Habana Vieja
PM-AR-P-05	Navío Europa			I	MINCULT	La Habana Vieja
PM-AR-P-06	Navío Asia			I	MINCULT	La Habana Vieja
	Prehispánicos/litoral (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-AR-AB-01	Guasabacoa I			I	MINCULT	La Habana Vieja
PM-AR-AB-02	Guasabacoa II			I	MINCULT	La Habana Vieja
	Históricos/terrestre (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-AR-SE-01	Antiguos almacenes de Santa Catalina			I	GEOCUBA; GAE	Regla
PM-AR-SE-02	El Ingenito			I	MINCULT	La Habana del Este
	Históricos/litoral (Nombre actual/Nombre antiguo)					
PM-AR-SE-03	Baños de mar			I	ZPC Malecón Tradicional	Centro Habana
PM-AR-SE-04	Paisaje Natural Protegido Ensenada de Tiscornia	I	Área protegida. Zona con Regulación Especial	I	CITMA	Regla

Bienes asociados al patrimonio industrial de la bahía de La Habana

CÓDIGO SIT	SISTEMA / INSTALACIÓN	GRADO DE PROTECCIÓN	DECLARATORIA	ZONA DE RIESGO ARQUEOLÓGICO	ENTIDAD RESPONSABLE	MUNICIPIO
INFRAESTRUCTURA VIAL / AVENIDAS						
PM-BA-IV-01	Avenida del Puerto-San Pedro-Desamparados			II	CAP	La Habana Vieja
PM-BA-IV-02	Avenida La Pesquera			II	CAP	La Habana Vieja
PM-BA-IV-03	Avenida y Rotonda Atarés			II	CAP	La Habana Vieja
PM-BA-IV-04	Avenida Egido			II	CAP	La Habana Vieja
PM-BA-IV-05	Avenida Arsenal				CAP	La Habana Vieja
PM-BA-IV-06	Intersección de Agua Dulce				CAP	La Habana Vieja
MIRADORES						
PM-BA-MI-01	Cristo de La Habana		Monumento Nacional	I	CAP	Regla
PM-BA-MI-02	Colina Lenin	III			CAM	Regla
SITIOS ARQUEOLÓGICOS HISTÓRICOS/ TERRESTRE						
PM-BA-AR-01	Cementerio de los ingleses			II	MINCULT	Regla
PM-BA-AR-01	Cementerio Belot			II	MINCULT	Regla
EDIFICACIONES						
PM-BA-CI -01	Centro Técnico de la Construcción y los Materiales/Unidad de Investigaciones Técnicas			II	MICONS	Regla
PM-BA-CI -02	Instituto de Meteorología de la República de Cuba /Observatorio Nacional			II	CITMA	Regla
PM-BA-CI -03	Centro de Investigación y Manejo Ambiental del Transporte, CIMAB/Campamento de Tricornia			II	CIMAB	Regla

Códigos de las fichas del patrimonio material

PM - Patrimonio Material

IP- Infraestructura Portuaria

M -muelles (PM-IP-M)

Di -diques (PM-IP-DI)

E -espigones (PM-IP-E)

IF- Infraestructura Ferroviaria

EF -elevados de ferrocarril (PM-IF-EF)

FE -ferrocarril (PM-IF-FE)

IV - Infraestructura Vial

P -puente (PM-IV-P)

T -túnel (PM-IV-T)

HS - Infraestructura Hidrosanitaria

CR -cámara de rejillas (PM-HS-CR)

B -estación de bombeo (PM-HS-B)

D -drenes (PM-HS-D)

E - Edificaciones

EM -estaciones marítimas (PM-E-EM)

EF -estaciones ferroviarias (PM-E-EF)

A -almacenes, naves (PM-E-A)

S -silos (PM-E-S)

F -fábricas (PM-E-F)

AG -imprentas, artes gráficas (PM-E-AG)

T -termoeléctricas (PM-E-T)

R -refinerías (PM-E-R)

G -gasoducto (PM-E-G)

FA -faro (PM-E-FA)

AO -agroalimentario (PM-E-AO)

AC -arquitectura civil pública (PM-E-AC)

AM -arquitectura militar (PM-E-AM)

AD -arquitectura doméstica (PM-E-AD)

AR -arquitectura religiosa (PM-E-AR)

AR - Sitios Arqueológicos

P -histórico subacuáticos (PM-AR-P)

AB -prehispánico terrestre (PM-AR-AB)

SE -histórico (litoral/terrestre) (PM-AR-SE)

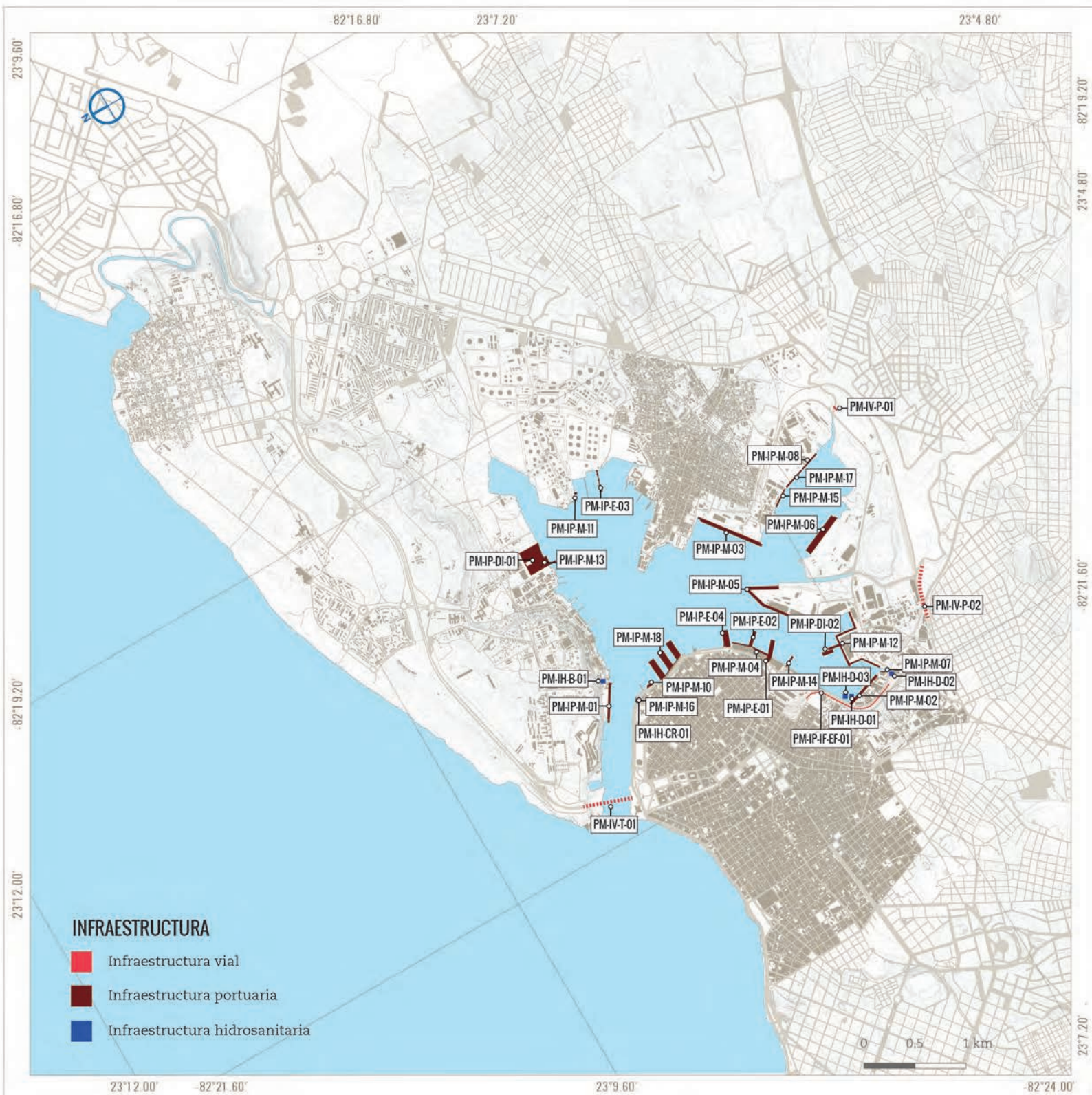
BA - Bienes Asociados al bien industrial

IV -viales (PM-BA-IV)

MI -miradores (PM-BA-MI)

CI -centros de investigación (PM-BA-CI)





MUELLE HAVANA COAL COMPANY

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-01

Dirección: Carretera de los Cocos
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre original: Muelle Havana Coal Company
Uso original: Carga y descarga de carbón mineral
Uso actual: Muelle desactivado
Nivel de acceso: Libre
Propietario: Ministerio de Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su localización y entorno
Contexto: Escarpe, entrada a la bahía

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1905

Año de ampliación y/o reforma: 1905-1923; 1963

Área construida: 5 700 m²

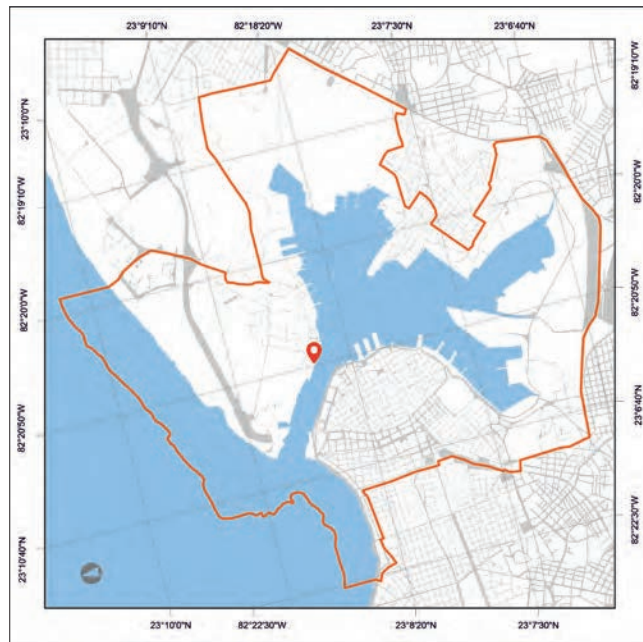
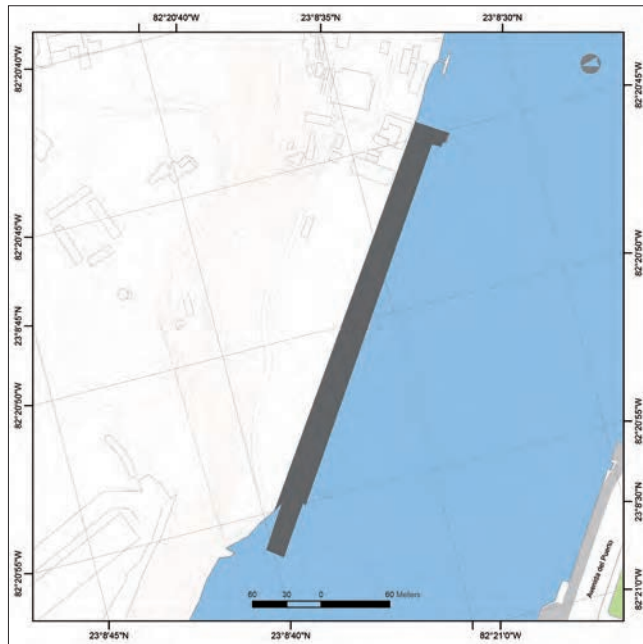
Largo: 380 m

Ancho: 15 m

Profundidad (bajo mar): 11 m



Longitud:362064.951842296 UTM (norte) Latitud:2560033.82169697 UTM (oeste)



Descripción: El muelle posee una estructura de hormigón con pilotes prefabricados y una franja de 2,35 m de ancho en voladizo. Fue construido para el comercio del carbón mineral que se recibía en buques de travesía. La descarga se realizaba mediante una grúa viajera, a la que se incorporó otra, pero el ciclón de 1926 produjo la pérdida de una de ellas. El carbón para la ciudad se trasladaba mediante chalanas remolcadas por los barcos fondeados en el puerto y después en transmontanas hasta la esquina noroeste de la Ensenada de Atarés. El sistema de descarga en los buques se mecanizó con el uso de esteras y una torre con tubos o mangueras que depositaban el carbón en el mismo. Al sustituirse el carbón por petróleo, el muelle se utilizó para la importación de automóviles, camiones y fertilizantes, lo cual contribuyó a su deterioro estructural. En la década de 1960, se restauró el anclaje de las vías férreas y 47 m² de plataforma. Anexas al muelle, se ubican actualmente varias naves de estructura metálica y cubierta ligera, en mal estado de conservación. Actualmente no están permitidas las operaciones de atraque en el muelle.

Bienes muebles: Fueron significativas en el paisaje industrial de la bahía las dos grúas viajeras que trasegaban el carbón.

Síntesis histórica: Perteneció a la Havana Coal Company, Almacén de Carbón Mineral con domicilio social en el Edificio Suárez, en la calle San Pedro no. 16, con depósitos en Casablanca y Tallapiedra. Fue propiedad de Ernesto Zaldo Ponce de León, accionista de la firma de seguro «Godoy Sayán», Oficina Aseguradora de Cuba, miembro de la Junta de Directores de la Compañía Azucarera Vicana, así como propietario de una fábrica de fertilizantes. Tuvo su antecedente en una concesión otorgada en 1865 a Salvador Samá, marqués de Marianao, para explotar una estación carbonera en terrenos de Casablanca. En 1904 ésta fue adquirida por la Sra. María Ulzurum, viuda de don Pablo Ruiz de Gamiz y Zulueta. Abastecía de carbón a los vapores que arribaban al puerto de La Habana. Contaba con almacén, muelle propio, dos grandes barcos carboneros y ocho lanchones. Representaba a Bermind White Coal Minig Company de Nueva York. La concesión original fue ampliada cinco veces entre los años 1905 y 1923. En 1938 le fueron desconocidos los derechos de explotación, restituidos una década después por la Audiencia de La Habana.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 17147. /Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba* 1958, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014, p. 343.

MUELLE «OSVALDO SÁNCHEZ»

Dirección: La Pesquera entre Gancedo y Alambique, Ensenada de Atarés

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre original: Muelle de Atarés, American Cuban S.S. Line

Uso original: Descarga de mercancías

Uso actual: Atraques de la flota auxiliar del puerto

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Servicios Técnicos Navales (SETECMA)

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Regular

Integridad: Transformado

Autenticidad: Por su forma y diseño

Contexto: Ensenada de Atarés, canales de desagüe de Agua Dulce y Mata-dero, Los Elevados del ferrocarril, zona industrial

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1920

Año de ampliación y/o reforma: 1949-1961; 1962

Área construida: 7 140 m²

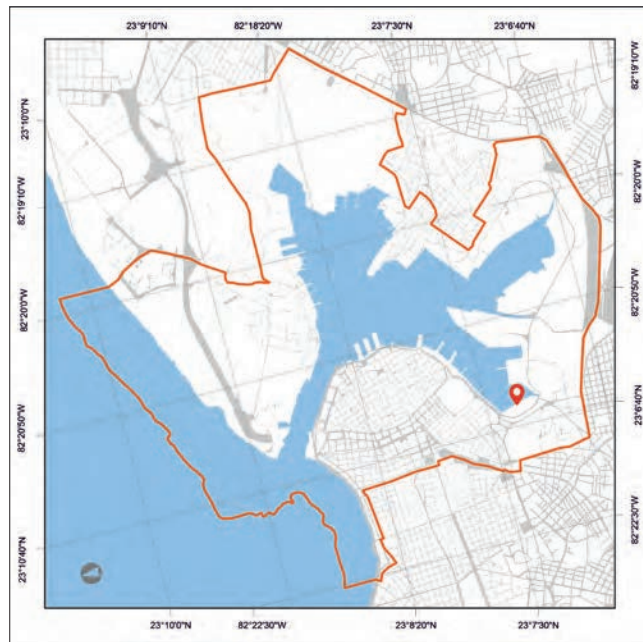
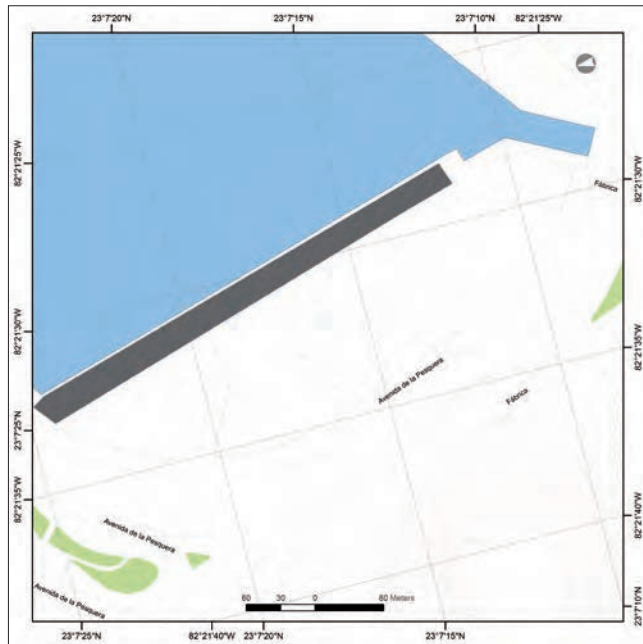
Largo: 420 m

Ancho: 17 m

Profundidad (bajo mar): 2,5 m



Longitud:360899.72173349 UTM (norte) Latitud:2557649.35813568 UTM (oeste)



Descripción: El muelle original se sustentaba en pilotes y en una estructura de madera. Posteriormente la plataforma del muelle se transformó en una losa de hormigón armado de 15 cm de espesor que logró relacionarse con los canales de desagüe de Agua Dulce y Matadero. En la línea frente a marea posee una viga de hormigón con vitas y cornamusas, con una altura de 2 m sobre el nivel medio del mar (NMM). La eslora máxima permisible oscila entre 90 m y 170 m y el calado entre 2,4 m y 3,7 m. Sistemáticamente era necesario realizar el dragado de la Dársena de Atarés (o Rincón de Melones como también se le llamaba) por los sedimentos que generaba la planta de cemento, que impedían el atraque de las lanchas. Aledaño al muelle se ubican actualmente, seis naves de estructura metálica y algunos edificios construidos con Sistema Girón que formaron parte del Plan General: un edificio de albergue, un edificio de operaciones, una nave cocina-comedor-cafetería, un almacén de combustible, baños y taquillas, talleres de Mantenimiento y Transporte. Hacia el dren de Agua Dulce se ubica la antigua instalación y los silos de Cemento Portland «El Morro».

Síntesis histórica: Hacia mediados de los años veinte del siglo xx, la poderosa empresa American & Cuban Terminal Inc. Company organizada para el atraque, carga y descarga de buques se estableció en los antiguos muelles de Atarés. Allí construyó nuevos almacenes y muelles acorde con el tonelaje de los vapores y las exigencias de la industria moderna. La nueva terminal marítima prestó servicios de descarga, clasificación y almacenaje de mercancías traídas desde Nueva York por los barcos de la naviera American & Cuban Steamship Co. Luego del triunfo revolucionario de 1959 en el muelle se ejecutaron obras para el atraque de la Flota Cubana de Pesca. Al iniciar la década del 60 compartían el muelle cinco empresas o compañías. Eran ellas por su orden: La Habana Coal, la Arenera García y Hermano, la Operadora Marítima Unión, Vaccaro Line y Cemento El Morro.

Durante las primeras décadas del siglo xxi fue asiento de la empresa Servicios Técnicos Navales (SETECNA). En la actualidad funciona como sede de la flota auxiliar de la bahía, mientras en sus inmediaciones se localizan la Asociación Pesquera (PESPORT) y la Unidad Básica Paco Cabrera.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, ACH 01237; 12 871. / Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001. / «Puerto de La Habana» <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf> Consulta: [09/05/2016].

MUELLES «ANDRÉS GONZÁLEZ LINES» (ATRAQUES 21, 22 Y 23)

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-03

Dirección: La Pesquera entre Gancedo y Alambique, Ensenada de Atarés
Municipio: Céspedes s/n
Provincia: Regla
Declaratoria: No posee
Nombre original: Muelles de Regla
Uso original: Manipulación de graneles sucios, materia prima para fertilizantes, carbón bituminoso y cobre
Uso actual: Operaciones de carga general
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Ministerio de Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Bueno
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su uso y función
Contexto: Instalaciones industriales, Fondeadero de Guasabacoa

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo XIX (primera mitad)

Año de construcción: 1844

Año de ampliación y/o reforma: 1911-1921-1931-1956-1966-1980-2010

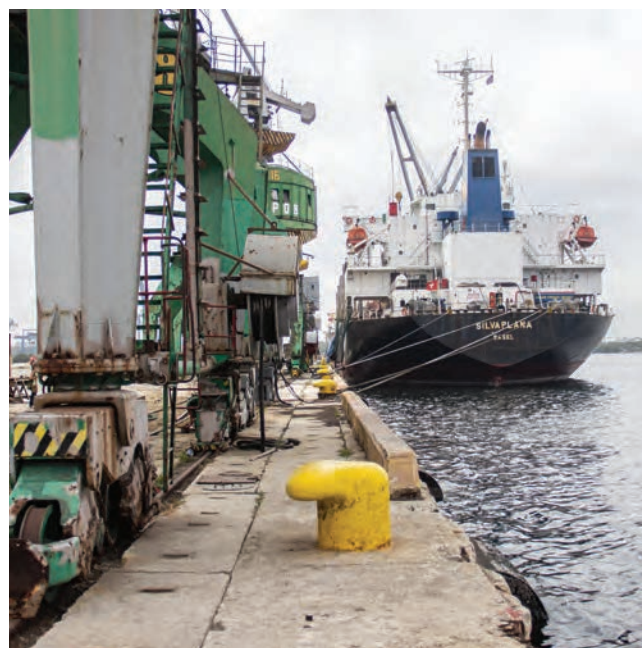
Área construida: 9 900 m²

Largo: 660 m

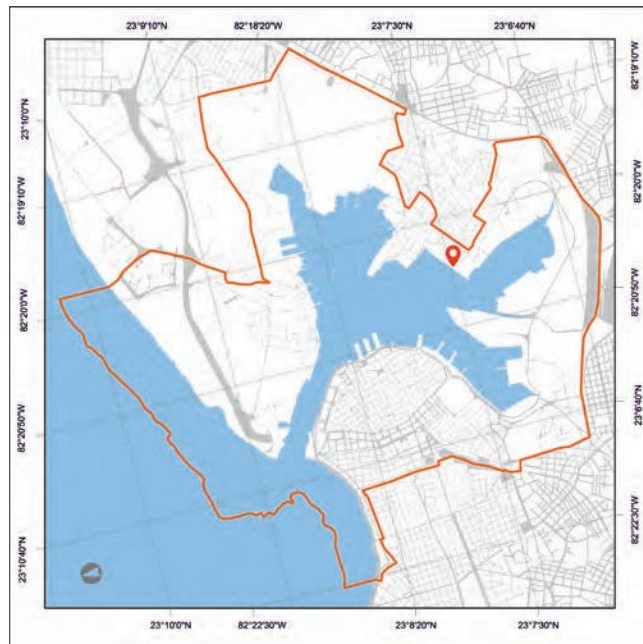
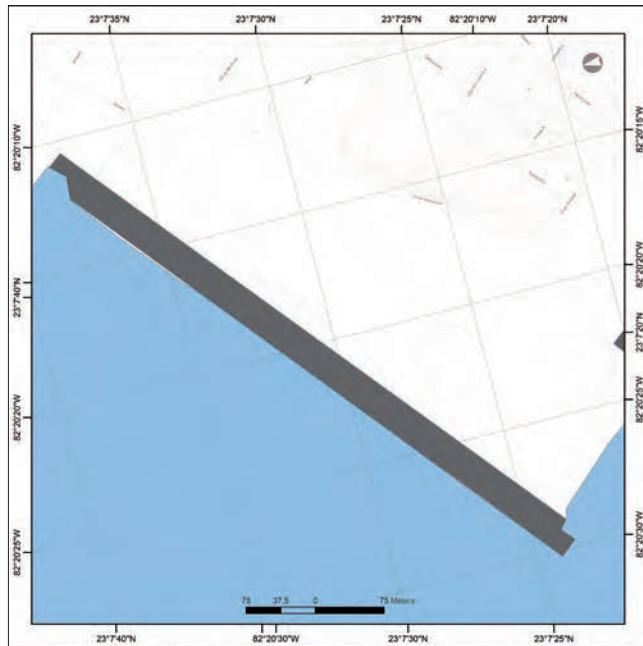
Ancho: 15 m

Altura: 1,5 m

Profundidad (bajo mar): 10,4 m



Longitud:362896.992481156 UTM (norte) Latitud:2558011.75584678 UTM (oeste)



Descripción: Diferentes secciones de los muelles se modificaron mediante intervenciones sucesivas en las primeras décadas del siglo xx para mejorar sus características estructurales. La primera y segunda fila de pilotes, a partir de la línea de atraque, son tubos metálicos de 914 mm de diámetro, reforzados en su cabeza y rellenos con hormigón de baja calidad y piedras. La estructura horizontal es una losa nervada de hormigón armado con sección de viga I de 60 cm; y una losa de 15 cm de espesor. Paralelas a la línea de atraque existe una vía con dos líneas para una grúa puente. En 1965, el muelle fue sometido a una investigación submarina, donde se detectó el mal estado de los pilotes. Anexo al muelle, se hincó una fila de pilotes de hormigón armado de 45 x 45 mm de sección y de 20 m de longitud, para aumentar el calado de 8,5 a 10 m. Posee en total 3 atraques. La eslora máxima permisible oscila entre 180 y 190 m. El atraque no. 21 es más ancho que los restantes y alcanza los 23,85 m.

Bienes muebles: Sistema de grúas pórtico con capacidad de izaje de 10 y 16 toneladas en los atraques 21, 22 y 23.

Síntesis histórica: Sobre un pequeño saliente lleno de arrecifes, situado al suroeste del poblado de Regla se comenzaron a levantar en 1843 los Almacenes de Depósito de Regla por una compañía anónima a un costo de 150 mil pesos. El primero de estos edificios de cantería quedó concluido en 1844 y un año después recepcionó las primeras cajas de azúcar correspondiente a la zafra de 1845. Posteriormente fueron construidos otros dos edificios. En 1854 eran explotados por la Compañía de Almacenes, la cual poseía un capital ascendente a 1 500 000 pesos, los que tenía invertidos en los terrenos, almacenes y muelles. El primitivo muelle construido de madera dura y estaba situado frente a los almacenes y poseía una extensión de 660 varas de largo y 8 varas de ancho. A inicios del siglo xx los Vapores de los Ferrocarriles Unidos de Cuba conectaban los muelles de los Almacenes de Regla con los Muelles de Paula. Durante la década del 60 existían en el sitio varios espigones y muelles: el espigón no. 34 de Regla, los muelles de los edificios no. 1, 2 y 3; el emboque de los Ferries y el espigón de Fesser.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA. Visto 6. / Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / «Puerto de La Habana», <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf> Consulta: [09/05/2016].

MUELLE «JUAN MANUEL DÍAZ»

CÓDIGO DIGITAL SIT PM-IP-M-04

Dirección: Desamparados entre Egido y Damas
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Muelle de la Ward Line
 Uso original: Carga de todo tipo
 Uso actual: Desactivado
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Ministerio de Transporte (MITRANS)
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Bueno
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
 Contexto: Estación de Ferrocarriles, restos de las murallas, Ensenada de Atarés

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1918

Año de ampliación y/o reforma: Década de 1960

Área construida: 5 100 m²

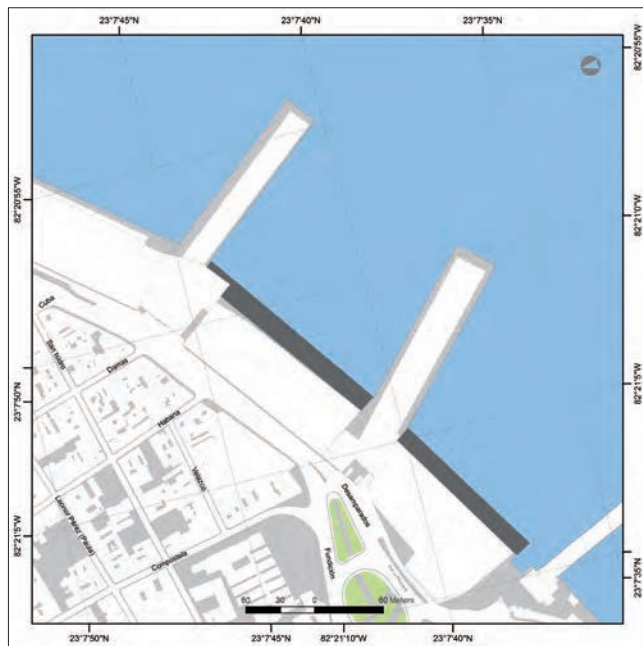
Largo: 300 m

Ancho: 17 m

Profundidad (bajo mar): 5,4 m

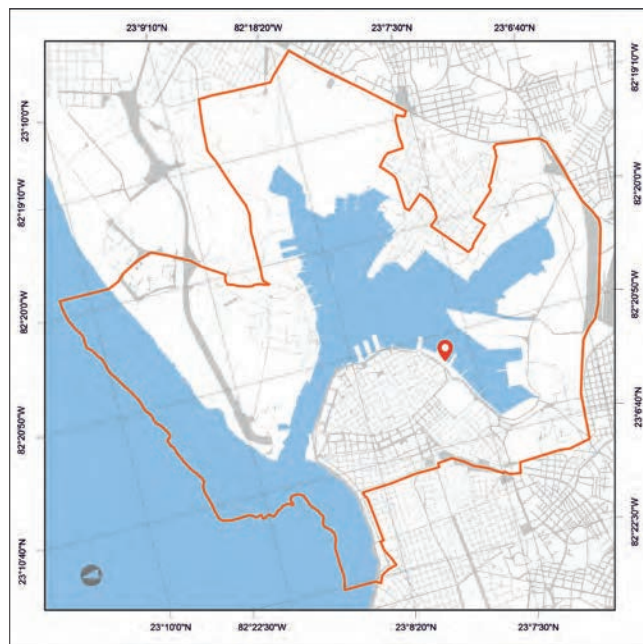


Longitud:361742.040331407 UTM (norte) Latitud:2558379.46020785 UTM (oeste)



Descripción: Se ubica al sur del centro histórico, en la línea del borde costero. Está conformado por dos muelles (no. 2 y no. 3), divididos por un espigón de igual nombre, cada uno de ellos con capacidad para un atraque. El trasiego de mercancías en este sistema portuario, estuvo limitado por vincularse con áreas urbanas centrales del territorio. La eslora máxima permisible es de 100 m y 165 m. El muelle no.3 alcanza el mayor calado (6,4 m). La estructura está protegida en toda su longitud por una viga metálica. Posee acceso directo con las vías de ferrocarril, actualmente muy deterioradas, que atraviesan el edificio central y corren también paralelas al muelle, además de accesos para vehículos de carga. El sistema portuario se complementa con los almacenes Juan Manuel Díaz y del Grupo Empresarial de la Industria Portuaria (ASPORT), con estructuras y tipologías diferentes, algunos de ellos sin utilizar.

Síntesis histórica: Este muelle perteneció a la Ward Line Terminal S. A, arrendataria de muelles y terminales de igual nombre en el puerto de La Habana, con un área de 30 800 m². Se extendían desde la calle Damas hasta el oeste de Egido. De acuerdo con la información que aporta el investigador Guillermo Jiménez en su libro *Las Empresas de Cuba 1958*, los muelles eran propiedad de la Universidad de Chicago, quien desde 1955 los había arrendado por un valor de 200 mil pesos a Ward Industries Corporation, que a su vez los subarrendaba a Ward García S.A. Esta última era la más importante línea de buques entre las que cubrían la ruta Habana-Nueva York. La concepción de los muelles había pertenecido desde los primeros años de la República a American Cuban Estates Corp., quien los arrendó a Cuban American Terminal Co., constituida en 1920. Esta compañía los compró un lustro después.



Fuente: Colectivo de Entidades: «Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Ministerio de Educación Superior, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985. / Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014, p. 343. / «Puerto de La Habana» <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf> Consulta: [09/05/2016].

ESPIGÓN «JUAN MANUEL DÍAZ»

Dirección: Desamparados y Egido
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Espigón de la Ward Line
Uso original: Carga de todo tipo
Uso actual: Desactivado
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Grupo Empresarial de la Industria Portuaria (ASPORT),
 Ministerio de Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Almacenes Juan Manuel Díaz, Estación de Ferrocarriles, entrada
 a la Ensenada de Atarés, Avenida Desamparados

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: espigón

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1918

Área construida: 6 400 m²

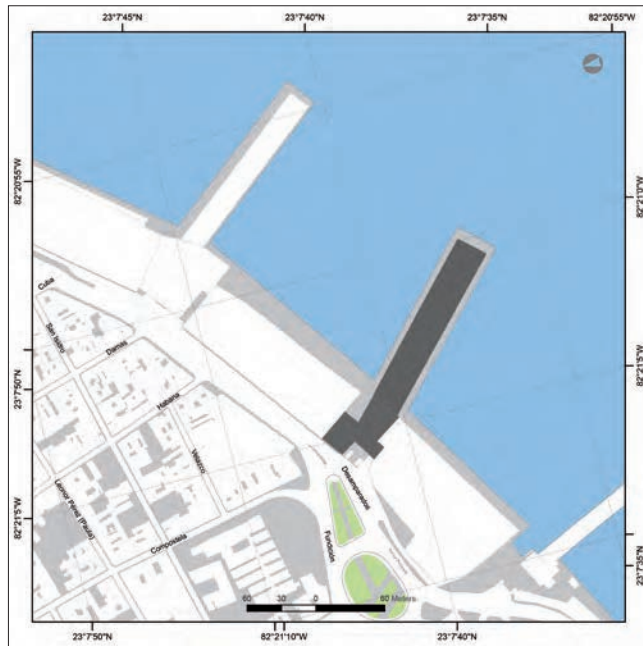
Largo: 160 m

Ancho: 40 m

Profundidad (bajo mar): 8,5 m

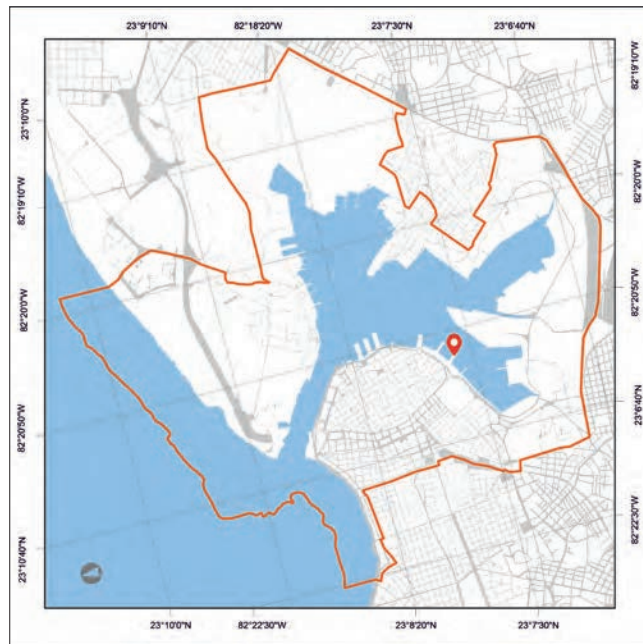


Longitud:361692.797903985 UTM (norte) Latitud:2558283.27611827 UTM (oeste)



Descripción: Está conformado por plataformas y pilotes de hormigón armado. Complementan el sistema portuario los muelles, ubicados a cada lado del mismo. Está provisto de dos atraques, vías de ferrocarril, de carga y de un almacén con estructura de acero y hormigón armado, en muy mal estado de conservación, que cubre casi la totalidad del espigón. El calado en la banda norte es de 7,6 m y en la sur de 8,5 m. La eslora máxima permisible de la estructura portuaria en las dos bandas es de 170 m. Las operaciones de atraque no están permitidas.

Síntesis histórica: El espigón y los muelles, pertenecieron a la Ward Line Terminal S. A. arrendataria de muelles y terminales de igual nombre en el puerto de La Habana, con un área de 30 800 m². El sistema portuario se extendía desde la calle Damas hasta el oeste de Egido. De acuerdo con la información que aporta el investigador Guillermo Jiménez en su libro *Las Empresas de Cuba 1958*, los muelles y el espigón, eran propiedad de la Universidad de Chicago, quien desde el 1955 los había arrendado por un valor de 200 mil pesos a Ward Industries Corporation, que a su vez los subarrendaba a Ward García S.A. Esta última, la más importante línea de buques entre las que cubría la ruta Habana-Nueva York. La concepción de los muelles había pertenecido desde los primeros años de la República a American Cuban Estates Corp., quien los arrendó a Cuban American Terminal Co., constituida en 1920, comprándolos un lustro después.



Fuente: Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Ministerio de Educación Superior, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985. / «Puerto de La Habana» <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf> Consulta: [09/05/2016].

MUELLE TERMINAL MARÍTIMA HAIPHONG. (ATRAQUES NO. 1, 2, 3, 4, 5, 5A)

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-05

Dirección: Primer Anillo, entre la Ensenada de Atarés y el río Luyanó
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de la Terminal Cayo Cruz
Uso original: Manipulación de arrabio, chatarra, madera aserrada, metales, buques Ro-Ro y carga general
Uso actual: Carga general
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Ministerio de Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Ensenada de Pote, Atarés y Guasabacoa; río Luyanó

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1958

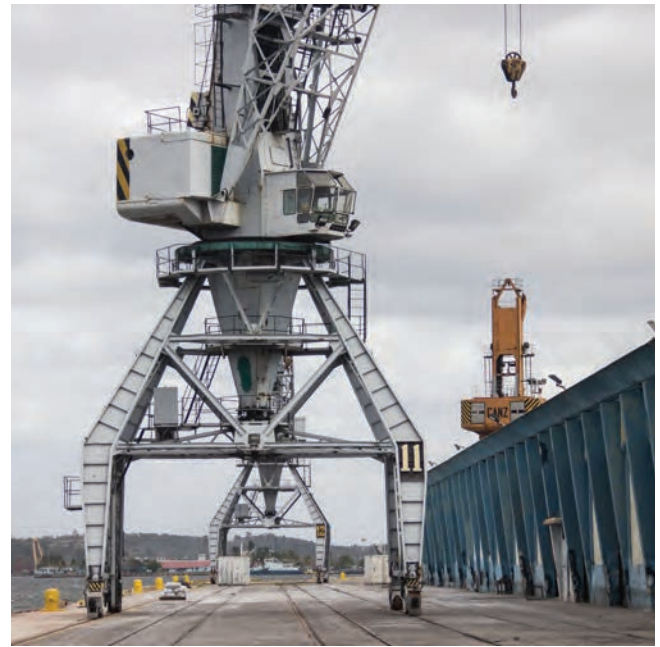
Año de ampliación y/o reforma: Década de 1960

Área construida: 18 500 m²

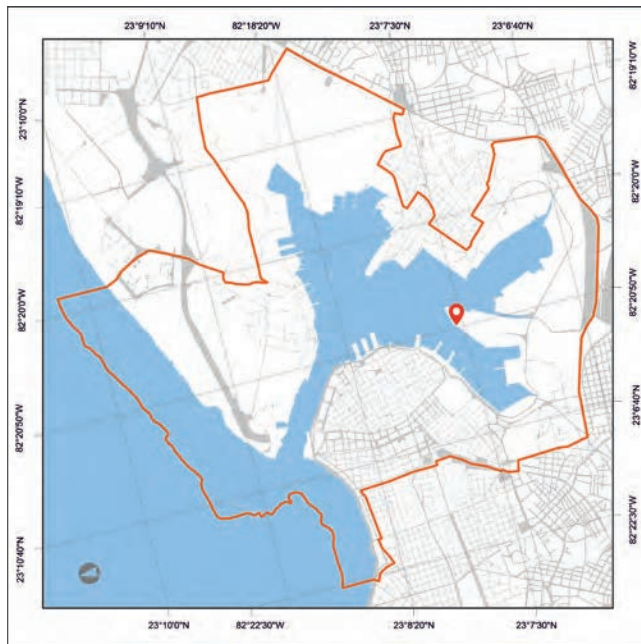
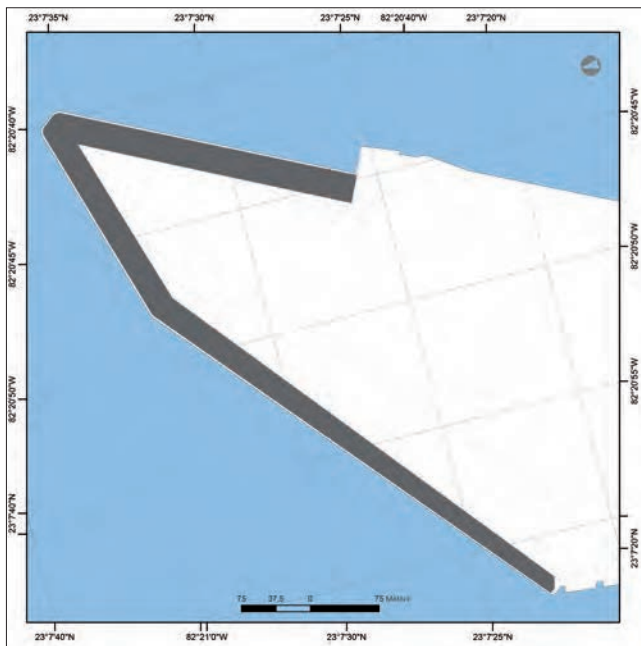
Largo: 1 000 m

Ancho: 18,5 m

Profundidad (bajo mar): 10,6 m



Longitud:362115.852210809 UTM (norte) Latitud:2558012.88134953 UTM (oeste)



Descripción: Se estructura con una losa de 40 cm y un muro de contención de hormigón armado, que apoya en pilotes de acero. Utilizó de ejemplos internacionales, la amplitud de la plataforma y la dotación de servicios eléctricos, telefónicos, agua potable y suavizada. Incluyó la construcción de una berma por debajo del muelle para evitar el deslizamiento del relleno al mar. Los atraques fueron concebidos por la Ensenada de Pote, dos para carga general y un emboque para ferry comercial; por la Ensenada de Atarés, tres para carga general y otro para barcos de pasajeros; por la Ensenada de Guasabacoa un emboque de ferry. El muro de borde se dotó con defensas de madera dura, bitas cada 100 pies y entre ellas, cornamusas. Posee una red ferroviaria y amplias vías vehiculares que facilitan el acceso desde el Primer Anillo. Mantiene seis atraques con profundidades mínimas, entre 7 m y 10 m, mientras que la eslora máxima oscila entre 160 y 200 m. Los atraques frente a la Ensenada de Guasabacoa, están desactivados.

Bienes muebles: En los años 60 del pasado siglo se instaló un sistema de grúa pórtico de 5 t.

Síntesis histórica: Previo al destino de Cayo Cruz como Vertedero, la Compañía de Dragado y de los Puertos de Cuba, construyó en su contorno un malecón, según Concesión del Gobierno de 1910, con ataguía de pilotes de hormigón armado y un muro de 1,8 m de altura y de 1,5 m de ancho. El área se rellenó hasta la coronación del muro, apoyada en pilotes y plataformas de madera. La idea de la Terminal surgió en 1926, cuando el arquitecto francés Jean C. Forestier proyectó en el lugar, una Estación Terminal de ferrocarriles y marítima. Según Contrato de 1957 entre el Banco de Desarrollo Económico y Social, BANDES, y la Compañía Mercantil del Puerto de La Habana, S.A. como contratista, se dispone la construcción de los muelles, de la berma y la ganancia de 3 m al mar por la Ensenada de Atarés. Se construyeron 1,5 km de muelles y 30 mil m² de almacenes y el dragado de la zona aledaña. Es una de las obras más importantes de la bahía de La Habana realizada en estos años. Contribuyó al saneamiento ambiental de la bahía, del barrio de Luyano y aumentó el volumen del tráfico de mercancías en el puerto habanero.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA. ACH 2592; AHC 5705; AHC 6566. / García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Ministerio de Educación Superior, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985. / Instituto de Planificación Física. *Plan de Ordenamiento urbano de la Bahía de La Habana. Avance del POU-BH*, 2015. / Forestier, Jean C.N: *La Planificación de La Bahía de La Habana*. Arquitectura, Año xxv, No.290. La Habana, septiembre de 1957. / «Puerto de La Habana» <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf>, 1957. Consulta: [09/05/2016].

MUELLE DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES S.A. (TCH. S.A.)

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-06

Dirección: Anillo de Puerto entre Río Luyanó y Línea del Ferrocarril

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Punta Blanca-Basurero

Uso original: Carga y descarga de contenedores, almacenes

Uso actual: Carga y descarga de contenedores, almacenes

Nivel de acceso: Prohibido

Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Bueno

Integridad: No transformado

Autenticidad: Por su localización y entorno

Contexto: Ensenada de Guasabacoa, río Luyanó, Anillo del Puerto

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: 1987

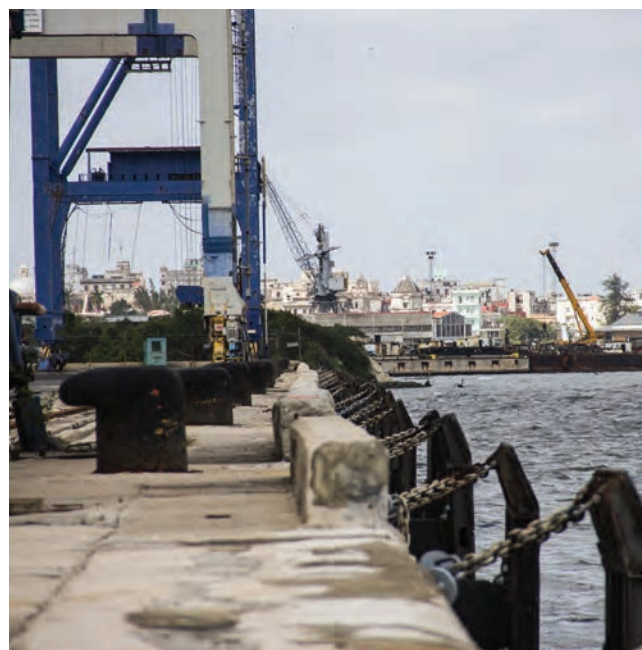
Año de ampliación y/o reforma: 2005

Área construida: 11 250 m²

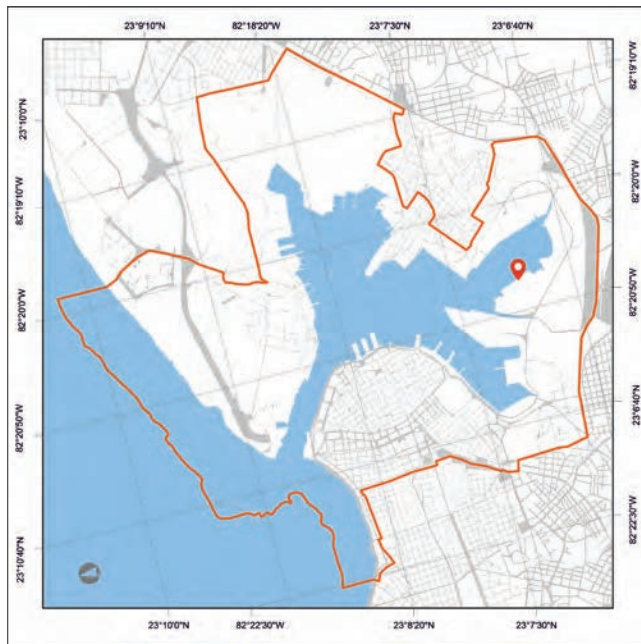
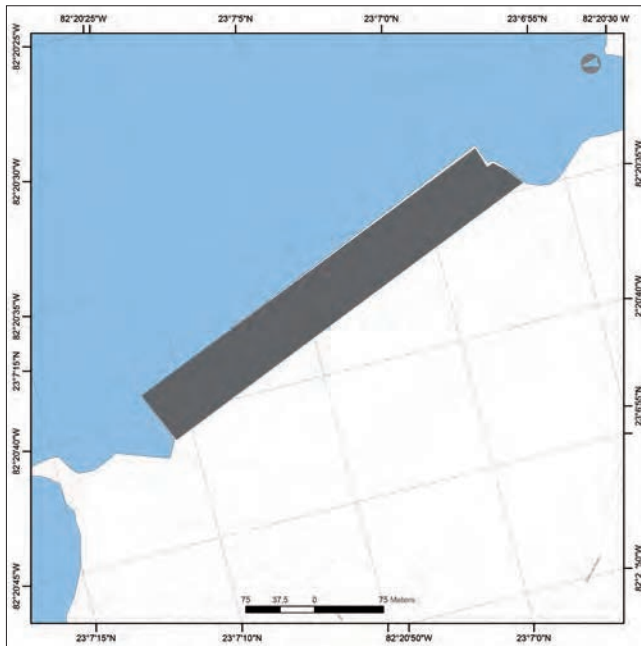
Largo: 450 m

Ancho: 25 m

Profundidad (bajo mar): 9,75 m



Longitud:362420.787432388 UTM (norte) Latitud:2557194.88131716 UTM (oeste)



Descripción: La infraestructura portuaria fue construida sobre el área rellena del antiguo basurero. Los muelles poseen dos tramos, el primero de 300 m de longitud con un ancho de 25 m y el segundo de 150 m, con 28 m de ancho. Los atraques están previstos para buques portacontenedores con una eslora máxima permisible de 250 m. Contó además con 340 conexiones para contenedores refrigerados, sistemas de circuito cerrado, contra intrusos y contra incendios. El complejo contiene un punto aduanal, un almacén techado de 9 000 m² –de estructura metálica y cubierta ligera–, y una zona para contenedores refrigerados o no.

Bienes muebles: Fue dotado de un diverso equipamiento para el movimiento de los contenedores: tres grúas portainer de 30 t hasta 50 t de capacidad; una grúa móvil Gottward de 52 t; dos grúas trastainer RMG de 30,5 t cada una; 12 Straddle Carrier de 40 t; tres Reach Stacker de 45 ton; 10 cargadores frontales y 22 cuñas tractoras con sus remolques, entre otros.

Síntesis histórica: La Terminal de Contenedores de La Habana S.A. (TCH S.A.) fue una empresa mixta cubano-española que se le adjudicó una concesión en 1996 para operar en una terminal especializada para buques portacontenedores. La parte española estuvo representada por el Grupo TCB considerado el primer operador marítimo español en terminales portuarias, servicios de ingeniería y consultoría marítima para carga contenerizada. En el año 2007 la terminal alcanzó un volumen de tráfico de 319, 857 TEUS (unidad de medida de capacidad de transporte marítimo de contenedores) y en el año 2008 recibió un plan de ampliación en su sistema tecnológico.

Fuente: Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. /«Terminal de Contenedores de La Habana», <http://www.ecured.cu/Terminal_de_Contenedores_de_La_Habana_S.A.> Consulta: [08/06/2016].

MUELLE «PACO CABRERA»

Dirección: Avenida Pesquera y Gancedo
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de la Planta de Envase y Depósito de la Compañía de Cemento Portland El Morro
Uso original: Carga de cemento
Uso actual: Desactivado
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Ministerio de la Construcción (MICONS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su uso y función
Contexto: Dren de Agua Dulce, Ensenada de Atarés

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: década de 1920

Año de ampliación y/o reforma: 1949

Área construida: 525 m²

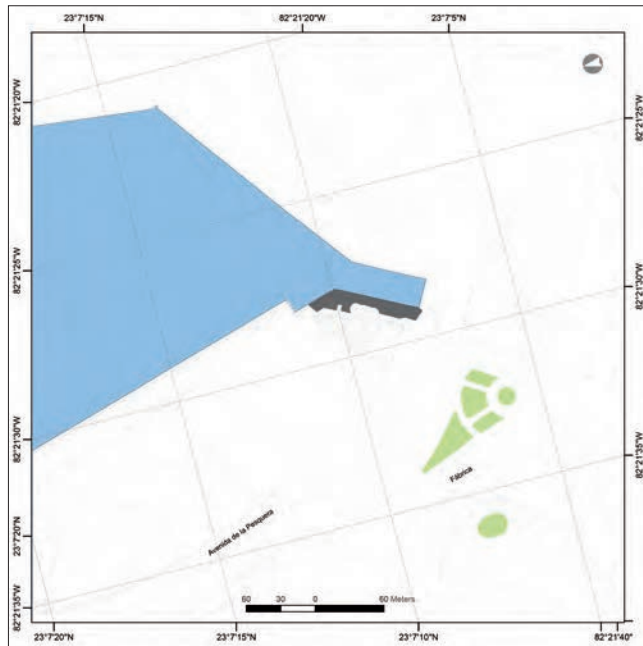
Largo: 72 m

Ancho: 7 m

Profundidad (bajo mar): 4,2 m

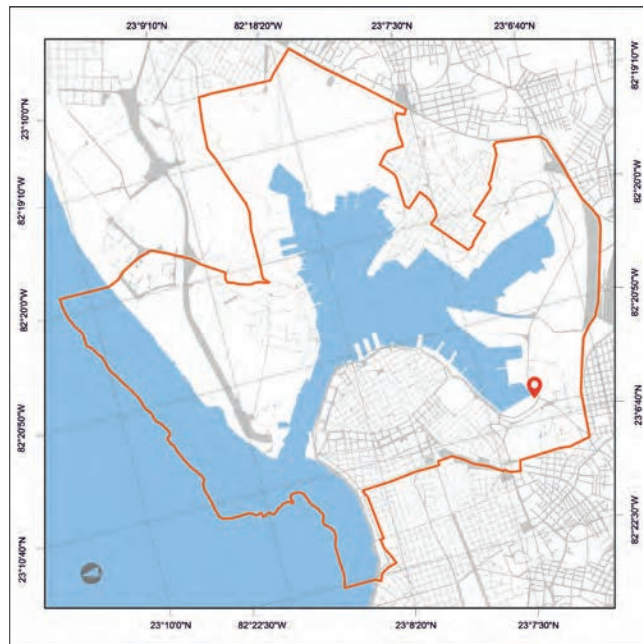


Longitud:360954.229657845 UTM (norte) Latitud:2557357.23474073 UTM (oeste)



Descripción: Fue una de las primeras instalaciones portuarias vinculadas a la carga de cemento. El muelle está conformado por una estructura nervada de hormigón armado integrada al dren de Agua Dulce. Posee una eslora máxima permisible de 100 m. Periódicamente era necesario realizar el dragado de la Dársena de Atarés o Rincón de Melones (como también se le llamaba) por los sedimentos que generaban los Depósitos y la Planta de Envase de la Compañía de Cemento Portland El Morro, instaladas en el lugar y que impedían el atraque de las lanchas; se documenta un dragado que se realizó en 1949, en el que se movió un volumen de material de 1810 m³ para alcanzar profundidades de 15 pies y 16 pulgadas (6,0 m) La instalación estaba cerrada en 2016, para las operaciones de atraque.

Síntesis histórica: Enclavado en la Ensenada de Atarés, el muelle «El Morro» pertenecía a la Planta de Envase y Depósito de la Compañía Cubana de Cemento Portland, la más antigua e importante fábrica de cemento de Cuba, ubicada en el Mariel, entonces provincia Pinar del Río. Esta instalación recibía por vía marítima el cemento a granel desde la fábrica, para luego ser envasado y comercializado. Su construcción data de la década de 1920. Fue construido por la compañía de contratistas e ingenieros norteamericana Frederick Snare Corporation, la cual poseía una oficina permanente en La Habana jugando un importante papel en la construcción de muchas de las obras vinculadas al sistema industrial y a la bahía.



Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, ACH AHC 12 871. / Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014, p. 343. / «Puerto de La Habana» <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf> Consulta: [09/05/2016].

MUELLE «JOSÉ ANTONIO ECHEVERRÍA»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-08

Dirección: Anillo del Puerto y Nuestra Señora de la Caridad
 Municipio: Regla
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Muelle Harinera Burrus
 Uso original: Operaciones de carga general
 Uso actual: Carga general de contenedores y autos
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL)
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Bueno
 Integridad: Transformada
 Autenticidad: Por su uso y función
 Contexto: Ensenada de Guasabacoa, Anillo del Puerto, silos, instalaciones industriales

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: década de 1952

Año de ampliación y/o reforma: 1978

Área construida: 1 530 m²

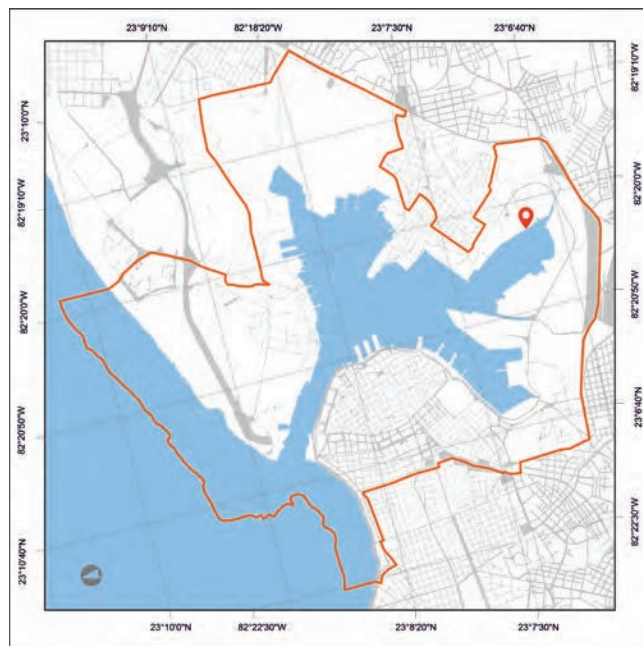
Largo: 153 m

Ancho: 10 m

Profundidad (bajo mar): 9,1 m



Longitud:363097.361342147 UTM (norte) Latitud:2556911.10705853 UTM (oeste)



Descripción: Fue construido expresamente para las cargas de trigo y harina que demandaba la instalación molinera anexa al sistema portuario. Posee una estructura de hormigón armado que admite el atraque de barcos con una eslora máxima de 160 m. Constituye una estructura de apoyo a los atraques no.16 y no. 17 ubicados al norte, implantados con posterioridad. Posee un acceso vial conectado directamente con el Primer Anillo.

Bienes muebles: El sistema estaba acompañado de una grúa de brazo nivelado y una estera transportadora que se extendía a lo largo del muelle.

Síntesis histórica: Ubicado en la Ensenada de Guasabacoa, el muelle Harinera Burrus, formó parte de la infraestructura del primer Molino de Trigo instalado en Cuba perteneciente a la Burrus Fluor Mills S. A. La moderna industria comprendía asimismo depósitos, silos, instalación molinera y base de transporte. Comenzó sus operaciones en el año 1952. La primera piedra de los Molinos de Harina Burrus S.A., filial de la «Burrus Mills Incorporated», de Dallas, Texas, fue puesta el 25 de julio de 1949 y su construcción se ejecutó por la firma constructora *Fredrerick Snare Corporation*. En él, se efectuaba la carga y descarga de productos destinados a los Molinos de Harina S.A y Molinos de Alimentos Burrus, S.A. Molinera Burrus, por lo que era conocido como Muelle de la Harinera Burrus.

Fuente: Archivos de Empresa RESTAURA, AHC 6077. / Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Ministerio de Educación Superior, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985. / Márquez, M. (2015): *Refinería de Petróleo Níco López*, Valor del Patrimonio Industrial. Tutor: Arq. Renán Rodríguez González. Tesis de Diploma. La Habana. / «Puerto de La Habana» <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf> Consulta: [09/05/2016].

MUELLE «ARACELIO IGLESIAS»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-09

Dirección: Desamparados entre San Ignacio y Damas
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de la North Gulf
Uso original: Carga general
Uso actual: Paseo marítimo
Uso previsto: Paseo marítimo
Nivel de acceso: Libre
Propietario: Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Centro Histórico, Ensenada de Atarés, Centro Cultural Antiguos Almacenes de Depósito San José, Avenida Desamparados, Cervecera Almacenes del Tabaco y la Madera

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

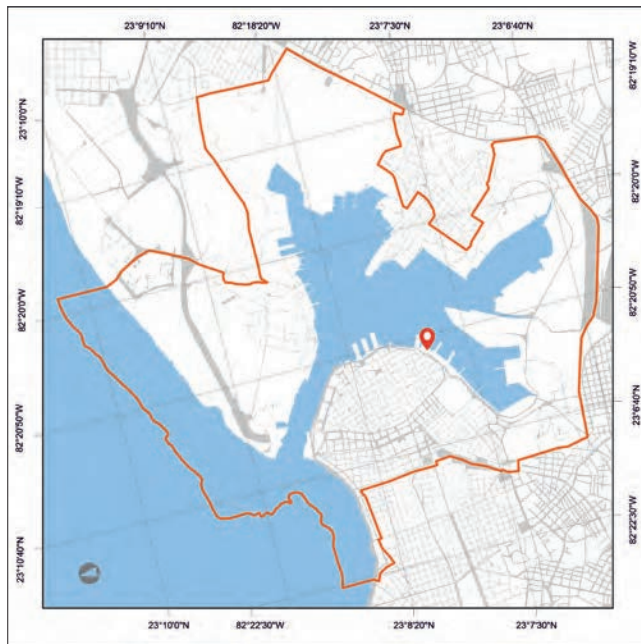
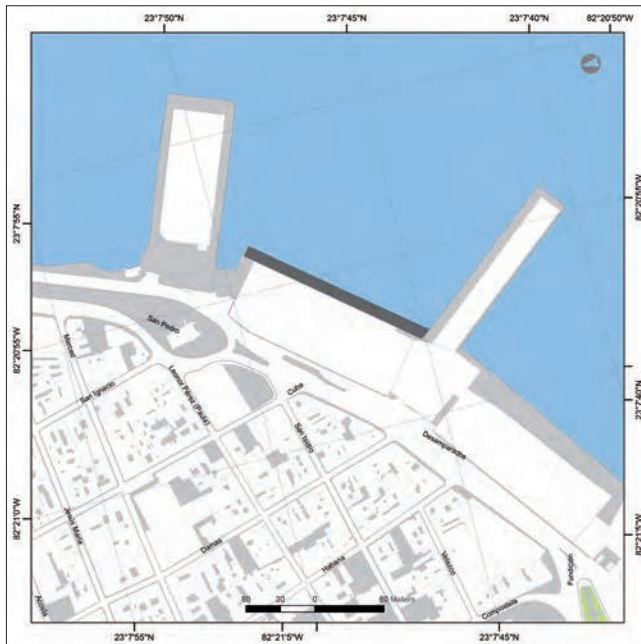
Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores**Grado de protección:** No tiene**Valor paisajístico:** Si**Zona de riesgo Arqueológica:** II**Clasificación:** Infraestructura portuaria**Tipología:** Muelle**Época:** Siglo XIX**Año de construcción:** década de 1855**Año de ampliación y/o reforma:** Siglo XX**Área construida:** 2 262 m²**Largo:** 174 m**Ancho:** 13 m

Longitud:361901.369527164 UTM (norte) Latitud:2558522.05106726 UTM (oeste)



Descripción: Se ubica en el borde costero, al sur del centro histórico. Contiene una gran plataforma de hormigón que ha sido refuncionalizada como espacio público integrándose al Centro Cultural Antiguos Almacenes de Depósito San José. Su longitud y calado estaba previsto originalmente para el atraque de las goletas de cabotaje. En el siglo xx fue provista de un acceso ferroviario y de carga que aún se conserva. Actualmente las operaciones de atraque no están permitidas. Forma parte del Paseo Marítimo, estableciendo una relación directa de la ciudad con el mar.

Síntesis histórica: El muelle fue concebido originalmente para los Almacenes San José, fundados por el empresario de origen andaluz Eduardo Fesser. Fue un muelle corrido de 13 varas de ancho (6.6 m) con tres pescantes y formaba parte de la infraestructura de los amplios almacenes. Sus operaciones se iniciaron en el año 1855. Por este muelle se cargaban y descargaban mercancías de los más diversos géneros como azúcar en cajas; aguardiente en pipas; arroz en toneles, medias y sacos; café en sacos, cera, ladrillos, máquinas de vapor para ingenios, pacas de algodón, tabaco en rama y tachos, entre otros productos. En 1938 la United Fruit Steamship Corporation, línea marítima conocida Gran Flota Blanca y filial de la United Fruit Company, inauguró su nuevo muelle, con almacenes y un edificio para sus oficinas (actual Empresa Habana Inmuebles, HINES). Entre las líneas regulares entre puertos norteamericanos y cubanos era la única que enlazaba la capital cubana con las ciudades de Nueva Orleans y Nueva York. La United Fruit Company vendió en 1955 las propiedades que poseía en el puerto de La Habana, incluidos los muelles, a la empresa norteamericana North Gulf Terminals Inc., su última propietaria antes del triunfo de la Revolución. En 1960 se nacionalizaron las propiedades de las compañías extranjeras, incluidas las que poseían en el puerto de La Habana. Se creó la Empresa de Consignataria y Terminales Mambisas Consolidadas en 1961 y en esa década, el antiguo muelle de la Flota Blanca, pasó a llamarse Aracelio Iglesias Díaz en honor al líder sindical de los obreros portuarios, asesinado en 1948.

Fuente: García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Ministerio de Educación Superior, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985.

ESPIGÓN «ARACELIO IGLESIAS»

Dirección: Desamparados y Damas
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Espigón Flota Blanca, de la North Gulf
Uso original: Carga general de todo tipo
Uso actual: Desactivado
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Centro Cultural Almacenes San José, Almacenes Juan Manuel Díaz, entrada a la Ensenada de Atarés, Avenida Desamparados

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Espigón

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1939

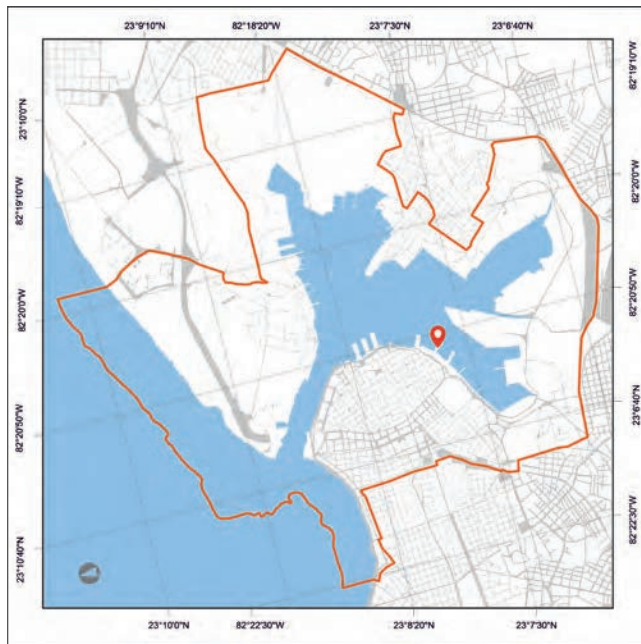
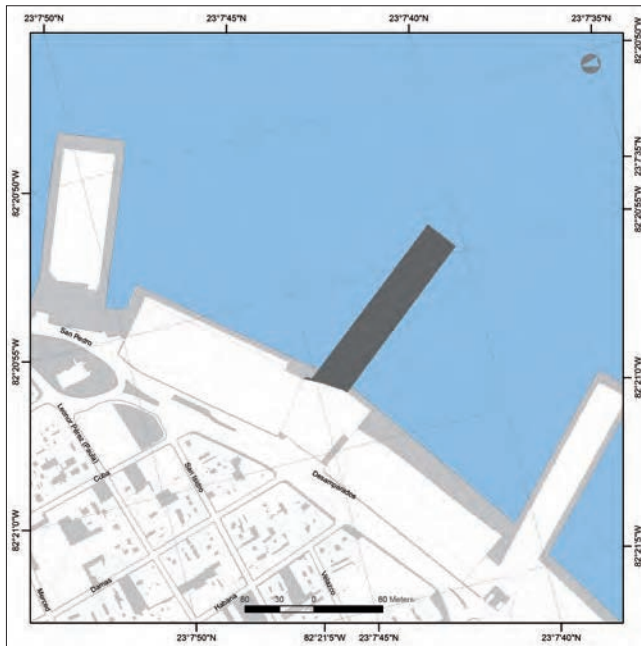
Área construida: 4 500 m²

Largo: 150 m

Ancho: 30 m



Longitud:362064.951842296 UTM (norte) Latitud:2560033.82169697 UTM (oeste)



Descripción: El objeto de obra fundamental de este sistema portuario fue el espigón, que conectaba con un edificio de nueva planta y funcionaba además como núcleo articulador entre los antiguos Almacenes San José y la nueva construcción. Se destaca la proporción entre sus dimensiones y la nave original que sostiene. Fue concebido originalmente con dos atraques y vías de acceso ferroviarias y de carga; con una estructura de pilotes, vigas, arquivates, tornapuntas y placas, de hormigón armado. Actualmente las operaciones de atraque no están permitidas.

Síntesis histórica: El muelle fue construido originalmente para los Almacenes de Depósito. En él se concentraban cargas de todo tipo: azúcar en cajas, aguardiente en pipas, arroz en toneles, medias y sacos; café en sacos, cera, ladrillos, máquinas de vapor para ingenios, pacas de algodón, tabaco en rama y tachos, entre otros productos. Cuando la United Fruit Company adquirió de la Munson Steamship Line, la propiedad se hallaba pendiente de tramitación la solicitud de modificaciones presentadas por la primera con respecto a un proyecto de 1915 (cuando aún era dueña de la finca la compañía Almacenes de Depósito) consistente en la construcción de un espigón y un edificio de tres plantas para almacén, conservación de mercancías y oficinas. Los planos estaban firmados por el ingeniero Emilio P. Guerra, mientras la empresa norteamericana Frederick Snare Corporation fue la contratista de las obras. «Gran Flota Blanca» fue el nombre comercial de la línea marítima internacional United Fruit Steamship Corporation, que figuraba como filial de la United Fruit Company, con rutas semanales que enlazaban puertos cubanos con los de New York, Baltimore y New Orleans, en Estados Unidos, y con otros puertos de América Latina. La United Fruit Company era dueña de la «Gran Flota Blanca», y de numerosos buques de transportación de mercancías y pasajeros, por la cual nombró a la nueva estructura, Muelle Flota Blanca. El hecho de poseer muelles propios en Cuba le abarataba los costos y le permitía cubrir la línea con mayor productividad.

Fuente: Rodríguez Marciano, Yamira: Antiguo Muelle Flota Blanca I. Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA.

MUELLE DE LA MARINA DE GUERRA REVOLUCIONARIA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-10

Dirección: Avenida del Puerto, entre Callejón de Jústiz y Obrapía
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de la Marina de Guerra
Uso original: Atraque de barcos de la Marina de Guerra
Uso actual: Atraque de barcos de la Marina de Guerra Revolucionaria
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Marina de Guerra Revolucionaria (MINFAR)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Bueno
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Centro Histórico, Cámara de Rejas, Avenida del Puerto, Canal de entrada de la bahía

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: 1957

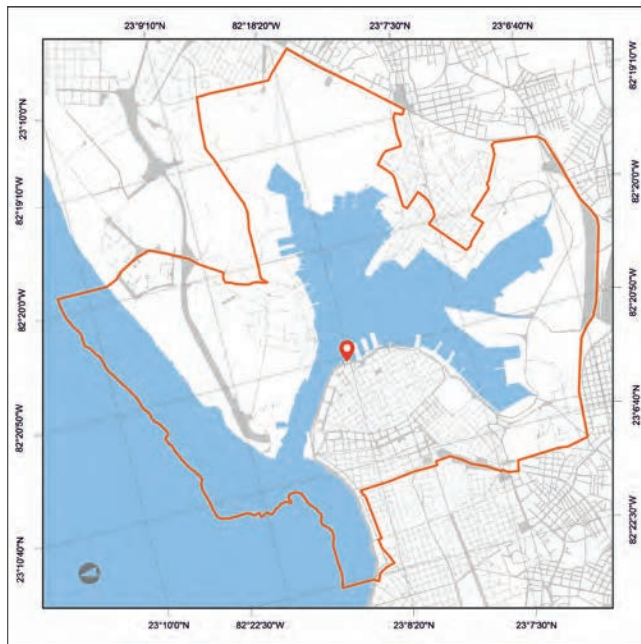
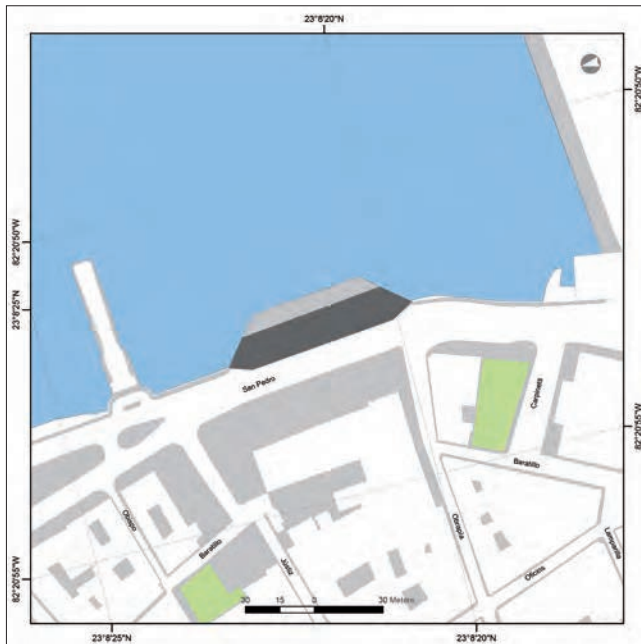
Área construida: 1 200 m²

Largo: 83,2 m

Ancho: 17,6 m



Longitud:362006.798916789 UTM (norte) Latitud:2559567.75161164 UTM (oeste)



Descripción: El muelle se ubica frente al Estado Mayor de la Marina de Guerra Revolucionaria, en la zona más antigua del puerto, vinculado al centro histórico. Fue dotado desde su construcción de iluminación y comunicación telefónica con el Edificio Central de la Marina de Guerra. Tiene una forma singular trapezoidal, construyéndose 18 m fuera de la línea de tierra. La eslora máxima permisible es de 68 m. Está conformado por pilotes de hormigón prefabricados. Sobre la línea de pilotes, paralela a la costa, se construyeron vigas de hormigón de 60 x 60 cm y en sentido contrario, vigas de tranque de 30 x 60 cm, a manera de una estructura nervada. Para la fundición de la plataforma de hormigón, se utilizaron bovedillas de fibrocemento. El borde del muelle contenía siete cornamusas de hierro fundido de 14 pulgadas y lo remataba una defensa de madera dura atornillada. Se concibió, aledaño al muelle, un estacionamiento para 12 plazas y un área cubierta abovedada. Fue construido además un tramo de muro del malecón con una longitud de 60 m apoyado sobre un tablestacado de pilotes de madera dura. El área techada ha sido demolida.

Síntesis histórica: El proyecto de esta obra data del 26 de septiembre de 1956. Intervinieron el Alférez de Navío Ambrosio O. Pérez Zabala, ingeniero civil y delegado del Estado Mayor de la Marina de Guerra y el ingeniero civil Carlos Govantes, encargado de las obras. Fue aprobado el 11 de enero de 1957 por el entonces Ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez. Las obras que comprendía el proyecto consistían en la construcción de un tramo de muro del malecón en la Avenida del Puerto, la construcción de un muelle para el servicio del Estado Mayor General de la Marina de Guerra Nacional, frente a su edificio y la nueva pavimentación de la Avenida del Puerto, en los tramos afectados por las construcciones. El contrato y ejecución de los trabajos estuvo a cargo de los Sucesores de Arellano y Mendoza, Contratistas S. A. Su plazo de ejecución se estimó en 120 días y el valor de los mismos ascendió a 308 126 pesos con 17 centavos.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 8210.

MUELLE NO. 3 DE LA REFINERÍA «ÑICO LÓPEZ»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-11

Dirección: Vía Blanca y Belot
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de la Refinería Belot
Uso original: Descarga de combustible
Uso actual: Descarga de combustible
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Cuba Petróleo (CUPET), MINEM
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño: específico para su función
Contexto: Instalaciones industriales, Ensenada de Marimelena, Tricornia

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: 1953-1958

Año de ampliación y/o reforma: 1961

Área construida: 440 m²

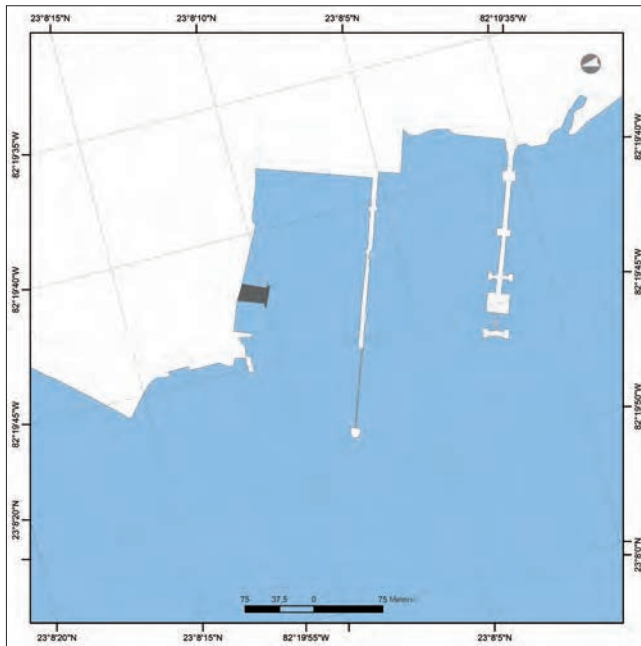
Largo: 110 m

Ancho: 4 m

Profundidad (bajo mar): 3,7 m

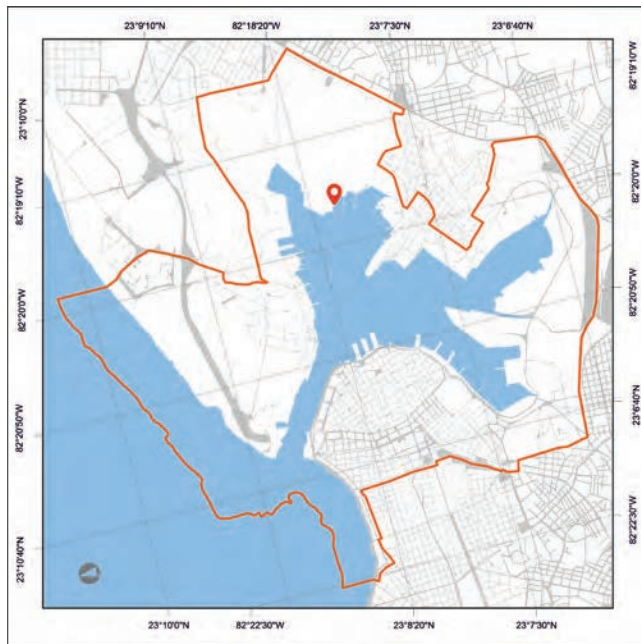


Longitud:363993.914088217 UTM (norte) Latitud:2559218.39951527 UTM (oeste)



Descripción: El muelle posee una estructura de vigas y plataforma de hormigón armado. Permite un atraque con una eslora máxima de 95 m. Contiene accesos de carga y ferroviario. Existe además el muelle de la dársena flotante, de 20 m de longitud y 4 m de ancho y un calado máximo de 2,6 m, el que se utiliza para embarcaciones pequeñas de 6 m de eslora.

Síntesis histórica: En 1870 se instala una refinería en la finca del médico francés Carlos Belot Lorent con la destilación de kerosina, que aumenta en 1895 su capacidad a 3000 galones por templa. En 1938 instala un *cracking* térmico para la producción de gasolina. A principios del siglo xx, la instalación pasa a la propiedad norteamericana, West India Oil Refining Company of Cuba, entidad de la Standard Oil Company of New Jersey, Esso, que monta una planta con una producción de 36 millones de galones de petróleo crudo al año. Mantiene el monopolio del mercado cubano hasta el año 1925. En 1952, la Shell decide construir sus refinerías en Cuba, cerca de la Standard Oil. Inicia las obras en 1953 donde se conciben los dos espigones. El 30 de marzo de 1957, la Shell, inaugura también la nueva refinería Habana a un costo de 25 millones de dólares, con capacidad para refinar 25 mil barriles diarios de petróleo y un espigón propio para buques tanqueros de 20 mil t. Contribuían a la conexión y a la transportación del producto el Tren de Hershey y los Ferrocarriles de Cuba. En el año 1959, los consorcios presionan para crear dificultades económicas, por lo que el primero de julio de 1960 se declara la intervención de las compañías por el Gobierno Revolucionario, y se fusionan las refinerías Esso y Shell, en una sola con el nombre de Refinería Níco López.



Fuente: Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Ministerio de Educación Superior, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985. / Hernández Vázquez, L y Dotres Fallat, M: *Propuesta para la regeneración urbana del territorio de la Refinería Níco López*. Tutor: Arq. Kiovet Sánchez. Tesis de Diploma. La Habana, 2012. / Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014, p. 343. / «Puerto de La Habana» <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf> Consulta: [09/05/2016].

ESPIGONES 1 Y 2 REFINERÍA «ÑICO LÓPEZ»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-E-03

Dirección: Vía Blanca y Belot
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Espigones 1 y 2 Refinería Belot
Uso original: Descarga de combustible
Uso actual: Descarga de combustible
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Cuba Petróleo (CUPET); Ministerio de Energía y Minas (MINEM)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su uso y función
Contexto: Zona industrial, Ensenada de Marimelena, manglar de Tiscornia

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Espigón

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1870

Año de ampliación y/o reforma: 1953-1958, 1961

Área construida: 3 708 m²

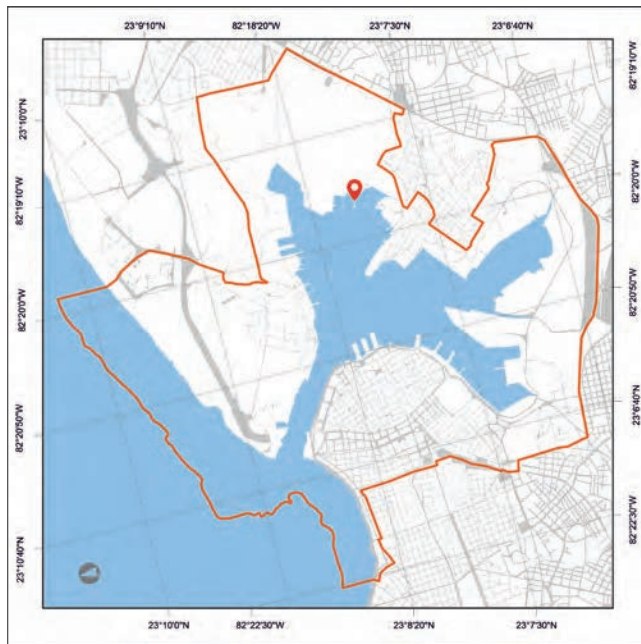
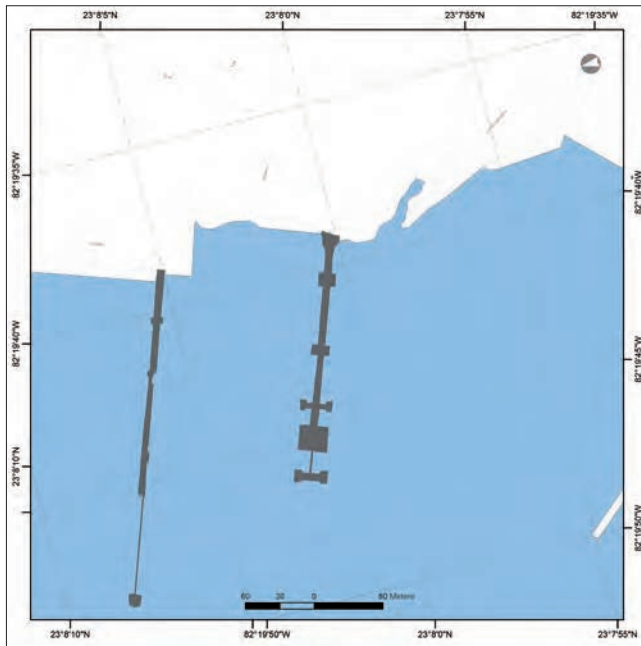
Largo: 309 m

Ancho: 12 m

Profundidad (bajo mar): 11,0 m



Longitud: 363970.264440442 UTM (norte) Latitud: 2558943.45933162 UTM (oeste)



Descripción: El espigón norte (no. 1) posee una longitud de 309 m, y el sur (no. 2) de 301 m, con una estructura de hierro y hormigón armado. Fueron diseñados para garantizar cuatro atraques de buques tanques, supertanqueros y super supertanqueros. Los tanques de aceite tenían capacidades de 30000 y 40000 t. En 1961, el departamento de Obras Públicas realiza la limpieza de la dársena hasta 11 m de profundidad con un dragado de 70000 m³ y construye diques de 5 m de ancho. El sistema portuario contó con un equipamiento complejo y de alta tecnología para la época en que se construyó. El único espigón activo, el no.1, admite barcos con 186 m de eslora máxima en la banda norte y de 250 m en la banda sur, con un calado de 10,4 m y 11,4 m, respectivamente.

Bienes muebles: Contaban con un sistema de tuberías para el movimiento de los fluidos: de 8 y 6 pulgadas para los sistemas de alimentación de incendio; de 18 pulgadas para la exportación de aceite; y de 10 pulgadas para el gas oil, el keroseno y para la exportación de gasolina.

Síntesis histórica: En 1870 se instala una refinería en la finca del médico francés Carlos Belot Lorent con la destilación de kerosina, que aumenta en 1895 su capacidad a 3000 galones por templa. En 1938 instala un *cracking* térmico para la producción de gasolina. A principios del siglo xx, la instalación pasa a la propiedad norteamericana, West India Oil Refining Company of Cuba, entidad de la Standard Oil Company of New Jersey, Esso, la cual monta una planta que produce 36 millones de galones de petróleo crudo al año. Mantiene el monopolio del mercado cubano hasta el año 1925. En 1952, la Shell decide construir sus refinerías en Cuba, cerca de la Standard Oil. Inicia las obras en 1953 donde se conciben los dos espigones. El 30 de marzo de 1957, la Shell, inaugura también la nueva refinería Habana a un costo de 25 millones de dólares, con capacidad para refinar 25 mil barriles diarios de petróleo y un espigón propio para buques tanqueros de 20 mil t. El tren de Hershey y los Ferrocarriles de Cuba contribuían a la conexión y a la transportación del producto. En el año 1959, los consorcios presionan para crear dificultades económicas, por lo que el primero de julio de 1960 se declara la intervención de las compañías por el Gobierno Revolucionario, y se fusionan las refinerías Esso y Shell, en una sola con el nombre de Refinería «Nico López».

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA. AACH 3534, ACH 2073; ACH 3553. / Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001. / García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Ministerio de Educación Superior, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985.

MUELLES DE POTE Y ATARÉS. (ATRAQUES NO. 1, 2, 3, 3 A, 4, 5 Y 6)

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-12

Dirección: Primer Anillo entre Gancedo y Calle Haiphong
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de Hacendados
Uso original: Atraques de la flota pesquera, astilleros
Uso actual: Cargas de pescado, productos refrigerados, astilleros
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Terminal Refrigerada (TERREF), Empresa Lanchera Flota del Golfo (FLOGOLFO), Ministerio de la Industria Alimenticia (MINAL), Astilleros Caribe (ASTICAR), Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Ha sido transformado
Autenticidad: Forma y diseño
Contexto: Instalaciones industriales, Primer Anillo, ensenadas de Pote y Atarés

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo XIX

Año de construcción: Siglo XIX

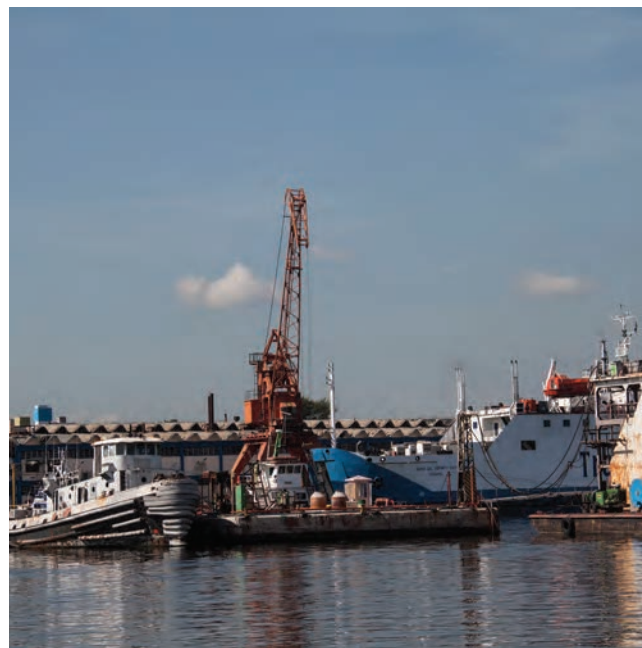
Año de ampliación y/o reforma: 1963-1966

Área construida: 25 200 m²

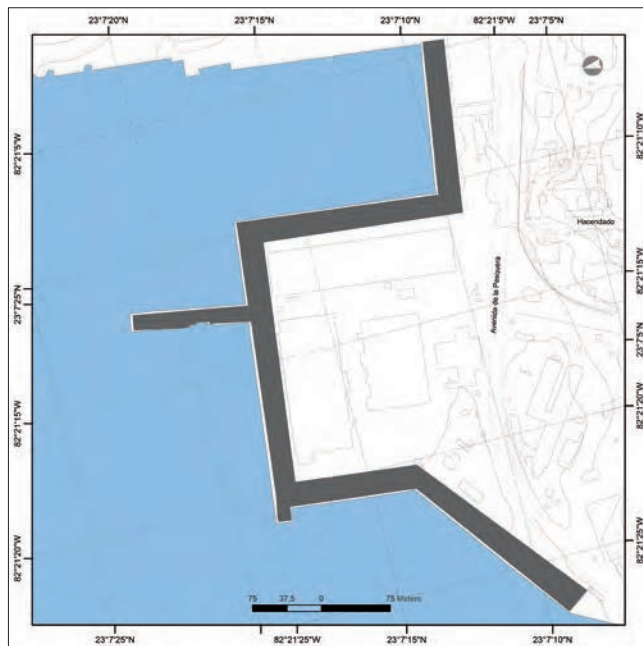
Largo: 1 200 m

Ancho: 21 m

Profundidad (bajo mar): 5,5 m

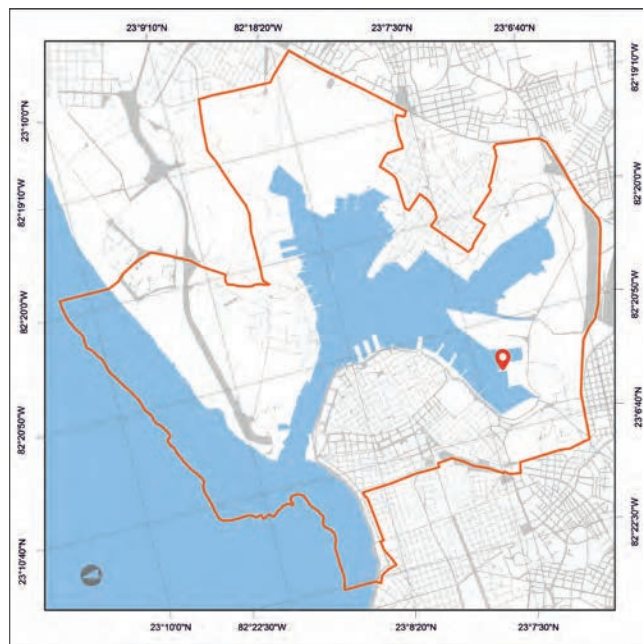


Longitud:361348.534060713 UTM (norte) Latitud:2557532.22267303 UTM (oeste)



Descripción: El muelle fue ampliado en 1963, para la flota pesquera, bajo la concepción de un proyecto integral, con una estructura de hormigón armado, base de tablestacas de acero tipo Larssen V, vías de acceso y ramal ferroviario y capacidad de atraque para 180 barcos. Se consideró, frente a los antiguos almacenes de Hacendados, un dique flotante. Una parte del muelle se concibió para la descarga del pescado desde los buques, con el apoyo de grúas. El almacenaje y los servicios se garantizaban con cinco naves: de refrigeración, de ensamble de barriles, de avituallamiento, de reparación de los barcos y de depósitos de sal. Se construyeron sistemas complementarios como la estación de transformadores y de bombeo de agua salada, una estación de agua limpia alimentada desde Cojimar (uso industrial), una estación de bombeo de albañales, un sistema de instalaciones hidráulicas y sanitarias, un tanque elevado de 50 mil galones y un sistema de televisión por circuito cerrado. Los muelles 1, 2 y 3 poseen mayores profundidades, entre 7,4 m y 8,4 m y una eslora máxima permisible entre 136 y 220 m. Actualmente la instalación ha pasado a la administración de varios explotadores, perdiendo el concepto integral inicial. Las operaciones de atraques están permitidas en todos los muelles.

Bienes muebles: Grúa de brazo nivelado de 5 t.



Síntesis histórica: En 1860 el Directorio de La Habana señala que los muelles se hallaban en construcción, vinculados con los Almacenes de Hacendados, edificados en 1855 por Gonzalo Herrera Santa Cruz, conde de Fernandina y su hijo. En un plano de La Habana de 1875, se aprecia que hasta él llegaba un ramal de los Ferrocarriles del Oeste. Durante la República se denominó «Muelle de Hacendados», y hasta 1959 prestó servicio como Terminal de Ferries. En el año 1963 se inició el proyecto de un Conglomerado Pesquero para el desarrollo de esta industria, con cooperación soviética. El nuevo muelle se extendía, desde la Ensenada de Atarés hasta la Ensenada de Pote, en un área de 13.5 ha. Contó con una flota de 130 barcos de pesca, destinado a producir de 180 000 t de pescado. Los proyectos se realizaron por el Instituto Soviético «Giproribprom». El proyectista general fue el ingeniero soviético Yuri Kopilov y por la parte cubana, el arquitecto Mario Girona con el apoyo del arquitecto Pedro Vila. Los trabajos se realizaron por la Regional Habana, con una fuerza de trabajo de 1200 obreros, dirigidos por el Ing. Manuel Cortés Llanes. La obra tuvo un costo cercano a los 50 millones de pesos.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA. R-11; R 5 (38) 65; ACH 1220; N/N 14 498, N/N 3223; ACH 01218; AHC 7534; AHC 7557; ACH 1220. / Cuevas Toraya, Juan de las: 500 años de construcciones en Cuba, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001.

MUELLES DE LA EMPRESA NACIONAL DE ASTILLEROS (ENA), CARIBBEAN DRYDOCK COMPANY S.A.

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-13

Dirección: Calle Estrada Palma y Triscornia
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle y Espigón de Palmer
Uso original: Reparación de barcos
Uso actual: Reparación de barcos
Uso previsto: Reparación de barcos
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Empresa Nacional de Astilleros (ENA), Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Otro
Conservación: Bueno
Integridad: Muy transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño
Contexto: Carretera y poblado de Casablanca, barrio insalubre La Julia

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

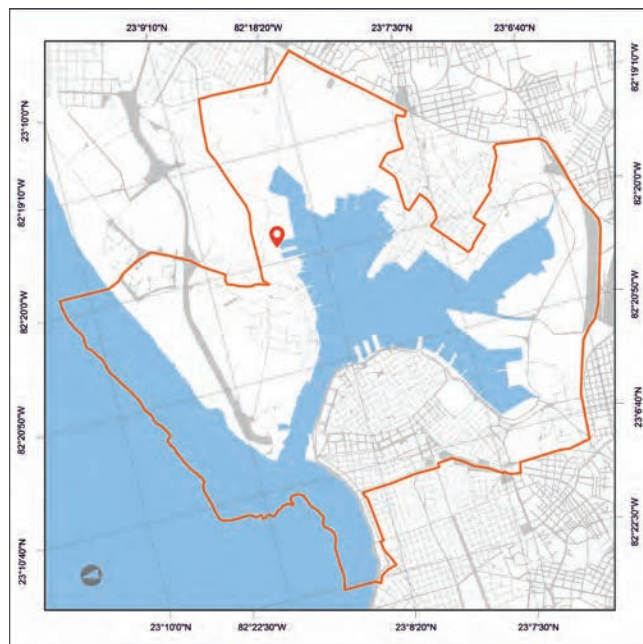
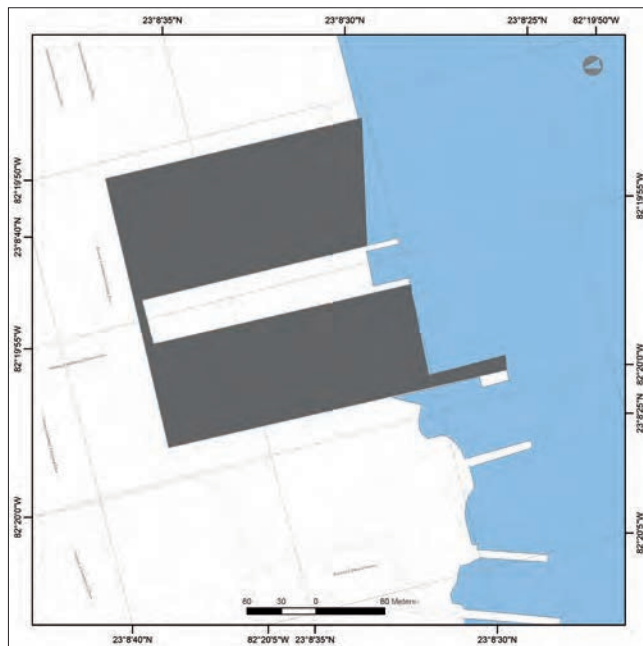
Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores**Grado de protección:** No tiene**Valor tipológico:** Si**Zona de riesgo Arqueológica:** II**Clasificación:** Infraestructura portuaria**Tipología:** Muelle**Época:** Siglo xx (primera mitad)**Año de construcción:** Primera mitad del siglo xx**Año de ampliación y/o reforma:** Segunda mitad del siglo xx**Área construida:** 11 550 m²**Largo:** 1100 m**Ancho:** 10,5 m**Profundidad (bajo mar):** 5 m

Longitud:363641.532446766 UTM (norte) Latitud:2559945.78731916 UTM (oeste)



Descripción: El muelle es una instalación característica de la segunda mitad del siglo xx. Posee una estructura de hormigón armado con varios atraques, con esloras y calados diferentes: entre 170 y 250 m y 1,6 m y 5,8 respectivamente. El muelle no. 31 alcanza un ancho de 270 m. Se considera una zona de alto riesgo pues en ella se realiza la limpieza de buques con granalla. Tiene acceso a un dique seco, en uso desde 1957. Hasta el año 2015 poseía un dique flotante el cual se ha desmontado por su mal estado técnico. El sistema de muelles posee una draga Dragón 270, una grúa viajera y un sistema de puentes grúas. Existen tres muelles con acceso a los talleres de acero. Los edificios o naves alcanzan las tres plantas y tienen una estructura porticada con cierres de paneles prefabricados de hormigón armado. El sistema cuenta además con tres edificios administrativos y una amplia zona para el almacenaje de contenedores. Gran parte de las instalaciones se han arrendado a la Corporación Curazao Dry Dock Company, por lo que mantiene un uso intenso.

Bienes muebles: El sistema de muelles posee una draga Dragón 270, una grúa viajera y un sistema de puentes grúas.

Síntesis histórica: Desde 1918 se reconocen los Talleres de Palmer destinados a reparar y construir buques en el litoral de Casablanca, aunque desde el siglo xix el maestro de ribera José Triscornia, construyó en el sitio un muelle y un carenero. En 1924 se creó la Compañía de Fomento Marítimo, conocida como Astilleros Mercantes de la compañía Fomento Marítimo, pero se le llamaba «Varadero de Palmer». En él se realizaban reparaciones a embarcaciones de pequeño porte, aunque llegaron a construirse barcos de 1 200 t como el Gabriel Palmer y el Julián Alfonso. Durante muchos años los medios fundamentales de la empresa fueron los varaderos. En los años 50 se inició la construcción de un dique seco de 8 000 capaz de brindar servicio de carenas a la mayoría de los buques comerciales que visitaban el puerto de La Habana. En 1959 el vapor La Coubre fue atendido en este lugar, luego del siniestro sabotaje que fue objeto. En 1963 el Ministerio de Industria inició la construcción de un astillero de habilitamiento de buques, pero las obras se paralizaron en 1966. Fueron retomadas entre 1969 y 1970 lográndose terminar la cerca del astillero, las subestaciones eléctricas y la grúa de origen yugoeslavo, entre otras construcciones.

Fuente: Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / Machado, Bruno J.: *Casa Blanca, hallé su oscura luz*. Impreso en los talleres del Instituto Nacional Poligráfico Alfredo López, La Habana, 1987. Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001.

MUELLE LA COUBRE

Dirección: Avenida La Pesquera y Egido
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de la Pan American Docks
Uso original: Atraques
Uso actual: Desactivado
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Muy transformado
Autenticidad: Construido para su fin
Contexto: Estación Central de Ferrocarriles, Avenida La Pesquera, Muelle Juan Manuela Díaz, Ensenada de Atarés

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1955

Año de ampliación y/o reforma: 1961-1962

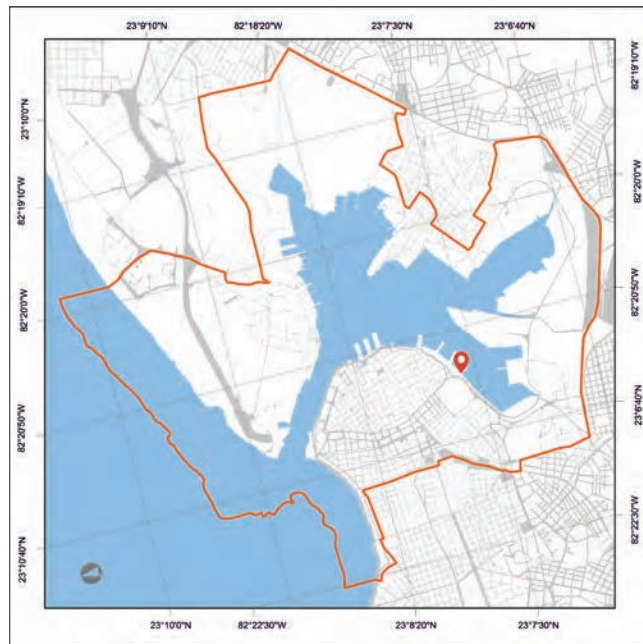
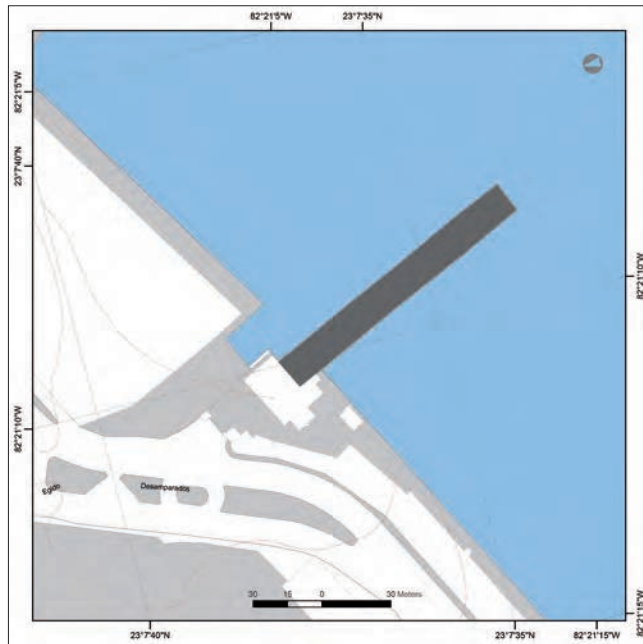
Área construida: 2 400 m²

Largo: 300 m

Ancho: 8 m



Longitud:361510.44806113 UTM (norte) Latitud:2558166.1418908 UTM (oeste)



Descripción: La estructura del muelle era de acero, con una losa de hormigón armado de 20 cm de espesor. En marzo de 1960 se realiza una inspección después de la explosión del barco La Coubre, para determinar el estado de su estructura y la capacidad de carga. Se propone la sustitución de cincuenta y tres vigas de acero por otras de hormigón armado, el recubrimiento del resto de las vigas de acero por hormigón armado, así como la reparación de las vigas existentes en la sección este y la reconstrucción de las placas de hormigón en el lugar. El proyecto estuvo a cargo de la Empresa Consolidada de Consignataria de Terminales Marítimas, Sección de Mantenimiento. Actualmente contiene oficinas, talleres e instalaciones que ofrecen servicios portuarios.

Síntesis histórica: En 1958, como resultado del creciente reconocimiento internacional a la lucha del pueblo cubano contra la tiranía de Fulgencio Batista, el gobierno de los Estados Unidos declaró públicamente que no entregaría más armas al dictador, pero no cumplió su promesa. Después de múltiples presiones, logró que Bélgica vendiera modernos fusiles FAL, en el último trimestre de 1958. El triunfo revolucionario impidió que este armamento llegara a manos de las tropas del dictador, pero el compromiso comercial belga de entregar la mercancía ya pagada, se mantuvo en pie. Tras fracasar los intentos para cancelar la venta, agentes al servicio de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) de Estados Unidos, colocaron un artefacto explosivo entre las cajas de granadas antitanques que hizo estallar parte de las 1 492 cajas de granadas y municiones que conducía el buque, con un peso de más de 490 toneladas métricas. A las 3:10 p. m. del día 4 de marzo de 1960, una explosión sacudió a la capital cubana, había estallado en el puerto habanero el buque francés La Coubre, que procedente de Amberes, Bélgica, descargaba el armamento desde el día anterior, en el antiguo muelle de la Pan American Docks. Trece minutos después se produjo una segunda explosión que cobró muchas más vidas. Un centenar de muertos y cientos de heridos graves fue el resultado. Al día siguiente, en la despedida del duelo de las víctimas, Fidel Castro Ruz denunció a los autores del crimen y enarboló por primera vez la consigna de «Patria o Muerte».

Fuente: Archivo de RESTAURA, AHC 6207. / Colección Facticia de Emilio Roig de Leuchsenring, Tomo 10, en: Biblioteca Histórica «Fernando González del Valle», OHCH. / http://www.cubagob.cu/otras_info/minfar/coubre.htm. Consulta: [15/12/2016].

MUELLE «TURCIOS LIMA»

Dirección: Anillo del Puerto y Línea del Ferrocarril
 Municipio: Regla
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Muelle Regla Coal
 Uso original: Carga de granos a granel
 Uso actual: Carga de granos a granel
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Ministerio de la Industria Alimenticia
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Regular
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su localización y entorno
 Contexto: Ensenada de Guasabacoa, Patio Ferrocarril de Regla, Muelle CONAUT (atraques 17 y 16)

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Indeterminado

Año de construcción: Primera década del siglo XX

Año de ampliación y/o reforma: Década de 1960

Área construida: 3 105 m²

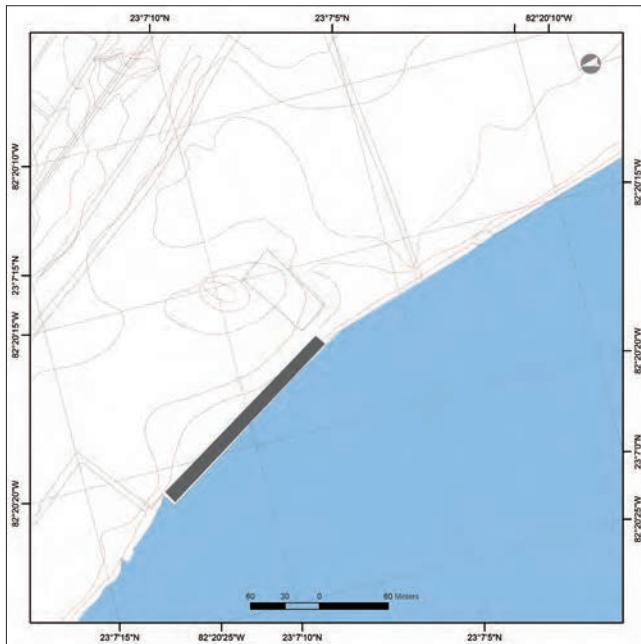
Largo: 207 m

Ancho: 15 m

Profundidad (bajo mar): 9,4 m



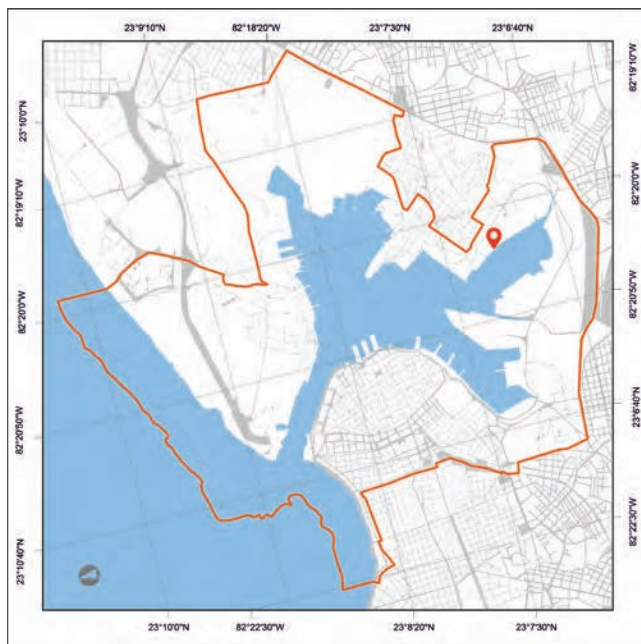
Longitud:362932.618054603 UTM (norte) Latitud:2557372.00408381 UTM (oeste)



Descripción: Según se documenta, en el año 1960 se realiza un sondeo por el Departamento de Aguas, Ríos y Costas, en la zona donde se ubica el actual muelle, verificándose la posibilidad del atraque de barcos con un calado de 7,26 m previo a su refuncionalización, para destinarlos como infraestructura portuaria de los Molinos de Trigo Turcios Lima instalados en 1966. Posee una estructura de hormigón armado que admite el atraque de barcos con una eslora máxima de 200 m.

Síntesis histórica: La presencia de dos muelles en este espacio del litoral de Regla se remonta a los primeros años del siglo xx. Se conocieron como el muelle de Regla Coal, vinculado a los depósitos de carbón de la Regla Coal Company y el muelle de la Auxiliar Marítima. La compañía Regla Coal Company fue fundada en 1911 por un grupo de accionistas vinculados a la Compañía Czarnikow-Rionda y a los Ferrocarriles Unidos de los Almacenes de La Habana y Regla. En la década del 1920 la compañía se conoció como Regla Coal and Oil Company. El carbón era utilizado por las compañías ferroviarias cubanas y como combustibles para los ingenios azucareros.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, N/N 8762.



MUELLE DE CABALLERÍA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-16

Dirección: Avenida del Puerto y O' Reilly
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de Caballería o de Pescadores
Uso original: Carga y descarga de mercancías
Uso actual: Desactivado
Nivel de acceso: Libre
Tipo de propiedad: Otro
Conservación: Malo
Integridad: Muy transformado
Autenticidad: Por su uso y función; por su localización y entorno
Contexto: Canal de entrada de la Bahía de La Habana, Avenida del Puerto, Castillo de la Real Fuerza

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor histórico: Si

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo XVIII

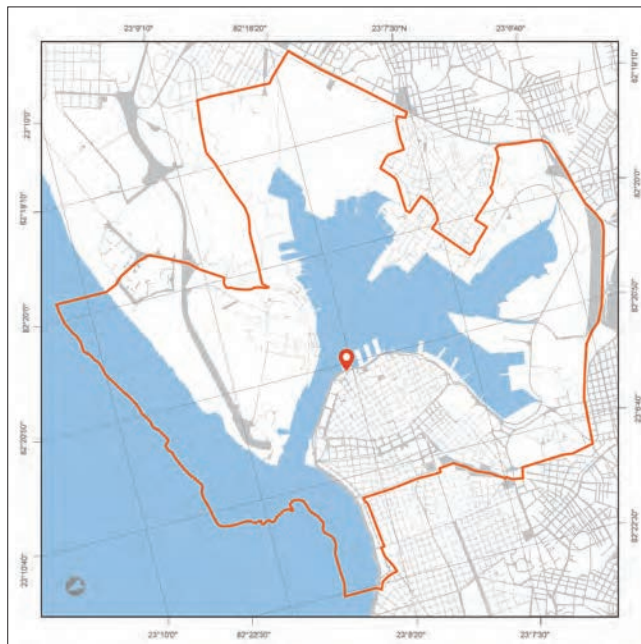
Año de construcción: Siglo XVIII

Año de ampliación y/o reforma: Siglo XIX, siglo XX

Área construida: 475 m²



Longitud:361965.886934791 UTM (norte) Latitud:2559766.39919711 UTM (oeste)



Descripción: Los restos del muelle de Caballería, ubicados en el borde costero, frente a la calle O´ Reilly, poseen una estructura de hormigón reforzado, compuesta por un muro de contención y piso de hormigón. Se encuentra fuera de servicio desde el año 2005. No cuenta con autorizo de atraque.

Bienes muebles: Contaba con cuatro grúas pescantes

Síntesis histórica: Los primeros puertos que por más de dos siglos dominaron la bahía, eran cortos trechos de ribera, mal terraplenados y con entablados apoyados en horcones, que se utilizaban para el embarque y desembarque de la mercancía proveniente de España. El desarrollo del comercio a partir de la toma de La Habana por los ingleses, hizo posible que, en 1765, las autoridades realizaran mejoras a la estructura mediante la construcción de un rudimentario malecón de piedra, que se llamó de Caballería. Más tarde, en 1772, el marqués de la Torre manda a construir tres muelles de sillería: Marimelena, Carpineti y el de la Cabaña. Con la creación del Real Consulado de La Habana, en 1794 se mejora el muelle antiguo.

En 1795 se le instalaron cuatro grúas pescantes y al año siguiente se decide su ampliación en 410 varas cuadradas, realizadas con madera de quiebrahacha. En 1805 son provistos de tinglados o cobertizos de madera que garantizaban la protección de la mercancía. Los muelles, completamente cubiertos de techos, permitían el trasiego de comerciantes, dependientes y jornaleros. Casi diez años después se amplía el muelle, extendiéndose desde la plaza frente a la Iglesia de San Francisco hasta unirse con un tramo de muelle ubicado frente a la casa del marqués de Villalta. Esta obra, de mayor envergadura, fue presupuestada con un costo de 165 mil pesos fuertes, reduciéndose a 95 mil, pues muchos materiales y esclavos fueron puestos por el Real Consulado como mano de obra.

Fuente: Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001.

MUELLE DE LA TERMINAL MARÍTIMA PORTUARIA «MANUEL PORTO DAPENA», CONAUT

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-17

Dirección: Anillo del Puerto entre Avenida Rotaria y Nuestra Señora de la Caridad
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de Beguiristain, Muelle Auxiliar Marítima de Regla
Uso original: Carga general
Uso actual: Carga general
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Bueno
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su uso y función
Contexto: Anillo del Puerto, Ensenada de Guasabacoa, Empresa de Cereales Turcios Lima, Empresa de Cereales José Antonio Echeverría

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

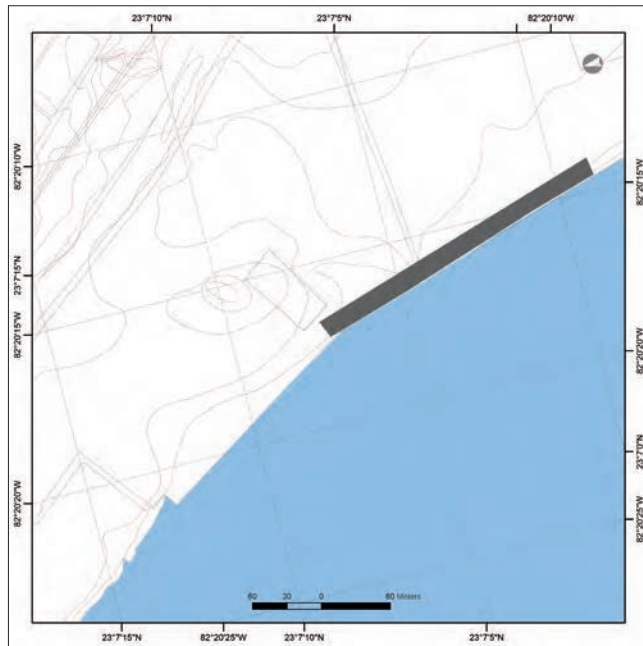
Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores**Grado de protección:** No tiene**Valor tipológico:** Si**Valor paisajístico:** Si**Zona de riesgo Arqueológica:** I**Clasificación:** Infraestructura portuaria**Tipología:** Muelle**Época:** Siglo xx (segunda mitad)**Año de construcción:** 1978**Área construida:** 4 480 m²**Largo:** 320 m**Ancho:** 10 m**Profundidad (bajo mar):** 8,8 m

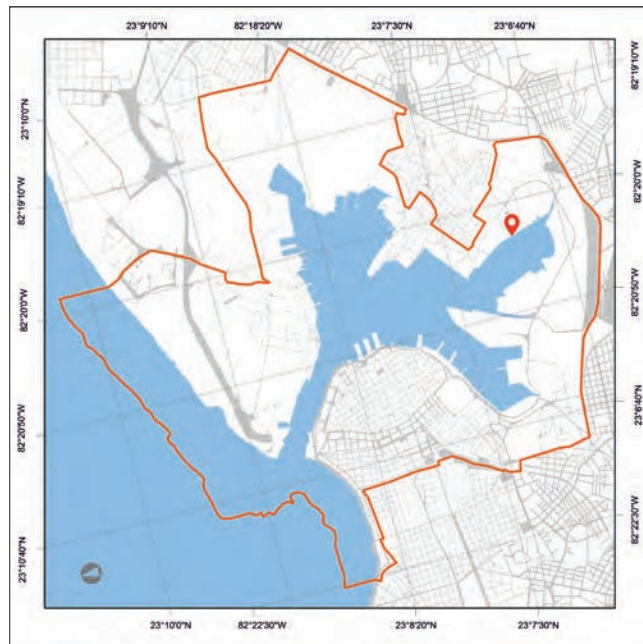
Longitud:363027.328894045 UTM (norte) Latitud:2557147.50875697 UTM (oeste)



Descripción: La Terminal Marítima Portuaria construida en la década de los años 70 del pasado siglo, posee muelles de hormigón armado, con dos atraques (no.16 y no.17) y accesos ferroviario y vial. Fue diseñada para permitir el atraque de embarcaciones Ro-Ro para la descarga de autos ligeros de hasta 3,5 t en los primeros 30 m de la instalación (de sur a norte). Los atraques 16 y 17 poseen 145 m y 175 m de longitud y 10,2 m y 18,5 m de ancho, respectivamente. Admiten una eslora máxima de 160 m. Está documentado que en la década de los 60 del pasado siglo, se reconstruyeron tres cruceros de hormigón en la línea de ferrocarril y se realizó el mejoramiento del patio con pavimentación invertida sobre la capa de mejoramiento, antes de realizar la rehabilitación de la terminal marítima.

Síntesis histórica: En 1978 como parte de las transformaciones realizadas en la bahía habanera, se construyeron los muelles no. 16 y 17 de la actual Terminal Marítima Portuaria Manuel Porto Dapena los cuales se destinaron a carga general. Se ubicaron en la margen este de la Ensenada de Guasabacoa donde antes estuvieron el muelle de Beguiristain y los muelles de la Auxiliar Marítima S.A. En estos últimos los estibadores y obreros portuarios con su líder Aracelio Iglesias libraron enconadas luchas en reclamo de mejoras salariales durante los años 40 del pasado siglo.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA.



ESPIGÓN NO. 4 «MARGARITO IGLESIAS» (CERVECERÍA ALMACÉN DEL TABACO Y DE LA MADERA)

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-E-04

Dirección: Avenida del Puerto, entre Callejón de Jústiz y Obrapía
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Espigón de Paula, Espigón Almacenes de La Habana
Uso original: Atraques para carga y descarga de mercancías
Uso actual: Paseo marítimo
Uso previsto: Paseo marítimo
Nivel de acceso: Libre
Propietario: Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su localización y entorno
Contexto: Muelle flotante, Centro Cultural Antiguos Almacenes San José, Paseo marítimo, Avenida de Paula, Avenida San Pedro, cuerpo de agua de la bahía-agua

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

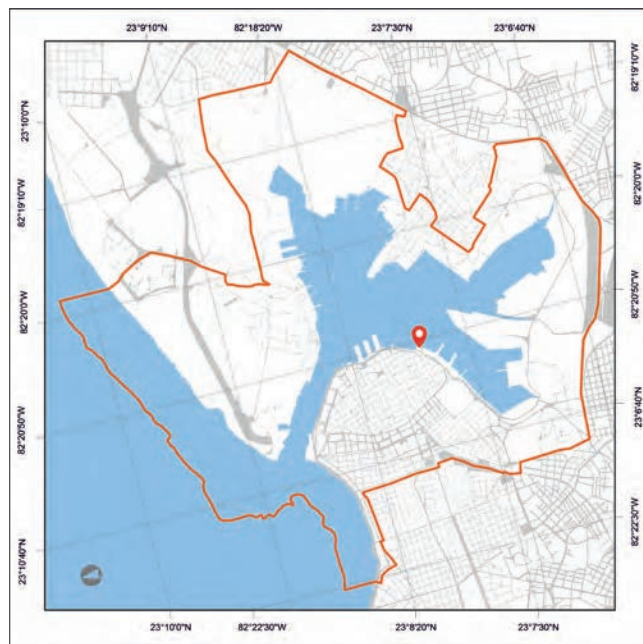
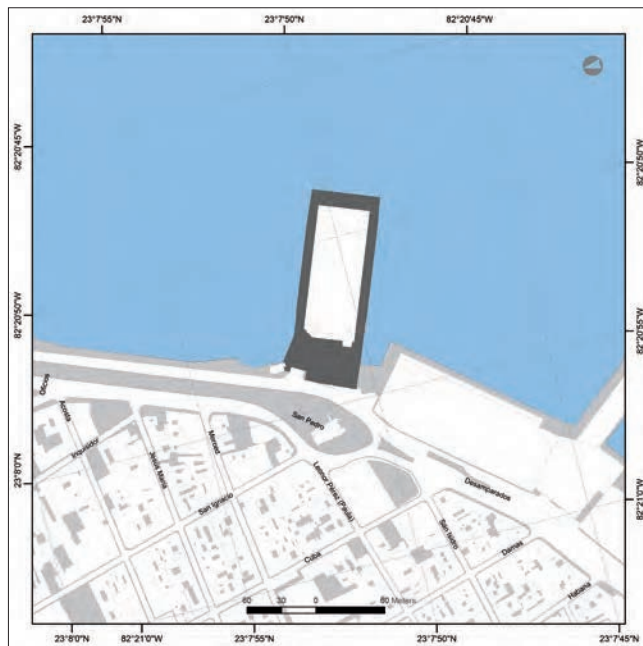
Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores**Grado de protección:** No tiene**Valor histórico:** Si**Valor paisajístico:** Si**Zona de riesgo Arqueológica:** II**Clasificación:** Infraestructura portuaria**Tipología:** Espigón**Época:** Siglo xx (primera mitad)**Año de construcción:** 1906-1908**Año de ampliación y/o reforma:** 2014**Área construida:** 7 920 m²**Largo:** 132 m**Ancho:** 60 m

Longitud:362019.913918012 UTM (norte) Latitud:2558622.77929291 UTM (oeste)



Descripción: El espigón se ubica en la zona portuaria más antigua de la bahía. Fue construido con una estructura de acero y hormigón armado, con 132 m de largo en su parte norte y 146 m en su parte sur, con técnicas constructivas de avanzada para su época. Contaba con dos atraques y vías de acceso de carga y ferroviarias. La transformación del muelle para uso gastronómico y paseo marítimo como destino final, incluyó la seguridad estructural del espigón a partir de la reparación de su estructura, la sustitución de la cubierta de la nave y la eliminación de dos grúas viajeras que se localizaban en el interior de la nave, lo que permitió disminuir un 30 por ciento el peso de la misma. Es uno de los pocos muelles que ha logrado prevalecer, representante de una época de intensa renovación de las instalaciones portuarias habaneras. Actualmente las operaciones de atraque de buques no están permitidas.

Bienes muebles: Dos grúas viajeras al interior de la nave que fueron eliminadas.

Síntesis histórica: La historia del Espigón de Paula donde se ubicaba el Almacén del Tabaco y de la Madera, comienza desde finales del siglo XVIII, cuando el borde costero habanero experimentó el auge de muelles o espigones con sus tinglados. En 1860 se aprobó la construcción del muelle a la vera de la Alameda de Paula y en las décadas siguientes fue sustituido por el actual, por su propietario The Havana Central Railroad Company, según la concesión que se le otorgó por Decreto Presidencial número 1 del 29 de diciembre de 1905. En 1928 The Havana Central se fusionó con los Ferrocarriles Unidos, quien mantuvo la propiedad del muelle hasta 1959. En 1961 fue nacionalizado y a partir de entonces fue explotado por la terminal marítimo-portuaria «Margarito Iglesias» hasta su desactivación definitiva como instalación portuaria.

Fuente: Rodríguez Marcano, Yamira: *Devolver el esplendor a un muelle habanero*, <<http://www.habanaradio.cu/reportajes/devolver-el-esplendor-a-un-muelle-habanero/>> Consulta: [24/07/2016].

MUELLES Y ESPIGONES DEL SIERRA MAESTRA 1, 2 Y 3

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-M-18

Dirección: San Pedro s/n, entre Amargura y Santa Clara
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Muelle de San Francisco-Muelle La Machina-Muelle Santa Clara
Uso original: Carga general, embarque de viajeros y reconocimiento de sus equipajes.
Uso actual: Terminal de Cruceros, parqueo
Uso previsto: Terminal de cruceros, parqueo
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Aries S.A. Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Centro Histórico, Avenida San Pedro, Plaza de San Francisco, Lonja del Comercio, cuerpo de agua de la bahía

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: III

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

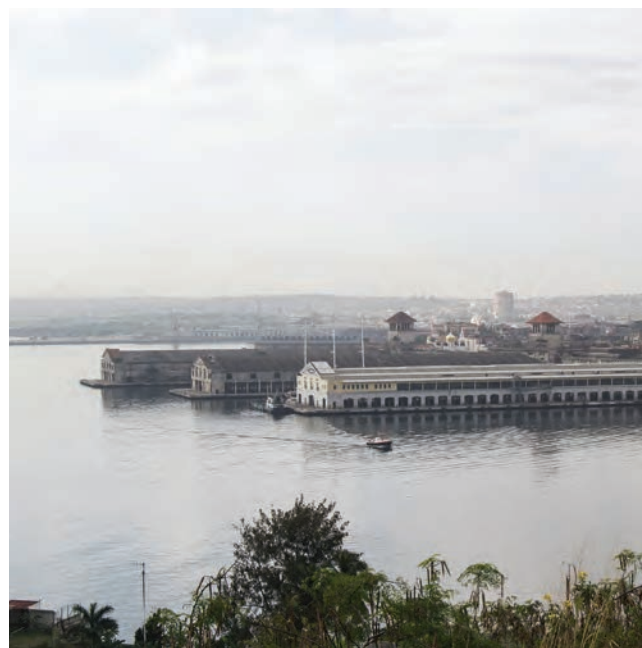
Año de construcción: 1914

Área construida: 12 726 m²

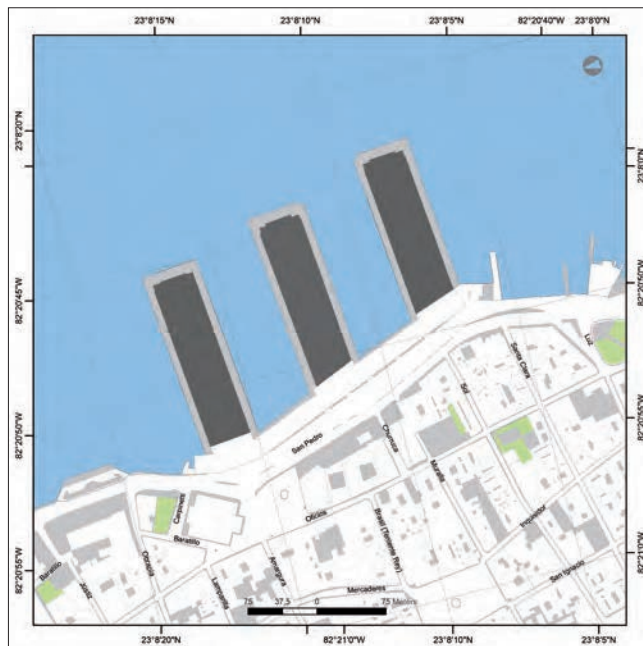
Largo: 202 m

Ancho: 63 m

Profundidad (bajo mar): 8 m



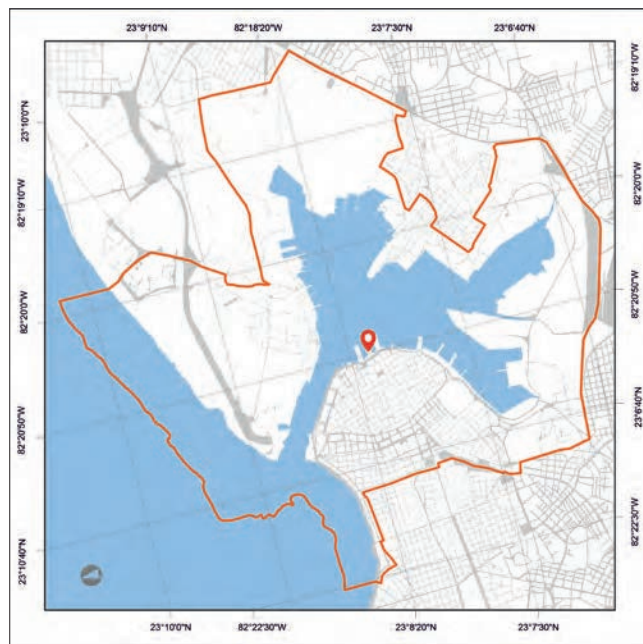
Longitud:362142.312519739 UTM (norte) Latitud:2559294.8622737 UTM (oeste)



Descripción: Se trata de tres espigones paralelos, con una forma dentada, localizados en la zona más antigua del puerto y unidos a un edificio principal dispuesto a lo largo de la calle San Pedro. Constituidos por sendas plataformas de hormigón sobre pilotes, con muelles por tres de sus lados con un ancho promedio de 7,5 m, que permiten seis atraques simultáneos. Sobre cada uno de los espigones se emplaza una amplia nave de dos plantas con dimensiones de 47 m de ancho por 180 m de largo, cuya estructura porticada es de hormigón y cubiertas a dos aguas. El muelle San Francisco, (al norte) con dos atraques, es utilizado como terminal de cruceros y la planta baja del espigón central está ocupada por un estacionamiento, con una eslora máxima entre 245 y 170 m en las bandas norte y sur, respectivamente. El resto de los muelles, espigones y edificios se encuentran sometidos a una rehabilitación capital. Existen facilidades viales y para el acceso del transporte ferroviario a cada muelle.

Síntesis histórica: Este conjunto de muelles fue edificado en el año 1914 por la compañía norteamericana Barclay, Parsons & Klapp, para la concesionaria Port of Havana Docks Company. Fue uno de los primeros pasos para dotar al puerto de La Habana de muelles con una concepción de avanzada para su época, en sustitución de los antiguos tinglados que componían los llamados Muelles Generales del Estado. Estuvo dotado de tres espigones y muelles, con el mejor equipamiento, facilidades viales y de transporte ferroviario, hasta cada muelle y ubicado en lo que se podría considerar el nodo comercial principal del país, frente a la Lonja del Comercio, el edificio de Correos y Telégrafos, en las inmediaciones de grandes almacenes importadores y de las oficinas de las principales empresas consignatarias.

Fuente: Colectivo de Entidades. *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*. Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / Roig de Leuchsenring, Emilio: *El libro de Cuba*. Editorial Artes Gráficas, La Habana, 1925.



DIQUE SECO DE LA EMPRESA NACIONAL DE ASTILLEROS (ENA), CARIBBEAN DRYDOCK COMPANY S.A.

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-DI-01

Dirección: Calle Estrada Palma y Triscornia
 Municipio: Regla
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Dique seco de la Marina de Guerra
 Uso original: Dique para la Marina de Guerra Nacional
 Uso actual: Reparación de barcos
 Uso previsto: Reparación de barcos
 Nivel de acceso: Prohibido
 Propietario: Empresa Nacional de Astilleros (ENA), Ministerio del Transporte (MITRANS)
 Tipo de propiedad: Otro
 Conservación: Bueno
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su forma y diseño
 Contexto: Carretera y poblado de Casablanca, barrio insalubre La Julia

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Muelle

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: Primera mitad del siglo xx

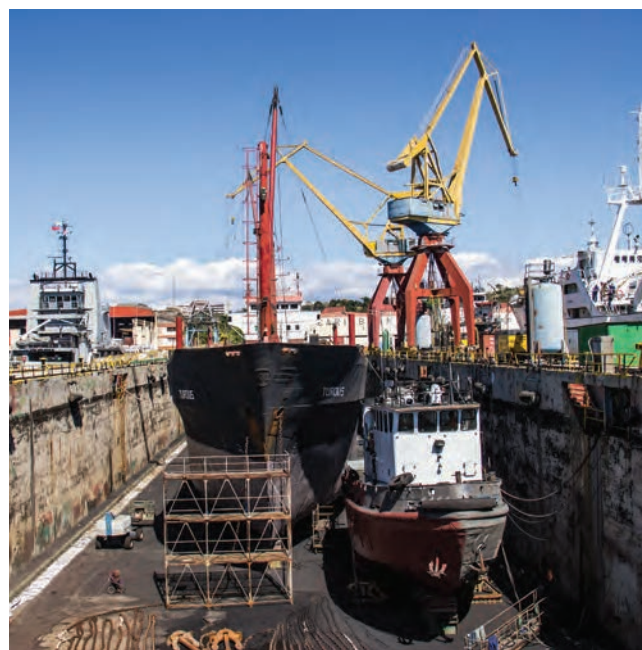
Año de ampliación y/o reforma: Segunda mitad del siglo xx

Área construida: 11 550 m²

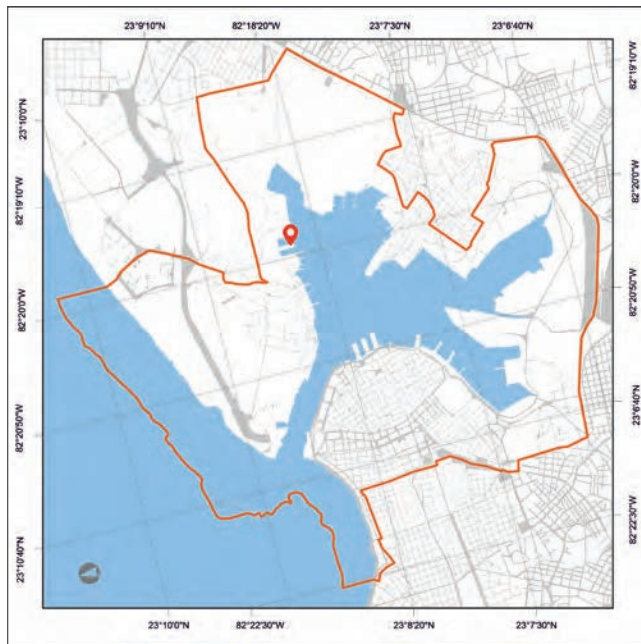
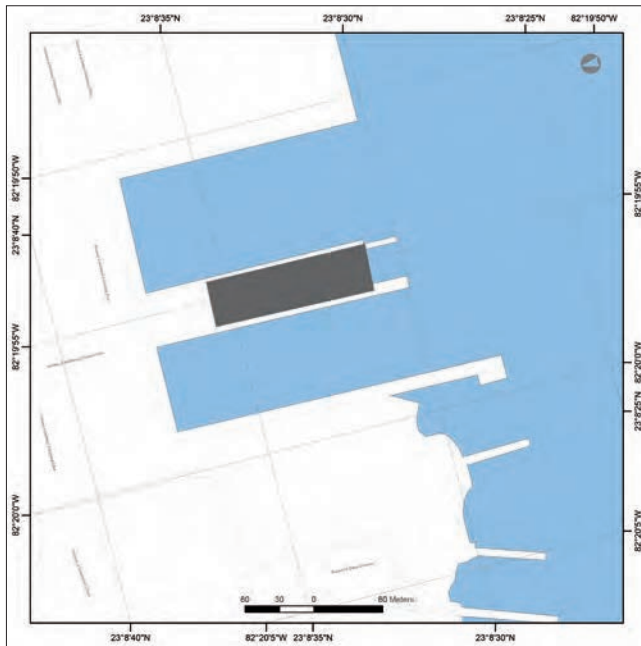
Largo: 1100 m

Ancho: 10,5 m

Profundidad (bajo mar): 5 m



Longitud:363633.984583258 UTM (norte) Latitud:2559924.4367076 UTM (oeste)



Descripción: La extensión interior del dique, de 145 m, tiene una capacidad para buques entre 10 000 y 12 000 t. La estructura contempló servicios de reparación que incluía pinturas y raspados de buques comerciales, cuya eslora no superara dicha longitud. El sistema fue dotado de un grupo moto-generador para proveer corriente continua a los equipos de los barcos en reparación; un sistema de acometida eléctrica y otro de comunicación telefónica interior, la casa de compresores, de bombas y la estación de servicios. El sistema se complementa con tres muelles (3A, 4 y 5) y un espigón, con una estructura portante de hormigón armado. Actualmente el dique se encuentra en un uso intenso para la reparación de los barcos.

Bienes muebles: Cuenta con 4 bombas principales del tipo vertical, de pozo profundo y mixtas, con motores eléctricos; 2 bombas de sumidero; 2 bombas antiincendios, para limpieza de drenajes y residuos industriales; 4 compresores de aire comprimido para raspado de fondos; una grúa de caballete con capacidad de carga de 45 t deslizada sobre rieles de acero a lo largo del muro y otra auxiliar de 10 t.

Síntesis histórica: El proyecto se inicia en 1956 para dotar a la Marina de Guerra Nacional de un Dique Seco para la reparación de las embarcaciones. El proyecto se encomendó a la Frederic R. Harris, firma norteamericana especializada en la construcción de diques secos. Para ello contó con un decreto presidencial y con una disposición del Ministerio de Obras Públicas. Finalmente, su ejecución se inició un año después como parte de un Plan de Desarrollo Económico y Social establecido por el Gobierno, con un valor parcial de 6 445 200,57 pesos. La construcción de las obras y la operación del dique fueron encomendadas por el Estado al Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES), que también tuvo a su cargo la fiscalización de sus ingresos y gastos, así como la amortización de los bonos emitidos para su construcción y el pago de sus intereses. Luego se contrata a la Constructora Triplex. S.A, con fecha 6 de julio de 1959 para que incorpore otros servicios y equipos no incluidos en el proyecto original, tales como grúa de caballete, compresores, máquinas de doblar, abastecimiento de agua, acometida eléctrica y explanaciones del terreno; por un valor agregado de 9 781 620,89 pesos.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 2314; AHC 03885; AHC 01398; N 00053.

DIQUE FLOTANTE ASTILLEROS CARIBE (ASTICAR)

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IP-DI-02

Dirección: Primer Anillo, oeste de la Ensenada de Atarés
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Dique Flotante para la Flota Pesquera
Uso original: Reparación de barcos
Uso actual: Reparación de barcos
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Astilleros Caribe (ASTICAR), Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Bueno
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su uso y función
Contexto: Ensenadas de Pote y Atarés, Primer anillo del puerto, Terminal de Haiphong borde del Centro Histórico, Astilleros

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura portuaria

Tipología: Dique

Época: Siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: 1964

Área construida: 1 675 m²

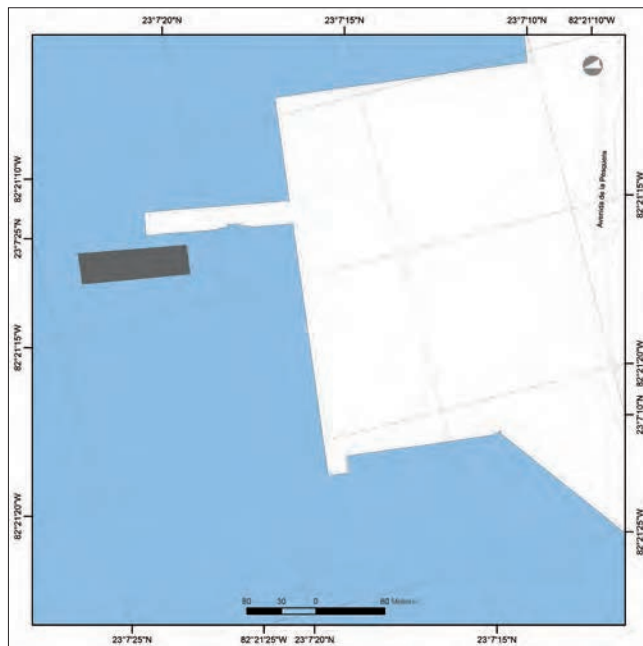
Largo: 67 m

Ancho: 28,4 m

Profundidad (bajo mar): 10,2 m



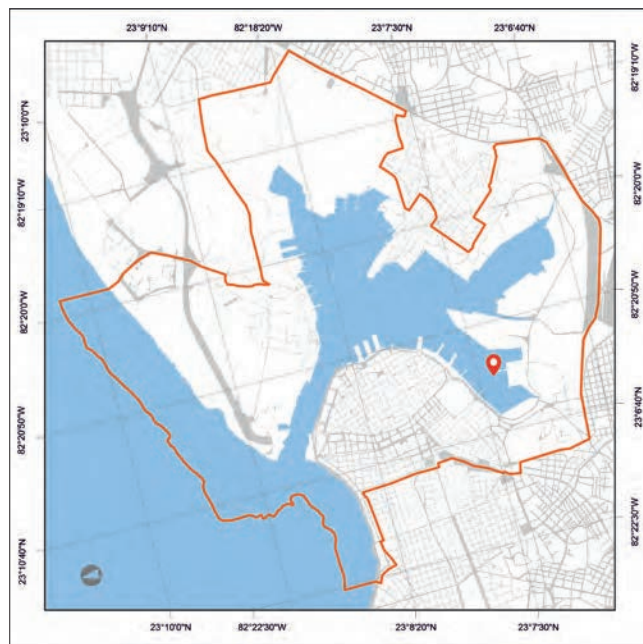
Longitud:361395.255003871 UTM (norte) Latitud:2557768.76616129 UTM (oeste)



Descripción: Fue ubicado cercano al espigón existente para la reparación de barcos, condicionado por la capacidad para el dragado de la ensenada y para evitar que se entorpeciera el paso de los buques a la planta de cemento ubicada al oeste, en el muelle Paco Cabrera. Se diseñó especialmente para la reparación de buques pesqueros con una capacidad de carga de 2 500 t. Su fijación se realizó mediante 10 anclajes de 50 t cada uno, sujetos por cadenas para los cuales fue necesaria la construcción previa de fosos de 12,5 m de profundidad que generaron un dragado de 46 500 m³.

Síntesis histórica: Fue construido en 1964 y puesto a prueba en los astilleros de Lituania, en el Báltico y trasladado posteriormente a Cuba a través del Atlántico. Su montaje en el puerto de La Habana culminó en 1965. Contó con los más modernos mecanismos de su momento y con una central eléctrica propia. Durante su construcción se realizaron modificaciones tecnológicas adaptadas a las condiciones económicas de la Isla, al sustituirse los motores eléctricos por otros de gasolina.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 4099, AHC 9050. / Periódico *El Mundo*: «Prueban en la URSS un dique destinado a pesqueros cubanos». Empresa Restaura N/N14453.



ELEVADOS DEL FERROCARRIL Y SU ENTORNO

Dirección: Avenida La Pesquera, desde la Estación Central hasta Gancedo

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: Zona protegida

Fecha de la declaratoria: 12 de noviembre de 2002

Nombre Original: Elevados del ferrocarril y su entorno

Uso original: Ferrovías a desnivel

Uso actual: Ferrovías a desnivel

Uso previsto: Ferrovías a desnivel

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Empresa Ferrocarriles Occidente, MITRANS

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Regular

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su forma y diseño: Estructura metálica singular

Contexto: Ensenada de Atarés, calle Egido, Avenida La Pesquera, Cuartel de San Ambrosio, Termoeléctrica de Tallapiedra, Castillo de Atarés

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Estructura metálica singular, parte del paisaje urbano

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura industrial

Tipología: Infraestructura ferroviaria

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1912

Año de ampliación y/o reforma: 1960

Largo: 890 m

Ancho: 9 m



Longitud:360870.395099563 UTM (norte) Latitud:2557844.17043721 UTM (oeste)



Descripción: Su construcción fue necesaria para las operaciones de la Estación Central de Ferrocarriles garantizando un acceso elevado de dos vías férreas que permitían la comunicación de los patios ferroviarios de la terminal con las vías de salida de la ciudad, salvando los desniveles y cruzando terrenos cenagosos. Las estructuras de acero, proyectadas por Hay Foundry and Iron Work, Engineers and Contractas, Newark, NJ, USA., constan de cuarenta y seis secciones con un gálibo de 7 m que discurren a lo largo de 890 m aproximadamente. Esta obra de ingeniería es considerada una de las más importantes de su tipo en Cuba y conserva su función original hasta la actualidad. En 1960 se realizó un pliego de condiciones para la reparación de la estructura sustituyendo todos los elementos, conexiones, tornillos y remaches en mal estado.

Síntesis histórica: Los Elevados y su entorno han sido declarados como Zona Protegida, extendiéndose dicha zona a la totalidad de la estructura, desde la salida de la estación hasta la avenida Gancedo (Jesús López Camiño) en la Resolución que declara Monumento Nacional a la Estación Central de Ferrocarriles.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 7699; ACH 3067. / Resolución no. 184. Estación Central de Ferrocarriles de Ciudad de La Habana. Comisión Nacional de Monumentos, 12 de noviembre de 2002.



PASO SUPERIOR DE LA VÍA BLANCA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IV-P-02

Dirección: Vía Blanca
 Municipio: La Habana Vieja-San Miguel del Padrón
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Paso Superior de la Vía Blanca
 Uso original: Vial
 Uso actual: Vial
 Nivel de acceso: Libre
 Propietario: MITRANS
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Bueno
 Integridad: No transformado
 Autenticidad: Por su uso localización y entorno
 Contexto: Gasoducto de Melones, Vía férrea

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Constituye una pieza importante del tramo de la Vía Blanca (con categoría expreso nacional) como paso superior a las líneas férreas.

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Otro contexto: Ferroviario

Clasificación: Infraestructura

Tipología: Infraestructura vial

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1947

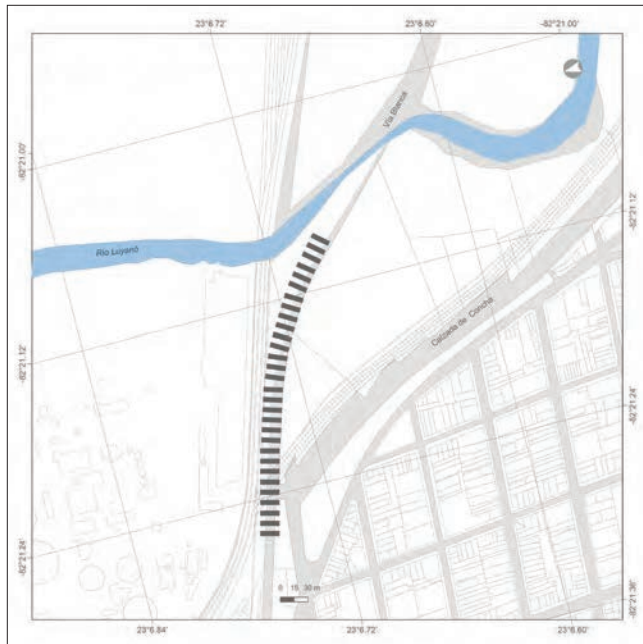
Largo: 388 m

Ancho: 13 m

Altura: 7-8 m



Longitud:361473.7608616 UTM (norte) Latitud:2556559.4680835 UTM (oeste)



Descripción: Dada la proximidad de la ejecución de los trabajos a la etapa final de la Segunda Guerra Mundial, la obra se enfrentó a la escasez de acero, razón por la cual se variaron conceptos del proyecto como el diámetro de las barras y las propiedades de los materiales. Asimismo, la soldadura se convirtió en una beneficiosa aliada para solucionar los problemas generados por la insuficiencia del acero. La ejecución resultó muy controlada, así como las labores de los operarios. A cada soldador se le llevó un resultado diario de sus muestras, las cuales eran estudiadas en los laboratorios, confiándoseles el trabajo de acuerdo a la habilidad demostrada. La superestructura de las luces principales del Paso Superior es una viga de cajón hueca con una luz central de 60 m y otras dos laterales de 40 m. Las rasantes son de 3,0 y 3,6 % a ambos lados del cruce para elevar la estructura y dejar la altura necesaria para el paso de los trenes. Con un largo de 388 m, el Paso Superior eliminó graves dificultades de tránsito, al cruzar cuatro vías férreas y lograr independizar el tráfico ferroviario, del flujo de automóviles, ómnibus y camiones.

Síntesis histórica: El Paso Superior de la Vía Blanca formó parte de un vasto plan de carreteras y caminos vecinales desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas durante la administración del presidente Ramón Grau San Martín entre los años 1944 y 1948. Fue una obra de ingeniería, en la barriada de Luyanó, que honró a sus proyectistas y constructores. Fue parte de los primeros kilómetros de la Vía Blanca en la Sección La Habana. Se inauguró oficialmente el 20 de mayo de 1947. Constituyó a partir de entonces la más importante vía terrestre de salida de La Habana hacia el este. A la entrada del Paso Superior fue colocada una tarja conmemorativa en homenaje al Presidente de la República Ramón Grau San Martín y al Ministro de Obras Públicas José San Martín por acuerdo de la II Reunión Anual Interamericana de Automóvil Clubs, efectuada en La Habana en noviembre de 1946.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001, p. 114. / Memoria del Plan de Obras de Públicas del Gobierno del Dr. Ramón Grau San Martín 1944-1947, Ministerio de Obras Públicas, La Habana, 1947.



TÚNEL DE LA BAHÍA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IV-T-01

Dirección: Malecón-Avenida Monumental
 Municipio: La Habana Vieja-Habana del Este
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Túnel de la Bahía
 Uso original: Vial
 Uso actual: Vial
 Nivel de acceso: Libre
 Propietario: Gobierno Provincial de La Habana
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Regular
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su forma y diseño; por sus materiales y técnicas
 Contexto: Malecón, Avenida Monumental

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Es el único sistema de este tipo en Cuba con estas dimensiones, profundidad y tipología.

Valores

Grado de protección: I

Valor patrimonial: Si

Valor tipológico: Si

Valor urbano: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto militar: Si

Contexto subacuático: Si

Clasificación: Infraestructura

Tipología: Tunel

Época: Siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: 1958

Año de ampliación y/o reforma: 1980

Largo: 733 m

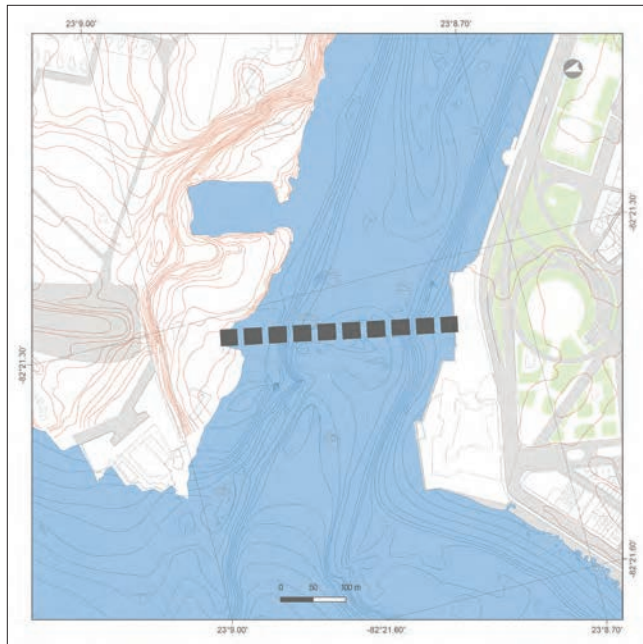
Ancho: 14 m

Altura: 7-13 m

Profundidad (bajo mar): 12-14 m



Longitud:361206.34932032 UTM (norte) Latitud:2560600.81482384 UTM (oeste)



Descripción: El túnel fue localizado bajo el canal de entrada de la Bahía de La Habana. Permite el paso de cuatro pistas de tráfico de 3.35 m de ancho cada una. La longitud total de la obra de enlace es de más de 1 600 m, y comprende los accesos oeste (Habana) y este (Zona de Peaje). Posee tres entradas y tres salidas, y una capacidad el tráfico de 6 000 vehículos por hora. La estructura consiste en un sistema de cajones prefabricados de hormigón armado. En el interior del túnel las paredes fueron pintadas color crema para evitar los destellos y bandas azules para que el chofer no conduzca de manera lineal. Cada seis metros tiene dos lámparas centrales, además de los sistemas de alumbrado de refuerzo y emergencia. También, está diferenciado el tipo de luz en dependencia del clima y la hora. Posee un tendido telefónico con central automática de veintiocho pares y siete teléfonos instalados en serie. El sistema de drenaje colecta las aguas pluviales que vierten al mar y cuenta con dos cisternas de 500 m³ cada una, con un sistema de bombas.

Bienes muebles: Otros sistemas complementarios son las compuertas de seguridad contra la entrada del mar, la iluminación interior y la ventilación; así como la protección contra incendios.

Síntesis histórica: Es el más extenso de la ciudad. La concesión para construir el túnel, fue otorgada a la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S.A., la compañía contratista fue la Societé des Grands Travaux de Marseille, la inspección a pie de obra quedó a cargo de la Frederick Snare Corporation y la dirección superior de la Comisión Nacional de Fomento por la Ley-Decreto No 1550, de 4 de mayo de 1954. Contó con la asesoría técnica del Ing. José Menéndez Menéndez, que ya había dirigido la construcción de los otros túneles de La Habana. Los trabajos de construcción comenzaron el 19 de septiembre de 1955. La obra tuvo un costo de 28 500 000 pesos y fue inaugurada el 31 de mayo de 1958. Con esta obra se hacía realidad el anhelo de enlazar de una manera rápida La Habana con lo que entonces se llamaba «La ciudad del Este».

Fuente: Courbon, J., (1959): *El Túnel submarino de La Habana*, Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros, Vol. LIX, Núm. 1, pp. 8-30. / *El Túnel de la Bahía de La Habana y la Comisión de Fomento Nacional* (1959), *El Túnel del Almendares*, Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros, Vol. LIII, Núm. 5, pp. 134-142.

CÁMARA DE REJAS Y SIFÓN DE LA BAHÍA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IH-CR-01

Dirección: Avenida del Puerto y Narciso López
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Cámara de Rejas y Sifón de la bahía
Uso original: Cribado y sedimentación de los sólidos gruesos
Uso actual: Cribado y sedimentación de los sólidos gruesos que trae el residual del alcantarillado municipal, transportación
Uso previsto: Cribado y sedimentación de los sólidos gruesos
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Aguas de La Habana
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Bueno
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su uso y función; por su forma y diseño
Contexto: Avenida del Puerto, canal de acceso a la bahía, Castillo de la Real Fuerza, Muelle de la Marina de Guerra Revolucionaria

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Constituye el único sistema de este tipo en Cuba, el cual se mantiene aún funcionando

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Infraestructura industrial

Tipología: Infraestructura técnica

Época: Siglo xx (primera mitad)

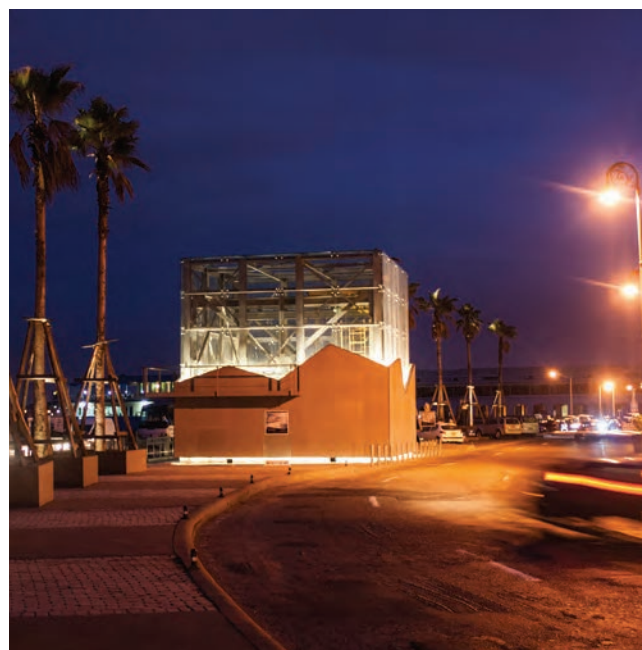
Año de construcción: 1912

Año de ampliación y/o reforma: 2012

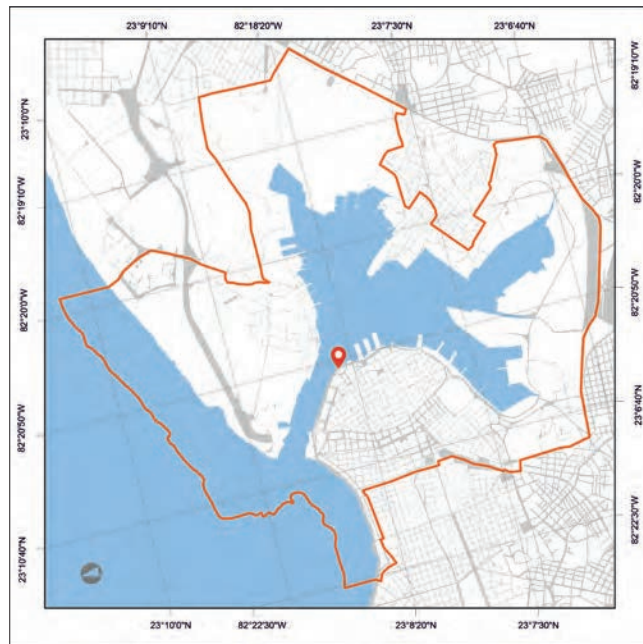
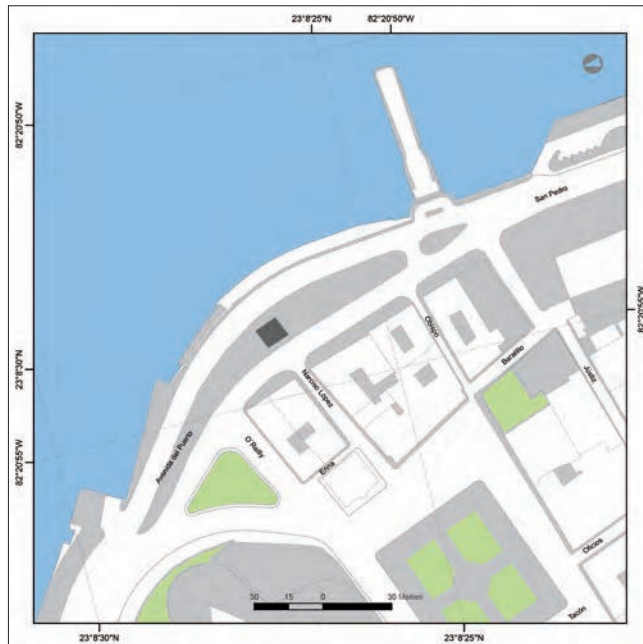
Área construida: 90 m²

Largo: 9 m

Ancho: 9 m



Longitud:361959.372151849 UTM (norte) Latitud:2559733.88307181 UTM (oeste)



Descripción: Es una de las partes principales del sistema central del alcantarillado de La Habana. Las aguas albañales de la ciudad se recogen a través de los colectores Norte y Sur y fluyen por gravedad hasta la Cámara de Rejas donde se sedimentan los sólidos gruesos. El paso de las aguas albañales bajo la bahía se realiza a través de dos sifones invertidos de 1,5 m de diámetro formados por tres anillos concéntricos de mampostería de ladrillos, dentro de tubos de hierro forjado de 2,1 m de diámetro. La estación de bombeo en Casablanca, el sifón y el túnel bajo la bahía, fueron calculados para una mayor capacidad que el consumo estimado a fin de proveer extensiones futuras. En 2012, un siglo después de su construcción se renueva el sistema del pórtico del puente grúa para la limpieza de las cámaras y también las compuertas. Para las adaptaciones tecnológicas se adiciona un cubo, opaco en su base y transparente en la parte superior, de 9 x 9 x 9 m, para contener y proteger el sistema y otro cubo de 3,4 x 3,4 x 3,4 m para uso como oficina y servicio sanitario. La estructura porticada es de acero, los cierres de vidrio fijo y la caja opaca de paneles. Esta nueva obra se realizó con el esfuerzo conjunto del Instituto Nacional de Recursos Hidráulicos, Aguas de La Habana, la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECID), el Grupo Industrial de Siderurgia (ACINOX) y distintas entidades de la Oficina del Historiador de La Ciudad de La Habana, entre ellas RESTAURA encargada del proyecto.

Bienes muebles: Cuenta con una grúa puente.

Síntesis histórica: La construcción del sistema de alcantarillado necesitó de planos de detalles y un pliego de condiciones que estuvieron a cargo del teniente Barden, Ingeniero Jefe de la ciudad de La Habana. En 1899, se hace necesario correr niveles y colocar monumentos sólidos para realizar un plano actualizado de la ciudad. El pliego de condiciones establecía que las aguas negras no se podían descargar ni a la bahía, ni a la costa. Se contrataron los servicios de Sr. D. E. Mc Comb como ingeniero consultor. Su informe fue a la vez sometido a evaluación del ingeniero Samuel M. Gray quien emitió un dictamen en junio del 1900 donde determinaba la necesidad de bombear las aguas albañales por debajo de la bahía hasta descargarlas al mar, y no mezclarlas con las aguas pluviales por posibles derrames en calles y patios. El sifón y la cámara de rejas entraron en funcionamiento el 19 de abril de 1912.

Fuente: Colectivo de autores: *Cámara de Rejas del Sifón del Alcantarillado de La Habana*. Escandón Impresores Sevilla, España, 2012.

ESTACIÓN DE BOMBEO DE CASABLANCA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-IH-B-01

Dirección: Calle Coloma Casablanca

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Estación de Bombeo de Casablanca

Uso original: Estación de bombeo para impulsar los residuales del alcantarillado

Uso actual: Estación de bombeo para impulsar los residuales del alcantarillado

Uso previsto: Estación de bombeo para impulsar los residuales del alcantarillado

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Aguas de La Habana

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Bueno

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su uso y función; por su localización y entorno

Contexto: Poblado, estación de ferrocarriles, terminal de lanchas de Casablanca, escarpe, canal de entrada de la bahía

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: III

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Infraestructura industrial

Tipología: Infraestructura técnica

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1946

Año de ampliación y/o reforma: 2012

Superficie del bien: 1000 m²

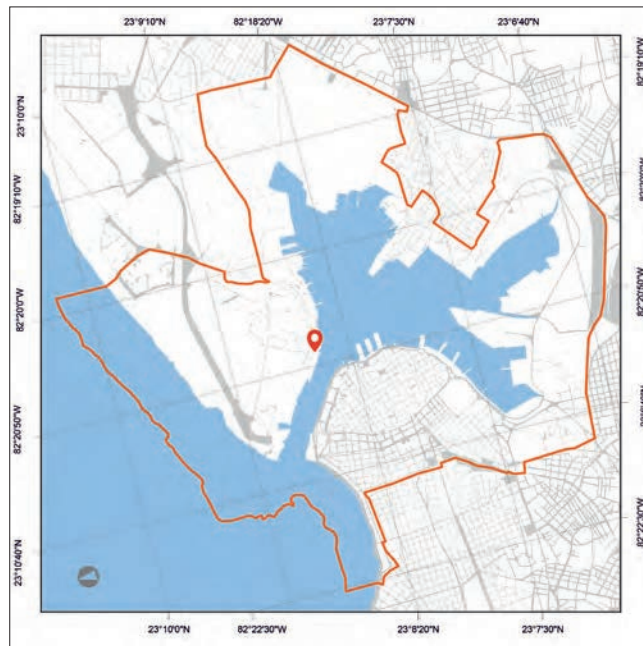
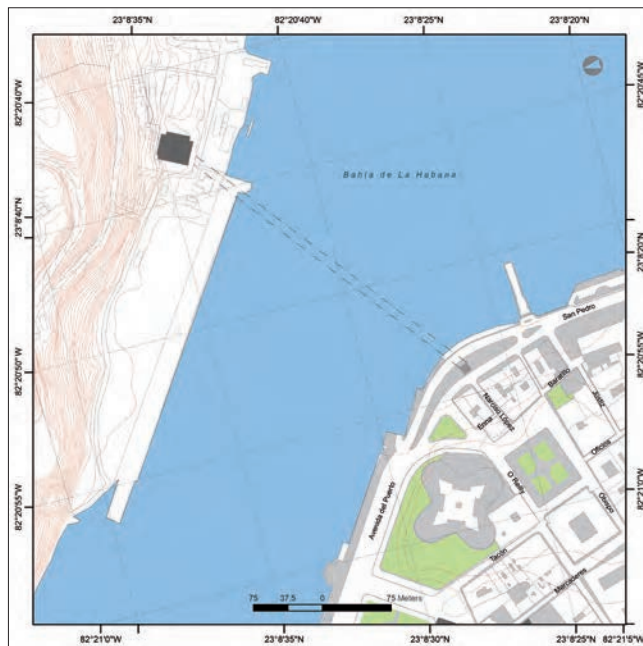
Largo: 36 m

Ancho: 30 m

Altura: 15 m



Longitud:362273.497520375 UTM (norte) Latitud:2559976.9489461 UTM (oeste)



Descripción: Edificación de filiación ecléctica vinculada a la actividad industrial, pues se integra al sistema del alcantarillado de La Habana. Al estar situada en el poblado de Casablanca, recibe todos los albañales de la ciudad, desde donde eleva los residuales provenientes del sifón de la bahía mediante potentes bombas centrífugas, hasta el túnel de La Cabaña, en la Playa El Chivo. El sistema contó originalmente con tres bombas movidas con energía eléctrica, la cual era producida por dos turbinas Curtiss de vapor de 500 kw, conectadas a generadores de corriente alterna. A su vez, alimentaban las turbinas dos baterías de calderas tubulares de 150 caballos de fuerza. Las calderas estaban equipadas con hogares de carga automática, operadas por máquinas. El carbón se suministraba en lanchones, se descargaba a través de una grúa y era elevado mediante cangilones hasta la tolva que servía de alimentador a las calderas. La cámara de succión de las tres bombas estaba fuera y al frente de la estación. El agua era suministrada por un tanque de hormigón armado construido para este fin, con una capacidad de 75.7 m³. En las últimas décadas se han hecho modificaciones en el inmueble y en el sistema de bombas, pero aún mantiene su función original.

Síntesis histórica: La construcción del sistema de alcantarillado necesitó de planos de detalles y un pliego de condiciones que estuvieron a cargo del teniente Barden, ingeniero jefe de la ciudad de La Habana. En 1899, se hace necesario correr niveles y colocar monumentos sólidos para realizar un plano actualizado de la ciudad. El pliego de condiciones establecía que las aguas negras no se podían descargar ni a la bahía, ni a la costa. Se contrataron los servicios de Sr. D. E. Mc Comb como ingeniero consultor. Su informe fue a la vez sometido a evaluación del Ing. Samuel M. Gray quien emitió un dictamen en junio del 1900 donde determinaba la necesidad de bombear las aguas albañales por debajo de la bahía hasta descargarlas al mar, y no mezclarlas con las aguas pluviales por posibles derrames en calles y patios.

Fuente: Colectivo de autores: *Cámara de Rejas del Sifón del Alcantarillado de La Habana*. Escandón Impresores Sevilla, España, 2012. / Inventario Patrimonio Industrial La Habana, Comisión de Monumentos.



82°16.80'

23°7.20'

23°4.80'

23°9.60'

82°16.80'

82°19.20'

23°4.80'

82°21.60'

82°19.20'

EDIFICACIONES

- Estaciones Marítimas
- Estaciones Ferroviarias
- Almacenes y Talleres
- Silos
- Fábricas
- Artes Gráficas
- Agroalimentario
- Termoelectricas
- Refinerías
- Gasoductos
- Faros

23°12.00'

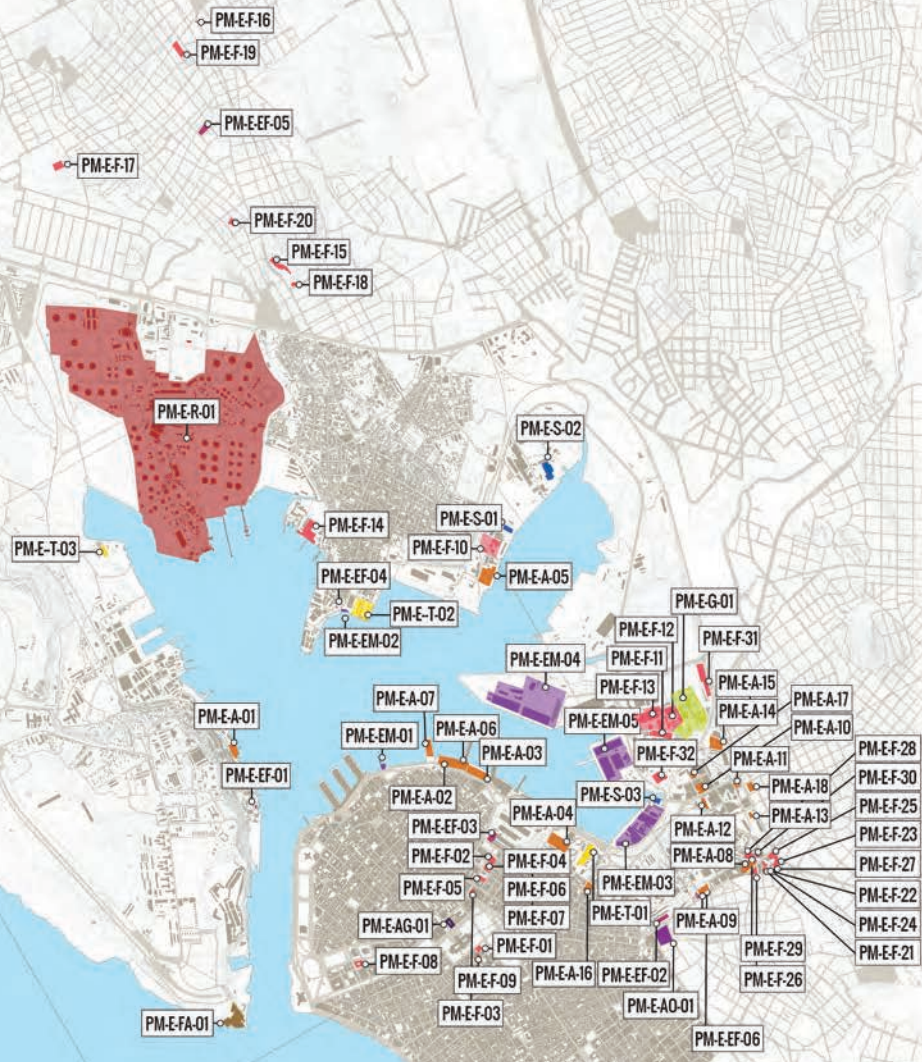
23°12.00'

82°21.60'

23°9.60'

82°24.00'

23°7.20'



ESTACIÓN MARÍTIMA EMBOQUE DE LUZ

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-EM-01

Dirección: Calle San Pedro y Luz

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Terminal Luz Ferries-Havana Central RR-United Railways

Uso original: Terminal marítima de pasajeros

Uso actual: Terminal marítima de pasajeros

Uso previsto: Terminal marítima de pasajeros

Nivel de acceso: Libre

Propietario: Consejo de la Administración Provincial, Dirección General de Transporte

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Bueno

Integridad: Muy transformado

Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno

Contexto: Alameda de Paula, calle San Pedro, Paseo Marítimo, espigones de La Aduana

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Estación marítima

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1909

Año de ampliación y/o reforma: 1945- 2016

Área construida: 2 100 m²

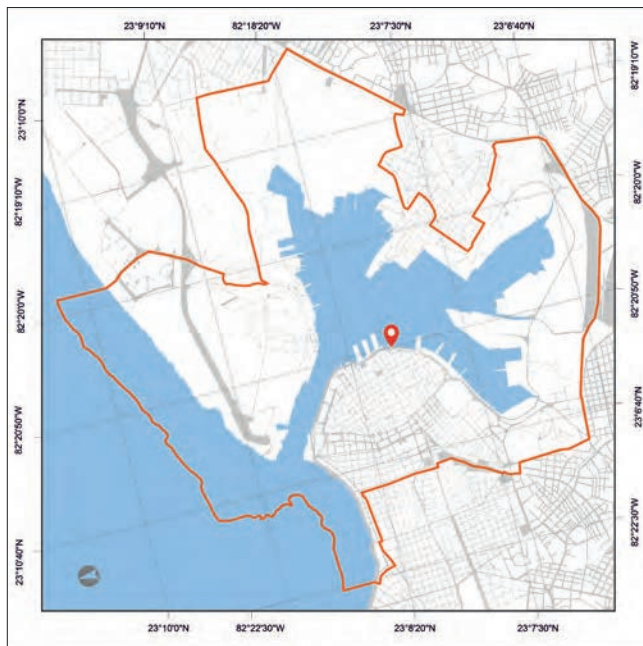
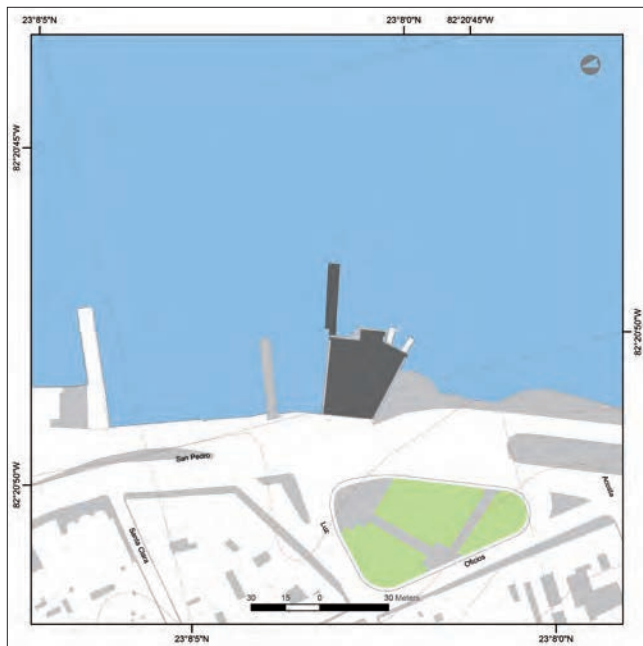
Largo: 34 m

Ancho: 29,5 m

Altura: 9,0 m



Longitud:363059.681135967 UTM (norte) Latitud:2558523.21020572 UTM (oeste)



Descripción: El edificio construido en 1909 tenía dos pisos, con una estructura férrea –a tono con las estructuras de hierro fundido de los almacenes de la bahía habanera– recubierta, a cuatro aguas, con el mismo material y el resto de mampostería. La fachada de la nueva estación se decoró con sencillez, pero incorporando los elementos del código ecléctico en boga en esos años. De allí, el uso en el mismo muro de platabandas, almohadillado y cabezas humanas en altorrelieve, de las cuales pendía una marquesina metálica colocada al centro del edificio. Sendos arcos rebajados presidían la entrada de los dos embarques. Tenía, además, dos espigones alledaños.

Síntesis histórica: A la familia Luz deben su nombre la calle, el muelle y muchos de los establecimientos surgidos en este entorno. En el sitio ocupado por un molino propiedad de la familia, fue construida una residencia. La importancia del muelle de Luz hizo que en 1802, el asentista del tráfico de la bahía, Julián Guerrero, pidiera al Ayuntamiento alargar el muelle a 15 o 20 varas. Fue una de las instalaciones que más movimiento y notoriedad otorgó a la zona. Formaba parte de los espigones construidos en el siglo XVIII al sur de la bahía, adonde arribaban pequeñas embarcaciones de remo y vela con pasajeros y productos desde la otra ribera. En 1909, la Havana Central Railroad Company erigió, en el antiguo muelle, un nuevo edificio, con dos salidas, para Guanabacoa y Regla, y otra para Matanzas y los Almacenes de Regla. El proyecto lo firma el ingeniero de vía y obras Philip Hammond y fue su contratista la firma norteamericana The Snare & Triest Co. En 1942 se ceden dos terceras partes de la propiedad al Departamento de Incendios del Municipio para el auxilio del Puerto durante el estado de Guerra. Imágenes de 1945 muestran los trabajos de remodelación del muelle, lo que permite suponer que por esta época fueron trasladadas las salidas hacia Casablanca y Regla por un nuevo espigón que se construyó en ese año. A partir de entonces, el inmueble se utilizó como Cuartel de Bomberos por décadas. En el año 2004 fue desactivado el edificio y prevista su demolición, pero al iniciarse las obras se descubrió la singular estructura metálica del edificio que era recuperable y se decidió dejarla expuesta y realizar la rehabilitación y recuperación del inmueble con su uso original como estación marítima. Esta instalación ha sido inaugurada conectando nuevamente por vía marítima La Habana Vieja con los poblados de Casablanca y Regla, con el proyecto de RESTAURA y ejecutada por la OHCH.

Fuente: Rodríguez Marcano, Yamira: *El Emboque de Luz. Centro de Información «Fernando Salinas»*, Empresa RESTAURA.

TERMINAL MARÍTIMA EMBOQUE DE REGLA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-EM-02

Dirección: Martí s/n esquina a Máximo Gómez
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Emboque de la Estación de Regla. Havana Central RR Co.
Uso original: Terminal Marítima de carga y pasajeros
Uso actual: Reparación de lanchas
Uso previsto: Terminal marítima de pasajeros
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Consejo de la Administración Provincial, Dirección General de Transporte
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Muy transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Santuario religioso de Regla, centro histórico de Regla, paseo marítimo, antigua termoeléctrica de Regla

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Práctica tecnológica que destaca por la pureza de los aceros de calidad excepcional.

Valores

Grado de protección: II

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Estación marítima

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1911

Área construida: 610 m²

Largo: 30 m

Ancho: 15,8 m



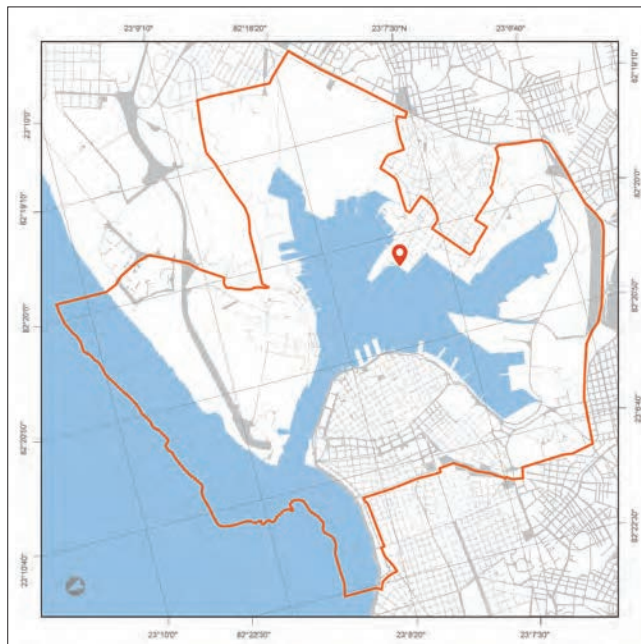
Longitud:363113.194703378 UTM (norte) Latitud:2558640.28725513 UTM (oeste)



Descripción: Levantado sobre el mar, la subestructura está constituida por pilotes de madera semisoterrados en los sedimentos que han hecho avanzar la línea de costa por debajo de la edificación. Encima de los pilotes descansa un entramado de vigas sobre las que se asienta la edificación. La superestructura está compuesta por columnas y vigas metálicas ensambladas in situ. La edificación se desarrolla a partir de un cuerpo central de dos plantas con sala de espera principal, despacho de pasajeros, cantina y baños públicos en planta baja y oficinas en el nivel superior. A ambos lados se localizaron cobertizos para áreas de espera y llegada de pasajeros. Ofrece una singular imagen con su fachada de frontón semicircular con los tinglados hacia ambos lados y una marquesina volada al frente.

Síntesis histórica: Fue construido en 1911 bajo un proyecto del ingeniero norteamericano Philip Hammond para la Havana Central Rail Road Company, con el objetivo de establecer el «Emboque de la Estación de Regla». Originalmente la edificación se desarrolló a partir de un cuerpo central de dos niveles para sala de espera, despacho de pasajeros, cantina y retretes en la planta baja y oficinas y estancia de público en el nivel superior. Los cobertizos a ambos lados se construyeron con puntales y dimensiones adecuados para el acceso techado de atraques del ferrocarril de vía estrecha y de vehículos de carga. Poseía tinglados que permitían el acceso techado a los muelles. Esta estación es una evidencia histórica de la relación efectiva del puerto con su *hinterland* y la dinámica de rutas marítimas que consolidaron el vínculo ordenado de Regla con La Habana y Casablanca.

Fuente: Archivo del Museo de Regla (planos). / Archivo personal del Arq. J. M. Ortega Pérez a cargo de los proyectos de restauración del emboque de Regla.



ALMACENES «OSVALDO SÁNCHEZ»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-EM-03

Dirección: Primer Anillo entre Calle Haiphong y río Luyanó
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Terminal Marítima
 Uso original: Almacenes y talleres
 Uso actual: Almacenes y talleres
 Nivel de acceso: Prohibido
 Propietario: Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL)
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Regular
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su localización y entorno
 Contexto: Planta de Envase Cemento Portland, Castillo de Atarés, Avenida
 Pesquera, drenes de Gancedo y Matadero

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Estación marítima

Época: Siglo xx (segunda mitad)

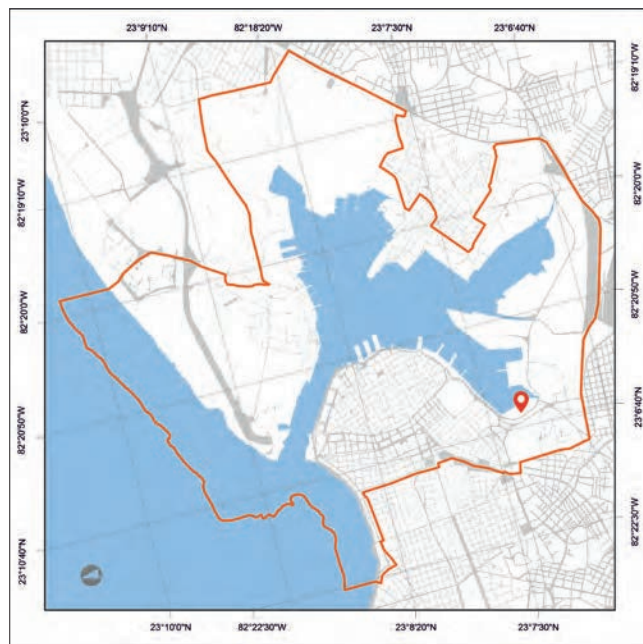
Año de construcción: 1920

Año de ampliación y/o reforma: 1975

Área construida: 0,06 km²



Longitud:361716.112263668 UTM (norte) Latitud:2558404.44303397 UTM (oeste)



Descripción: Inicialmente el conjunto edificado como terminal marítima estaba compuesto por varios edificios de estructura metálica de acero, con cubiertas dispuestas a dos aguas, con monitores y cierres, de 15 m de altura. En la década de 1970, para dar servicio a la flota pesquera, se incorporaron otras instalaciones con sistema prefabricado Girón, tales como: un edificio de albergue para los trabajadores, un edificio de operaciones, una nave cocina-comedor-cafetería, un almacén de combustible, baños y taquillas, un taller de mantenimiento y otro de transporte. El edificio de albergue y el de operaciones con cuatro plantas y el resto de una planta. Contó también con una nave de avituallamiento que contenía dos cámaras para mantener productos congelados, una de -10°C y otra de -18°C (Segere), una cámara para productos frescos de $+2^{\circ}\text{C}$ y una antecámara con igual temperatura. En la actualidad muchas de estas naves están ociosas, sobre todo las ubicadas en el sur del muelle.

Síntesis histórica: La primera Terminal Marítima instalada en 1920 prestó servicios de descarga, clasificación y almacenaje de mercancías traídas desde Nueva York por los barcos de la naviera American & Cuban Steamship Company. Al iniciar la década del 60 de siglo pasado, compartían el muelle cinco empresas o compañías. Eran, por su orden: La Habana Coal, la Arenera García y Hermano, la Operadora Marítima Unión, Vaccaro Line y Cemento El Morro. El proyecto de ampliación de los años 70 fue elaborado por la Sección de Viales y Topografía de Obras Sociales y Varias del DESA, en 1975, mientras que el proyecto de climatización fue realizado por el Departamento de Proyectos; ambos respondían al plan de desarrollo previsto en ese momento para la bahía habanera.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, N/N 3223; AHC 04406. / Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014.

TERMINAL MARÍTIMA HAIPHONG

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-EM-04

Dirección: Avenida la Pesquera y Gancedo
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Terminal Marítima Haiphong
Uso original: Carga general de mercancías
Uso actual: Carga general de mercancías
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Ministerio de Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Ensenadas de Atarés, Pote y Guasabacoa, río Luyanó

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Es una de las obras más importantes realizadas en la Bahía de La Habana en el siglo XX

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Estación marítima

Época: Siglo XX (primera mitad)

Año de construcción: 1955

Año de ampliación y/o reforma: 1960

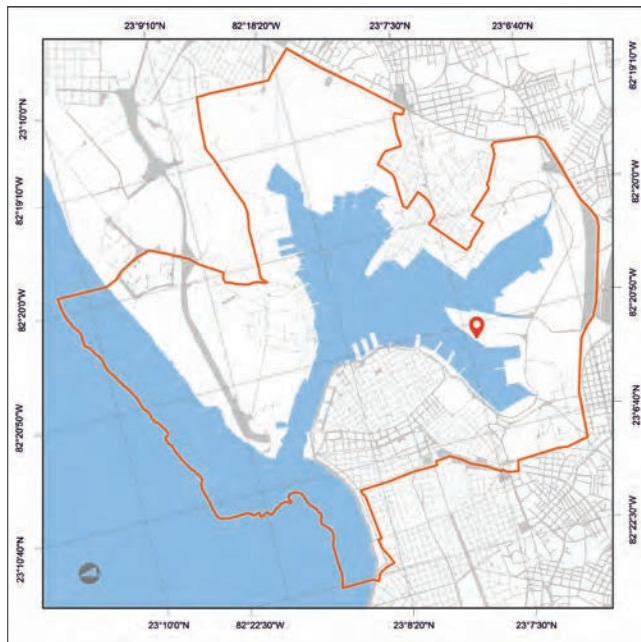
Área construida: 12 000 m²

Largo: 198 m

Ancho: 60 m



Longitud:361956.735045967 UTM (norte) Latitud:2557800.0722474 UTM (oeste)



Descripción: La terminal marítima resulta de un proyecto integral de transformación del puerto en los años 1960. En el conjunto de almacenes que la conforman, destacan tres naves principales construidas con estructura de viga y columnas de hormigón armado, cubierta de losas prefabricadas de hormigón y cierre de igual material. Estas naves que alcanzan los 12 000 m². poseen amplios aleros que permiten la protección al interperismo en la zona de carga y descarga. Se localizan paralelas a la línea de atraque de los muelles y están estructuradas por crujiás de 3 m y luces entre 60 y 75 m. Otras naves de estructura metálica con amplias luces y alturas –antiguos talleres de mantenimiento y mecánica– están en desuso, así como otros edificios de estructura prefabricada de hormigón armado que complementan el conjunto. El sistema contiene amplias vías de acceso que comunican con el vial Primer Anillo, además de varios carriles para el desplazamiento de grúas y para el acceso ferroviario, ubicados hacia la zona este de la península.

Bienes muebles: El sistema cuenta con grúas de brazo nivelado.

Síntesis histórica: Previo al destino de Cayo Cruz como Vertedero, la Compañía de Dragado y de los Puertos de Cuba, construyó en su contorno un malecón, según Concesión del Gobierno de 1910, con ataguía de pilotes de hormigón armado y un muro de 1,8 m de altura y de 1,5 m de ancho. El área se rellenó hasta la coronación del muro, apoyada en pilotes y plataformas de madera. La idea de la Terminal surgió en 1926, cuando el arquitecto francés Jean C. Forestier proyectó en el lugar, una Estación Terminal de ferrocarriles y marítima. Según Contrato de 1957 entre el Banco de Desarrollo Económico y Social (BANDES) y la Compañía Mercantil del Puerto de La Habana, S.A. como contratista, se dispone la construcción de los muelles, de la berma y la ganancia de 3 m al mar por la Ensenada de Atarés. Se construyeron 1,5 km de muelles y 30 mil m² de almacenes y el dragado de la zona aledaña. Es una de las obras más importantes de la bahía de La Habana realizada en estos años. Contribuyó al saneamiento ambiental de la bahía, del barrio de Luyano y aumentó el volumen del tráfico de mercancías en el puerto habanero.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 03493. / Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014, p. 343. / Forestier, Jean C.N: «La Planificación de La Bahía de La Habana», *Arquitectura*, Año xxv, No.290. La Habana, septiembre de 1957.

TERMINAL REFRIGERADA (TERREF) Y ASTILLEROS CARIBE (ASTICAR)

Dirección: Primer Anillo entre Avenida Pesquera y Calle Haiphong
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Conglomerado pesquero de la Bahía de La Habana
Uso original: Carga, almacenaje, refrigeración y procesamiento de pescado, astilleros para la reparación de la flota pesquera
Uso actual: Carga general y refrigeración de productos, astilleros para reparación de embarcaciones
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Terminal Refrigerada (TERREF), del Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL); Astilleros Caribe (ASTICAR), del Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su uso y función; por su localización y entorno
Contexto: Osvaldo Sánchez, Terminal Marítima de Haiphong, ensenadas de Pote y Atarés, Primer Anillo, instalaciones del Complejo Osvaldo Sánchez y Almacenes de Haiphong

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No/ Provincial: No/ Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

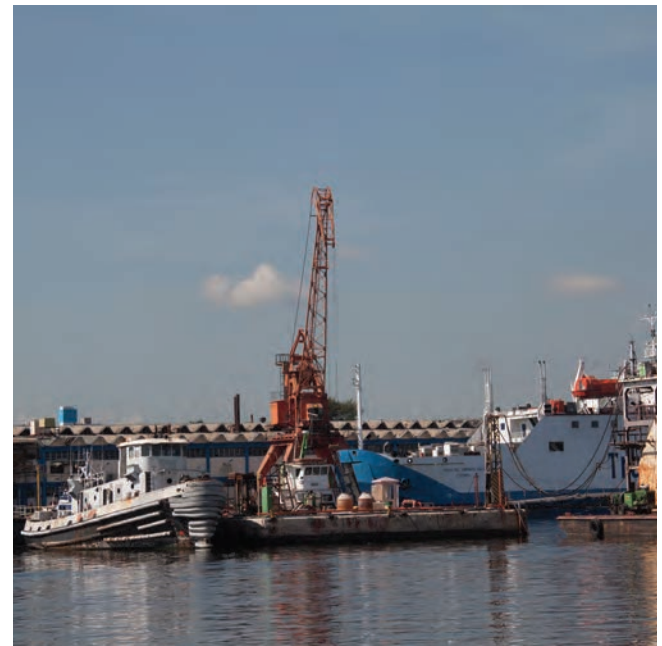
Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacenes

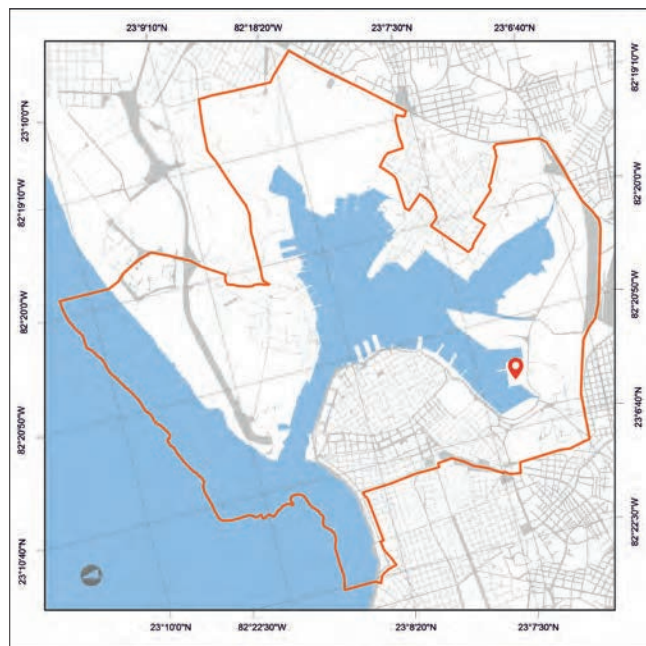
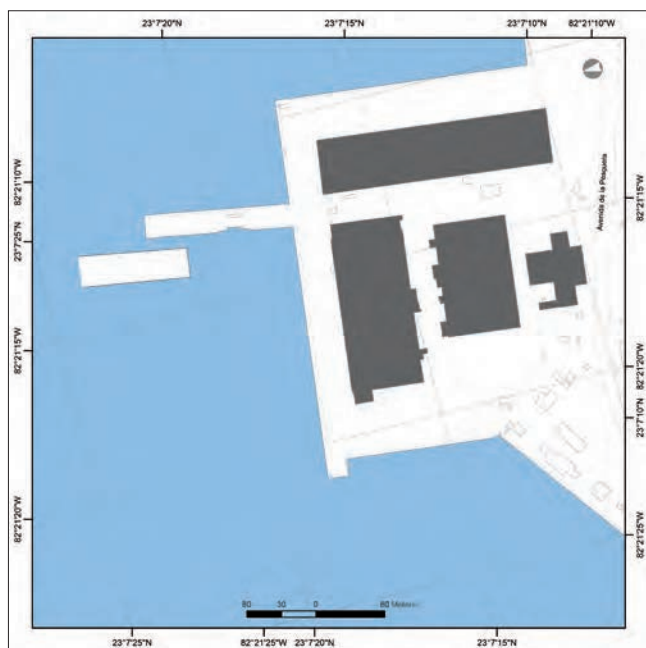
Época: Siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: 1963-1966

Superficie del bien: 13,5 ha



Longitud: 361333.457370979 UTM (norte) Latitud: 2557500.805143 UTM (oeste)



Descripción: El conglomerado pesquero contaba originalmente con cinco edificios: una nave de refrigeración de 253 x 60 m, un taller de ensamble de barriles de 96 x 60 m, un taller de avituallamiento de barcos de 60 x 45 m, otro taller de reparación de barcos de 132 x 60 m, un depósito de sal y taller de artes de pesca, de 103 x 45 m, así como edificios de servicios y un comedor. Concibió un ferrocarril para transportar pescado al interior del país. El sistema contó además con suministro de agua, una estación de bombeo y un tanque a presión, y de energía eléctrica, conectado a la línea existente con voltaje 13 200 voltios. Las naves poseen una estructura con columnas y vigas de hormigón armado, prefabricados, fundidos *in situ*; muros de hormigón; cubierta a dos aguas con folders o losas prefabricadas poligonales formando un lucernario. Las terminaciones de las naves se realizaron con piso de hormigón, carpintería de aluminio y cristal y puertas de armadura de hierro. La altura total de las mismas alcanza 6,65 m.

Bienes muebles: Cuentan con grúas de brazo nivelado.

Síntesis histórica: Desde los primeros años del triunfo de la Revolución se determinó que Cuba debía desarrollar su industria pesquera con técnicas modernas. Con el asesoramiento de la URSS, se inició el 16 de enero de 1963, la construcción de un nuevo puerto pesquero, en los Muelles de Pote y Atarés que tenía como objetivo principal, prestar servicios a las flotas de pesca de Cuba y la URSS, con una capacidad de atraque para 180 barcos. El proyecto estuvo a cargo del Ministerio de Obras Públicas, por la parte soviética el Ing. Yuri Kopilov y por la parte cubana el Arq. Mario Girona. La responsabilidad de su construcción estuvo a cargo del Ing. Pedro Isaiev. El conglomerado se planificó para la entrada de 180,000 t de productos de pescado congelado, salado y refrigerado. Las principales zonas del conglomerado fueron: área de refrigeración y congelación (capacidad 10 mil t); selección de arenque 400 t/día; almacenaje y ensamble de barriles; depósito de sal; avituallamiento de barcos; taller de artes de pesca (fábrica y reparación de redes); reparación de barcos; reparación de buques de hasta 3000 t de desplazamiento; dique flotante con capacidad para 2500 t. Fue construido de inicio con crédito soviético de 12 millones de pesos. La longitud del muelle alcanzó 1400 m y 85 m de ancho, con una profundidad de 6,5 m.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, ACH 1220; N/N 14 498.

ESTACIÓN DE CASABLANCA Y TREN DE HERSHEY

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-EF-01

Dirección: Coloma y Echarte, Casablanca
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Estación y tren de Hershey
Uso original: Estación del tren eléctrico
Uso actual: Estación del tren eléctrico
Nivel de acceso: Libre
Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Aceptable
Autenticidad: Por su uso y función; por su forma y diseño
Contexto: Poblado y Estación de Bombeo de Casablanca, canal de entrada de la bahía

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: No tiene

Clasificación: Infraestructura industrial

Tipología: Infraestructura ferroviaria

Época: Siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: 1921

Año de ampliación y/o reforma: Década de 1960

Área construida: 40 m²

Altura: 4 m



Longitud:362284.532107483 UTM (norte) Latitud:2559922.81884271 UTM (oeste)



Descripción: El tren de Hershey es el único en Cuba que utiliza como energía la electricidad; cubre un recorrido de 98 km. La estación se ubica en su punto de salida, en el poblado de Casablanca, cercano al desaparecido emboque. La estación original se ha perdido, en su lugar se construyó una estructura ligera de hormigón armado, con una cubierta, a manera de cáscara, que contiene un área de venta de boletos y zona de espera. En la actualidad los dos coches que ruedan por sus rieles son producto de la donación que en 1997 realizó la ciudad española de Barcelona, ambos de 1944. No obstante, se mantiene gran parte de la tecnología con la que se trabaja desde hace más de ochenta años. Sus servicios están muy limitados debido al mal estado técnico de la infraestructura y de los sistemas eléctricos.

Síntesis histórica: El tren de Hershey lleva el nombre del empresario norteamericano que encargó su construcción: Milton S. Hershey. Desde 1921 circula entre las ciudades de La Habana y Matanzas. En su recorrido pasa por el poblado de Hershey, donde este empresario construyó, en 1916, un ingenio de azúcar, hoy desactivado, para el abastecimiento seguro de su industria chocolatera. El ferrocarril comunicaba el central, con el embarcadero de Santa Cruz del Norte, y con los dos puertos más importantes del país. De esta forma se garantizó la salida de producción de azúcar refinado en carros de la compañía hacia los ferries y de ahí hasta las instalaciones chocolateras de la corporación. El primer ramal fue el de Santa Cruz-Jibacoa con 6,9 Km de longitud, concluido en 1917. Después continuó hacia el Sur, para conectarse con las líneas de United Railways of Havana en Bainoa, abiertas al público en 1918. En 1921 se electrificó el sistema de tracción que originalmente era de vapor, para lo cual se construyó una planta eléctrica para la generación de energía, inaugurada en febrero de 1921. Un año después se extiende el ramal hasta Casablanca. En 1923 se crea el ramal Casablanca-Cojímar constituyendo uno de los servicios más utilizados. El último ramal dedicado al transporte de pasajeros y cargas fue el de Jaruco, inaugurado en 1931. Contó originalmente con diecisiete vagones. Después de la Segunda Guerra Mundial, el grupo Hershey vendió el ingenio, la red ferroviaria y sus cañaverales a la Cuban-Atlantic Sugar Company, que en 1957 las revendió al magnate azucarero Julio Lobo. El ferrocarril de Hershey es un ejemplo de conservación y trascendencia del patrimonio ferroviario cubano.

Fuente: Colectivo de Entidades. *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*. Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / Quintanilla, Janet: *Estación Intermodal Casa Blanca. Espacio Público del Ferrocarril Hershey*, Tutor: Arq. Renán Rodríguez González, tesis de Diploma, La Habana, 2014. / *Tren de Hershey, memoria sobre ruedas* <https://www.ecured.cu/Tren_de_Hershey <http://www.cubadebate.cu/fotorreportajes/2009/11/20/>> Consulta: [25/07/2016].

ESTACIÓN DE CRISTINA. MUSEO DEL FERROCARRIL DE CUBA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-EF-02

Dirección: Cristina y Arroyo
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: Monumento Nacional
Fecha de la declaratoria: 2 de noviembre de 2002
Nombre Original: Estación Central de Ferrocarriles
Uso original: Terminal de Cristina
Uso actual: Terminal de Ferrocarriles
Uso previsto: Museo del Ferrocarril
Nivel de acceso: Libre
Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño: tipo único de terminal de pasajeros
Contexto: Instalaciones industriales, nodo vial de Cuatro Caminos, Mercado Único, Avenida de Cristina, Castillo de Atarés

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Tipo único de terminal de pasajeros

Valores

Grado de protección: I

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Estación ferroviaria

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1861

Año de ampliación y/o reforma: 2000

Área construida: 2 275 m²

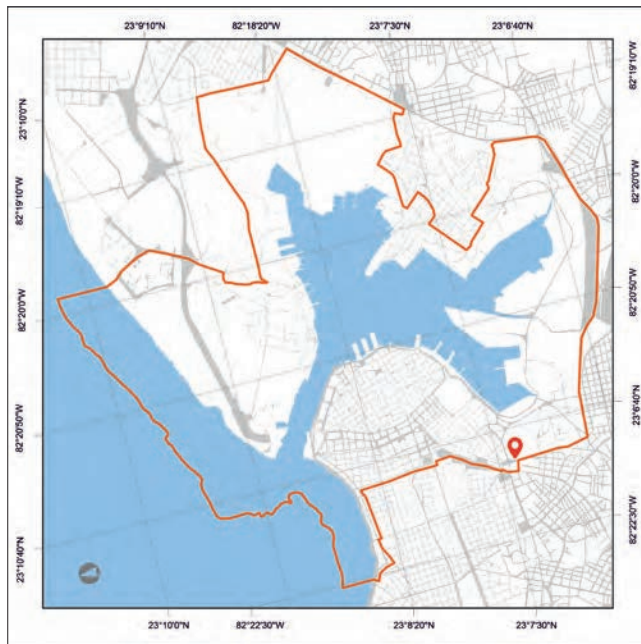
Largo: 91 m

Ancho: 25 m

Altura: 12m



Longitud:360238.069543533 UTM (norte) Latitud:2557780.17589554 UTM (oeste)



Descripción: El edificio es digno exponente de la tipología constructiva asociada a estas estaciones ferroviarias. Consta de una nave de 90 m de longitud y 15 m de ancho que acoge los andenes, con muros de mampostería abiertos mediante arcadas. Se caracteriza por su alto puntal, techos a dos aguas con un monitor central que permite la iluminación y ventilación natural. A ambos lados posee dos naves menores para salas de espera, baños y otros locales. Localizado en uno de los extremos de la nave, un portal de filiación neoclásica rematado por un pequeño frontón, sirve de acceso principal a la estación. El patio ferroviario incluye naves para reparación y servicio de trenes. Varias construcciones de escaso valor construidas hacia la calle Arroyo, obstaculizan las visuales y no permiten apreciar correctamente el edificio principal.

Síntesis histórica: Fue la estación principal de la Empresa Ferrocarril del oeste, fundada en 1859 por la familia Pedroso, de la vieja oligarquía terrateniente habanera. Toma su nombre de la calle donde se ubica, nominada en honor a María Cristina de Borbón. A finales de 1861 se inaugura la Estación de Ferrocarriles de Cristina y el tramo de vía férrea hasta el poblado de Calabazar. A fines del siglo XIX la empresa es adquirida por capital inglés a través de Western Railway of Havana. La fusión con Ferrocarriles Unidos comienza en la primera década del XX, a fin de unificar las vías de la capital y construir la empresa Havana Terminal, que construyó la Estación Central. La edificación se termina en 1902. En 1912 cesan las operaciones de pasajeros como resultado de la apertura de la Estación Central de los Ferrocarriles. En la década de 1930, Cristina es utilizada como depósito de equipos de arrastre en desuso. A finales de la década de 1980, comienza su restauración para dedicarse a estación terminal de trenes urbanos y suburbanos. El 19 de noviembre de 2000 abrió sus puertas como Museo del Ferrocarril de Cuba, institución destinada a investigar, conservar y exponer documentos, equipos y piezas del patrimonio ferroviario nacional. Se exhiben locomotoras de vapor de vía ancha y estrecha, diésel y eléctricas, fotografías, documentos, medios utilizados para el movimiento de trenes, señales, etc. Una de sus piezas más emblemáticas es la locomotora nombrada «La Junta» construida en 1842 y declarada Monumento Nacional.

Fuente: Memoria sobre el progreso de las Obras Publicas en la Isla de Cuba. Imprenta del gobierno y Capitanía General, 1866. / Museo del Ferrocarril de Cuba. <http://www.ecured.cu/Museo_del_Ferrocarril_de_Cuba> Consulta: [14/06/2016]. / Comisión Nacional de Monumentos, Resolución No. 185, Estación de Ferrocarriles «Cristina», 2002.

ESTACIÓN CENTRAL DE FERROCARRILES

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-EF-03

Dirección: Egido (Avenida de Bélgica) entre Arsenal y Avenida La Pesquera

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: Monumento Nacional

Fecha de la declaratoria: 12 de noviembre de 2002

Nombre Original: Estación Central de Ferrocarriles

Uso original: Terminal de Ferrocarril

Uso actual: Terminal de Ferrocarril

Uso previsto: Terminal de Ferrocarril

Nivel de acceso: Libre

Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Regular

Integridad: Transformado

Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno

Contexto: Elevados, calle Arsenal y Egido, Cuartel de San Ambrosio, restos de las murallas, Avenida La Pesquera, muelle La Coubre

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: I

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Estación ferroviaria

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1912

Año de ampliación y/o reforma: 1987

Área construida: 31 756 m²

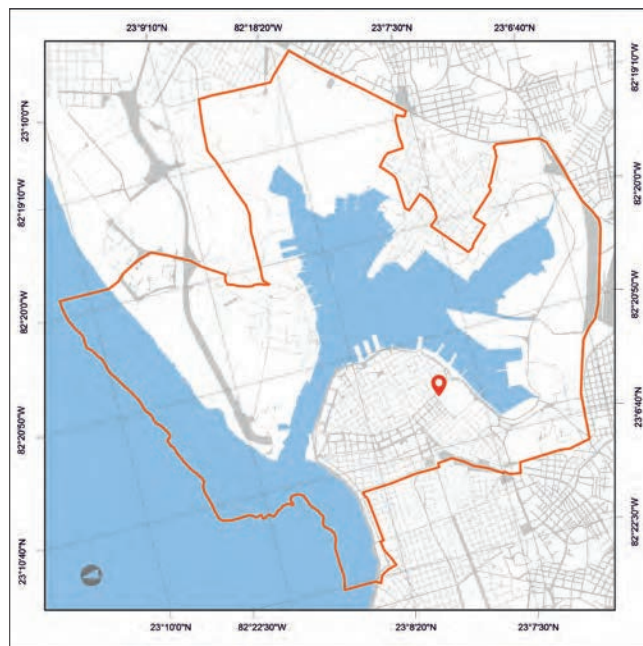
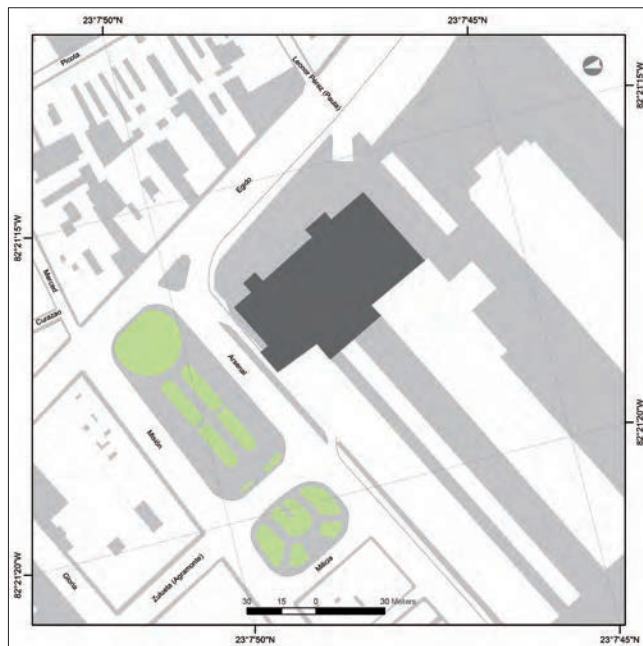
Largo: 397 m

Ancho: 385 m

Altura: 37 m



Longitud:361299.105122593 UTM (norte) Latitud:2558548.53568528 UTM (oeste)



Descripción: Comprende el edificio principal y los andenes con una superficie aproximada de 10 000 m²; y un patio ferroviario con talleres y almacenes en el resto del área. De estilo renacimiento español, cuenta con cuatro pisos rematados por dos torreones que se elevan 37 m sobre el nivel de la calle. Tiene una estructura de vigas y columnas de acero y hormigón armado y fachadas adornadas con terracota y azulejos. La cubierta de tejas rojas españolas y un gran reloj en el centro del pretil coronan la construcción. El piso bajo contiene salas de espera y áreas de servicio. Los pisos altos lo ocupan oficinas, y dos ascensores. La plataforma consta de cuatro sotechados dobles sobre los andenes, que daban acceso a ocho vías para trenes de pasaje. Los andenes de carga se ubican al este de la estación. En el espacio interno, vinculado a la carga de mercancías y a las líneas que posibilitan el retorno de locomotoras, se hallan las naves destinadas a talleres y otras operaciones afines. Al sur, una nave fue acondicionada para terminal de pasajeros. Para las operaciones de la terminal se construyó un acceso elevado de vías férreas que permitieron la comunicación de los patios ferroviarios con las vías de salida de la ciudad, salvando desniveles y cruzando terrenos cenagosos. Desde 2016 está en proceso de restauración y modernización.

Síntesis histórica: Con el cambio de los terrenos de la Estación de Ferrocarril de Villanueva en el siglo XIX, por los de la zona del antiguo Arsenal, calificado «como el cambio de la vaca por la chiva», los Ferrocarriles Unidos se comprometieron a edificar una nueva estación para la capital y realizar la entrada por los elevados para no obstaculizar la circulación del tránsito automovilístico. La Estación Central de Ferrocarriles de La Habana fue construida con su imponente arquitectura lo que ratificó la importancia que había adquirido la ciudad desde la segunda mitad del siglo XIX: una urbe en franca expansión y modernización. Para su construcción y explotación se constituyó una empresa en los Estados Unidos, The Havana Terminal Co, inscrita en Kittery, Maine, que brindaría facilidades terminales adecuadas en La Habana. El edificio fue diseñado por el arquitecto norteamericano Kenneth McKenzie Murchison. Se inauguró 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.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001. / Comisión Nacional de Monumentos. Resolución No. 184, Estación Central de Ferrocarriles de Ciudad de La Habana, La Habana, 2002 / Martín, María Elena y Eduardo Luis Rodríguez: *La Habana: Guía de Arquitectura*, Sevilla, 1998.

VIVIENDA FERRER NO.22 / ANTIGUA CASA DEL FERROCARRIL

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-EF-06

Dirección: : Ferrer no. 22 entre Calzada de Cristina y Línea del Ferrocarril
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Casa del jefe de Patio de la estación de Cristina del Ferrocarril del Oeste
Uso original: Vivienda de jefe de estación
Uso actual: Vivienda
Uso previsto: Terminal de Ferrocarril
Nivel de acceso: Restringido
Tipo de propiedad: Privada
Conservación: Malo
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Ramal del ferrocarril de Cristina, Conjunto de Almacenes

Excepcionalidad

Ordinario

Local: Si / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: La edificación de madera aun en pie es un testigo excepcional del patrimonio industrial en madera construido para el sistema ferroviario cubano.

Valores

Valor: tipológico

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Otro contexto: Ferroviario

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Estación ferroviaria de madera

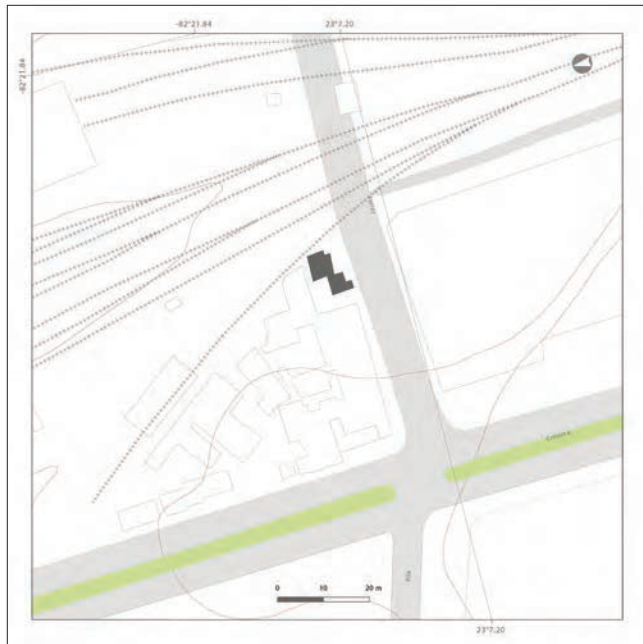
Época: Siglo xx (primera mitad)

Superficie del bien: 30 m²

Altura: 7 m



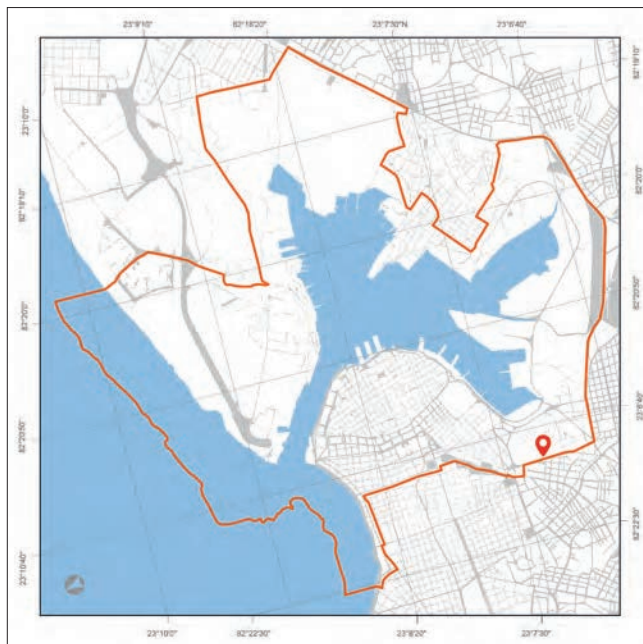
Longitud:360272.219373505 UTM (norte) Latitud:2557472.9791093 UTM (oeste)



Descripción: : La casa de madera de la Estación Cristina, albergaba el recinto del jefe de patio ferroviario, el operador de movimiento y el empleado no. 428. El inmueble posee dos niveles y está construido completamente en madera. Presenta una planta cuadrada compacta, pórtico frontal adosado y cubierta a dos aguas. Aunque de pequeñas dimensiones, los elementos compositivos y decorativos poseen un diseño muy peculiar, típico de las construcciones de madera edificadas para este fin en los inicios del siglo xx. Las cresterías de madera de los aleros y frentes de cubiertas voladas, así como las ménsulas ornamentales con perillones en los extremos laterales, muestran influencias del pintoresquismo y el romanticismo. La estructura se resuelve a partir de columnas u horcones que soportan las soleras de madera maciza sobre las que descansan el entrepiso y la techumbre, ambas formadas por un sistema de vigueta y tablazón. En la cubierta se utilizó originalmente teja de zinc.

Síntesis histórica: Cuba fue el primer país de Iberoamérica, segundo del continente y séptimo del mundo que introdujo el ferrocarril como solución a los problemas internos de transporte. La especificidad del caso cubano, determinada por su carácter pionero en la región, fue resultado de las particularidades económicas, políticas y sociales, las cuales condicionaron que los ferrocarriles fueran, en un principio, iniciativas de capitales locales. Debido a ello, se diseñaron y ejecutaron obras arquitectónicas únicas, exponentes de una identidad para las nuevas tipologías edilicias, al mismo tiempo que ocurría un proceso de asimilación de elementos estéticos, formales y tecnológicos provenientes de Europa y Norteamérica. Esta estación formó parte del antiguo ramal de la Estación de Cristina. La primicia ferroviaria y su extraordinario impacto en la arquitectura le confirieron un valor adicional al patrimonio edificado asociado a este medio de transportación.

Fuente: Tartarini, Jorge Daniel: *Arquitectura Ferroviaria de América Latina: Cuba y Argentina*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ministerio de Cultura de la nación, Registro de Patrimonio Ferroviario Edificado de Cuba, 2016, p. 133. / Otero Rodríguez, Libertad: <Memoria del Proyecto de Rehabilitación de la Casa de Madera de la Estación de Cristina>, RESTAURA, 2010.



ALMACENES «REINALDO GONZÁLEZ GALAINENA» (ASTIGAL)

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-A-01

Dirección: Coloma no. 249, Casablanca
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Fecha de la declaratoria: 2 de noviembre de 2002
Nombre Original: Talleres y varadero Viuda de Gámiz
Uso original: Reparación de embarcaciones de hasta 20 m de eslora
Uso actual: Reparación de embarcaciones e implementos
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Grupo Empresarial ARGUS, Ministerio del Transporte (MITRANS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su localización y entorno
Contexto: Poblado de Casablanca, vías férreas del tren de Hershey, talleres

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacenes/ Talleres

Época: Siglo XIX

Año de construcción: Siglo XIX

Año de ampliación y/o reforma: Siglo XIX

Área construida: 3 444 m²

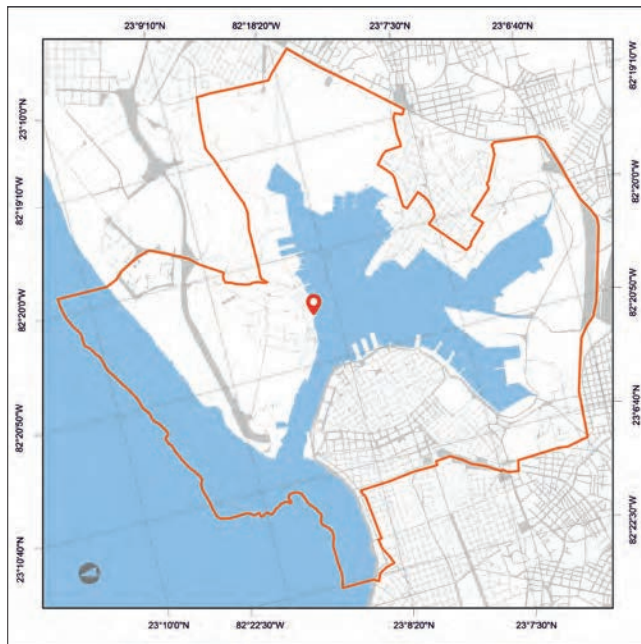
Largo: 82 m

Ancho: 42 m

Altura: 12 m



Longitud:360870.395099563 UTM (norte) Latitud:2557844.17043721 UTM (oeste)



Descripción: Se trata de un conjunto de naves de estructura metálica y cubierta ligera de asbesto cemento, con cierre perimetral de muros de bloques y en su parte superior de tejas ligeras de asbesto cemento. El taller está asociado a un muelle y a un espigón independiente, así como a una amplia explanada anexa a las instalaciones, muchas de ellas en desuso. En los talleres ubicados al otro lado de la vía férrea se reparan actualmente hélices para embarcaciones.

Bienes muebles: Contiene en su interior un sistema de grúas de izaje con capacidad de carga de 2 t.

Síntesis histórica: Estos talleres fueron diseñados para la reparación de embarcaciones de pequeño porte, hasta 20 m de eslora. Pertenecieron al hacendado y rico comerciante Julián de Zulueta. Hacia finales del siglo XIX pasaron a propiedad de Pablo Ruiz de Gámiz y a su fallecimiento, la titularidad de los mismos recayó en su esposa María Diez de Uzurum, conocida en la demarcación como la viuda de Gámiz. En los talleres exitieron naves de carpintería, tornería y mecánica naval, en los cuales se reparaban y construían embarcaciones y se elaboraban asimismo piezas para los ingenios azucareros. La primera generación eléctrica que conoció el poblado de Casablanca fue generada en estos talleres. En 1928 la viuda de Gámiz vendió los talleres a Manuel Gómez, y durante los años 30 del pasado siglo, los talleres fueron adquiridos por una cooperativa que fracasó en el intento de mantenerlos en funcionamiento. Hacia 1935 la propiedad fue adquirida por el ciudadano español Manuel Zamora y secundado por el ingeniero naval Antonio Gil. Luego del triunfo de la Revolución los talleres fueron nacionalizados y pasaron a conocerse con el nombre del mártir de Playa Girón «Reinaldo González Galainena». En 1988 funcionaba como Unidad Básica adscrita a la Empresa Astilleros Chullima. A partir de 1995 se integra a la Asociación de Empresas e Industrias Navales ARGUS y en virtud de la Resolución no.159 del 18 de julio de 2001, se creó como Planta Mecánica para la Construcción y Reparación Naval, en forma abreviada, ASTIGAL, integrada al Grupo Empresarial ARGUS.

Fuente: Machado, Bruno J.: *Casa Blanca, hallé su oscura luz*. Impreso en los talleres del Instituto Nacional Poligráfico Alfredo López, La Habana, 1987.

CENTRO CULTURAL ANTIGUOS ALMACENES DE DEPÓSITO SAN JOSÉ

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-A-02

Dirección: Desamparados entre San Ignacio y Damas.
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Almacenes de Depósito San José
Uso original: Almacenes
Uso actual: Comercial y cultural
Uso previsto: Centro de Interpretación
Nivel de acceso: Libre
Propietario: Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Bueno
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno.
Contexto: Avenida Desamparados, iglesia de Paula, Cervecería

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: El edificio se integra al paisaje urbano circundante, mediante su fachada de cantería.

Valores

Grado de protección: II

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacenes

Época: Siglo XIX

Año de construcción: Entre 1849 y 1850

Año de ampliación y/o reforma: 1854-1880-2008

Área construida: 8 635 m²

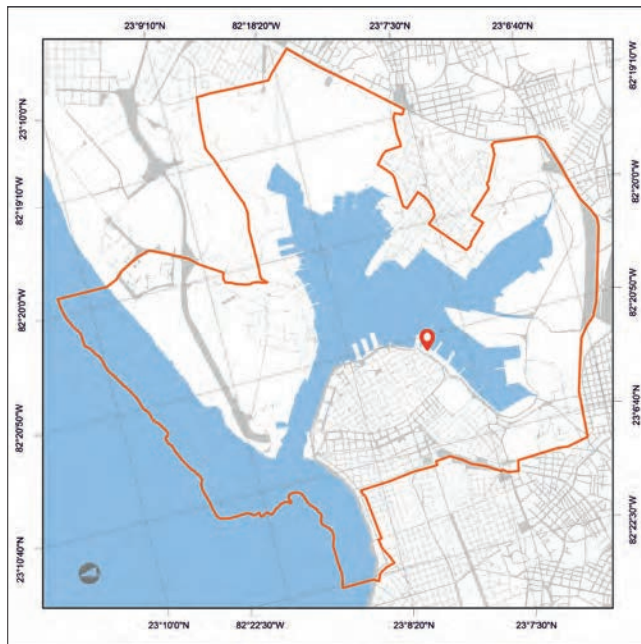
Largo: 157 m

Ancho: 55 m

Altura: 12 m



Longitud:361875.132200692 UTM (norte) Latitud:2558543.61730778 UTM (oeste)



Descripción: Ubicados entre el Arsenal y el Baluarte de la Muralla San José, contaban con seis naves, situadas frente a cuatro espigones de hierro que servían de atraque a los buques. Su arquitectura, posición y actividad concentradora, cambiaron la imagen del puerto habanero. Tenían 20 000 m² de superficie distribuida en sus dos plantas. Las armaduras y las columnas de la edificación de hierro fundido –fabricadas en los talleres de Cockeril, en Bélgica– se enmascararon con una fachada de cantería sobria, de gran belleza y armonía que logró adaptarse al contexto. Los grandes espacios interiores permitieron el cuidado y la clasificación de los productos. Único dentro del recinto portuario, se destaca por su estructura metálica, que aún conserva, así como por los arcos que jerarquizan los accesos principales y la traza del muelle. Hoy el edificio ha sido refuncionalizado, concentrando actividades artesanales y culturales. Constituye un hito urbano en la escenografía del borde costero y establece una relación armónica, de intercambio con el mar, mediante la transparencia de su estructura.

Bienes muebles: Contaba con carriles, tres elevadores y otros medios para el movimiento de mercancías.

Síntesis histórica: Don Antonio Parejo y don Manuel Pastor constituyeron una Sociedad Anónima en 1847 y decidieron la construcción del inmueble. El proyecto estuvo a cargo de Rodolfo Sanz Yáñez, arquitecto de la Real Academia de San Fernando y la construcción por la empresa de Francisco López y García. Es un extraordinario ejemplo de arquitectura industrial portuaria por su estructura, función y diseño. En 1870 pasa a la «Compañía de Almacenes de Depósitos de La Habana», encargada de su ampliación. Los almacenes pertenecieron a la familia Casa Moré hasta 1917 en que fueron vendidos. Desde entonces se dividieron y se inscribieron en el Registro de la Propiedad como fincas independientes y fueron modificados, según los intereses de los propietarios. En los depósitos se guardaba azúcar, aguardiente, arroz, medias y sacos, café, cera, ladrillos, máquinas de vapor, pacas de algodón, tabaco en rama y tachos, entre otros elementos. La concentración de productos permitió liberar a la vía pública de más de un millón de viajes en carretones y al propio tiempo liberar de esta función, a la vivienda señorial cubana.

Fuente: Rodríguez, Marcano Yamira: *Antiguos Almacenes de San José*. Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, 2004.

ALMACENES «JUAN MANUEL DÍAZ»

Dirección: Desamparados entre Egido y Damas

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Almacenes de Depósito San José

Uso original: Almacén

Uso actual: Desactivado

Uso previsto: Centro de Interpretación

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Regular

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno

Contexto: Avenida Desamparados, Iglesia de Paula, Cervecería, Centro Cultural Antiguos Almacenes de Depósito San José, Ensenada de Atarés

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Su tipología se distingue en el paisaje de la ciudad

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacenes

Época: Siglo XIX

Año de construcción: Siglo XIX

Año de ampliación y/o reforma: 1930

Área construida: 7 960 m²

Largo: 156 m

Ancho: 51 m

Altura: 12 m



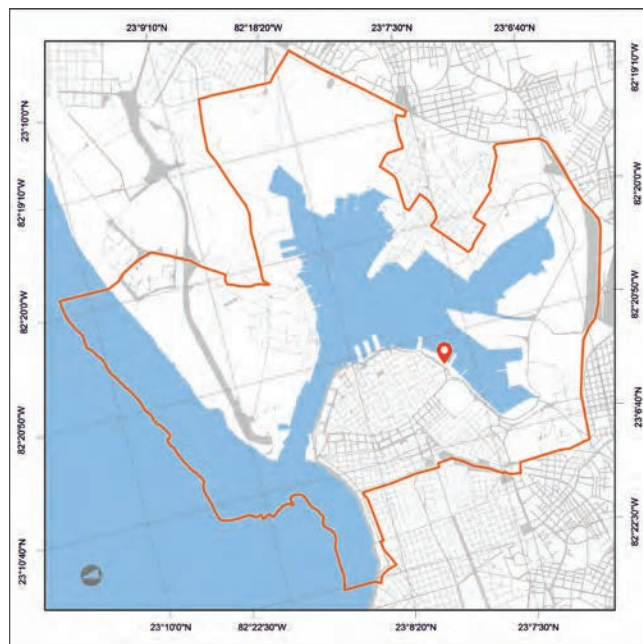
Longitud:361716.112263668 UTM (norte) Latitud:2558404.44303397 UTM (oeste)



Descripción: Los nuevos almacenes mantuvieron la distribución espacial de las diez naves originales, ahora con una cubierta de cerchas metálicas a dos aguas con tejas de asbesto cemento y de zinc. Anexo a esta instalación industrial se erigió un bloque de oficinas con su muelle. La continuidad de la línea de picos que forman las cubiertas a dos aguas le ha valido el calificativo popular de «edificio de los picos».

Síntesis histórica: La reconstrucción de esta instalación, actualmente conocida como edificio y muelle Juan Manuel Díaz, fue el resultado de las transformaciones que se realizaron en la zona sur de la ciudad, en la década de 1930. Originalmente este grupo de naves formaba parte de los Almacenes San José, cuya propiedad comenzó a subdividirse en las primeras décadas del siglo xx, formando diversas fincas independientes. A finales del siglo xix esta sección de los antiguos depósitos, dentro de todo el conjunto de naves, se describía como «...diez almacenes con armaduras de hierro, paredes de mampostería con colgadura y muelles, lindando unos con otros y el quince y veinticuatro por sus costados con otros almacenes y con el mar y todos ellos por el norte con la calle de los Desamparados y por el este con el baluarte de San José...».

Fuente: Rodríguez, Marcano Yamira: *Estudio histórico edificio HINES*, Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, 2015.



ALMACENES DE SAN AMBROSIO

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-A-04

Dirección: Diaria entre Revillagigedo y Factoría
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Almacén de la Real Factoría de Tabacos
 Uso original: Almacén de tabacos
 Uso actual: Almacenes
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Habaguanex, Corporación CIMEX
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Regular
 Integridad: Muy transformado
 Autenticidad: Por su forma y diseño
 Contexto: Avenida La Pesquera, conjunto habitacional de Tallapiedra, Terminal Nacional de Ferrocarriles, Ensenada de Atarés, edificios de viviendas, red ferroviaria, trama compacta de la ciudad, andenes de ferrocarriles

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Es relevante por su valor histórico

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacén

Época: Siglo XVIII

Año de construcción: 1788

Año de ampliación y/o reforma: 1817-1840-1899-1922

Área construida: 6 190 m²

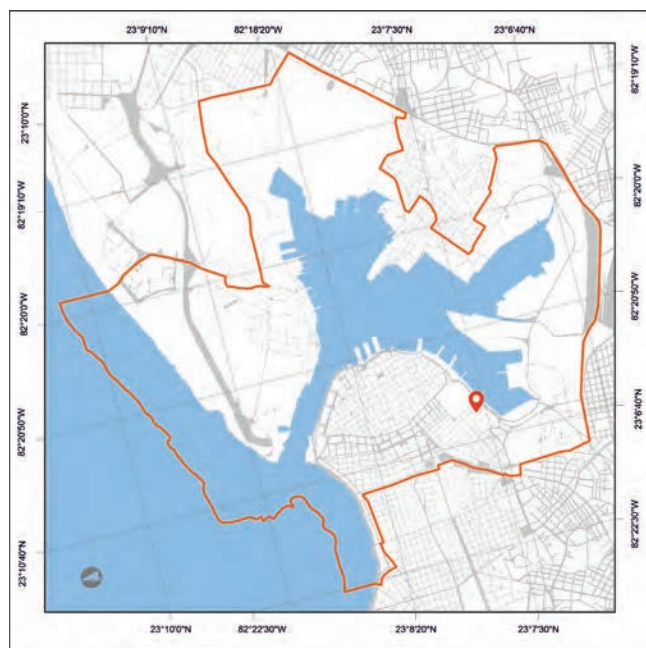
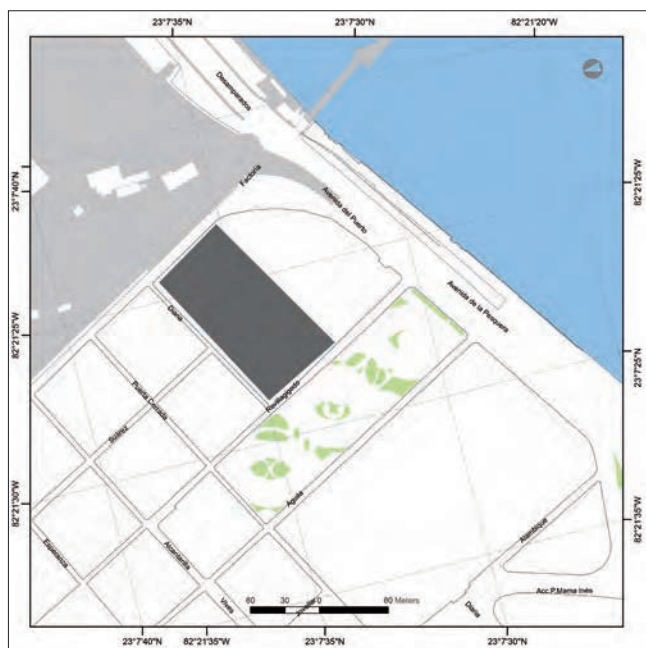
Largo: 86 m

Ancho: 72 m

Altura: 12 m



Longitud:361035.980580659 UTM (norte) Latitud:2558153.53505178 UTM (oeste)



Descripción: El edificio de dos plantas fue durante muchos años la mayor edificación de La Habana y contaba con almacenes, oficinas, capilla, cuartel, hospital y dormitorio para esclavos. En los locales superiores, totalmente recubiertos sus techos, pisos y paredes, de cedro, se depositaba durante algún tiempo el tabaco para que se impregnara de la fragancia de la madera. También tenía el edificio amplios patios y una extensa azotea donde se erigió un reloj de sol. Al fondo, y formando parte de él, se ubicaba un muelle por donde se recibían los tabacos enviados de distintos puertos de la Isla, desde allí también se embarcaba en piraguas, la rama ya asoleada, a los molinos de la Chorrera y a otros puertos de América y Europa donde era reconocido el tabaco cubano. En 2016 se utilizaba como almacén de forma temporal. A pesar de las transformaciones que ha sufrido, mantiene su estructura original.

Síntesis histórica: La Real Factoría de Tabacos de La Habana acometió la construcción del edificio en 1773, entre el muelle de Tallapiedra y las calles Factoría, Revillagigedo y Diaria. El proyecto fue realizado por el brigadier Abarca. Para su construcción se adquirieron en un inicio cinco casas, luego para una ampliación, se adquieren tres casas más. Se realizaron contratos para el suministro de materiales con Antonio Govín para la cal; con Andrés Linares y Juan de Dios Gómez para la piedra, el cocó, el ripio y la arena, y con Antonio Matamoros y Francisco Suárez para las tejas y el ladrillo. En 1775 se reciben ofertas de Antonio Lareo, Agustín de Zayas y Domingo de la Barrera (apoderado del Conde de Jibacoa) para el suministro de la madera de ácana y cedro. La ejecución de la obra la dirigen el maestro albañil Manuel González y Lázaro de Medina. En 1788 la mayor parte de la obra estaba terminada, pero faltaba por realizar el enlosado general, que fue sacado a subasta y adjudicada a Blas del Castillo. Al ser suprimido en 1817 el estanco del tabaco, cesaron las actividades de la Factoría y se destina a Hospital de San Ambrosio. En 1840 se utilizó como Archivo General de la Real Hacienda y en 1899 fue arrendado a Adolfo Moeller nuevamente como almacén de tabaco. Luego radicaron en este edificio la Casa de las Viudas, la Escuela Pública Luz Caballero, la Normal para Maestros y en 1922, el Cuartel de San Ambrosio, donde funcionaron talleres y otras dependencias del ejército, de ahí que sea reconocido en la ciudad como Cuartel de San Ambrosio.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chaín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001.

ALMACENES DEL QUINTO

Dirección: Línea del Ferrocarril y 10 de octubre
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Almacenes de Regla
Uso original: Almacenes de azúcar
Uso actual: Almacén de aceites
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Empresa de Aceites y Grasas de La Habana, Ministerio de la Industria Alimenticia (MINAL)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su uso y función
Contexto: Ensenada de Guasabacoa, Empresa de Cereales Turcios Lima, muelles de la Terminal González Lines, patio de los Ferrocarriles de Réglales

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Son unas de las mejores construcciones de su tipo del siglo XIX en Cuba

Valores

Grado de protección: III

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacén

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1843

Año de ampliación y/o reforma: 1864

Área construida: 8 400 m²

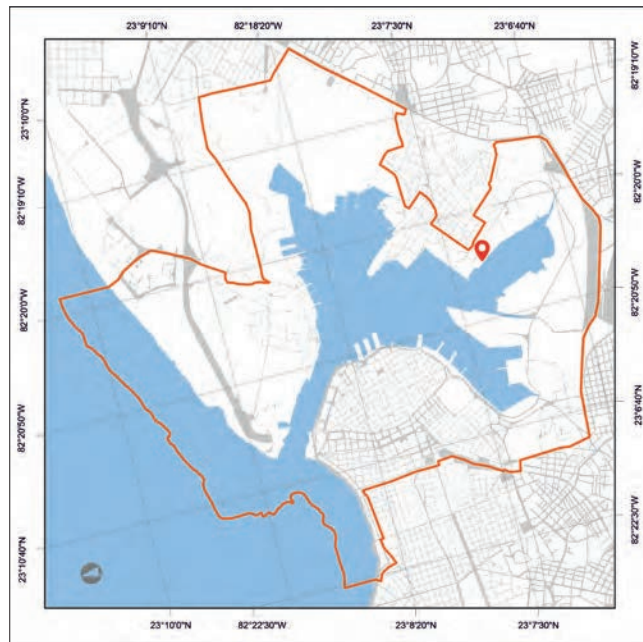
Largo: 100 m

Ancho: 84 m

Altura: 12m



Longitud:362828.038189635 UTM (norte) Latitud:2557617.82692886 UTM (oeste)



Descripción: Los almacenes de Regla fueron unas de las mejores construcciones de su tipo del siglo XIX en Cuba; responden a la tipología y al diseño industrial concebido para esta época. Solo una de las baterías del antiguo conjunto de edificios ha logrado mantenerse a través del tiempo, la que aún conserva la tipología y los elementos constructivos originales, tales como los techos de madera y tablazón a dos aguas, los pilares de cantería y las paredes de los almacenes de mampostería y cantería de 24 pulgadas de espesor. El interior está desprovisto de paredes quedando disponible el espacio para su uso original y actual como almacén.

Bienes muebles: Contaban con máquinas para el acarreo de cajas y efectos pesados.

Síntesis histórica: Como consecuencia del desarrollo de la industria azucarera, surge este tipo de instalaciones en el borde de la bahía para almacenar y exportar azúcar. Aunque la empresa propietaria existía desde la primera parte del siglo XIX, adoptó la forma de Sociedad Anónima en 1854 y fue la primera dedicada a la pignoración y almacenaje de azúcar en gran escala. Se afirma que llegó a poseer, diez años más tarde, instalaciones capaces de albergar la mitad de la exportación azucarera cubana y duplicar su capital original. Los almacenes estaban compuestos por cinco grupos edilicios: dos edificios de ocho naves de 113 m de frente y 67 de fondo, sin paredes interiores y una estructura vertical conformada por pilares de cantería; el tercer edificio con ocho naves de 113 m de frente y 84 m de fondo; el cuarto con 10 naves de 174 m de frente y 84 m de fondo, y el quinto edificio con 13 naves de 185 m de frente y 84 m de fondo. Las ventanas y puertas tenían amplias dimensiones lo que permitía que se mantuviera seca la mercancía. Las aguas pluviales de la cubierta, se evacuaban por cañerías ubicadas en el interior de los pilares y por cloacas hasta el mar. En las fachadas de los edificios existían colgadizos como protección para seleccionar la mercancía. Además de los almacenes existían los barracones, las habitaciones para los empleados, las oficinas y una enfermería. Estaban dotados de comunicación ferroviaria, mediante el ferrocarril de la Bahía de La Habana-Matanzas. La solidez de los edificios logró resistir los huracanes que azotaron a La Habana en 1844 y 1846, sin embargo, el 23 de julio de 1863 un incendio destruye en dos horas 16 almacenes que pronto son reedificados por los accionistas y ampliados hasta llegar a ser 19. De estos edificios solo queda una parte de la quinta batería, al que se denomina Almacenes del Quinto.

Fuente: Inventario Patrimonio Industrial, Comisión Nacional de Monumentos, La Habana. / Pezuela, Jacobo de la: *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba*. Imprenta del Establecimiento de Mellado, t. III, Madrid, 1863, pp. 315-317.

ALMACENES «ARACELIO IGLESIAS» (HINES)

Dirección: Desamparados y Damas

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Oficinas United Fruit Company y la Terminal Marítima S.A., Muelles de la Flota Blanca

Uso original: Oficinas y red ferroviaria

Uso actual: Oficinas y almacenes

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Oficina del Historiador de La Ciudad de La Habana

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Regular

Integridad: Transformado

Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno

Contexto: Calle Desamparados, Ensenada de Atarés, muelle Aracelio Iglesias, Centro Cultural Antiguos Almacenes de Depósito San José, Espigón Juan Manuel Díaz

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacén

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1939

Año de ampliación y/o reforma: 1939

Área construida: 3 100 m²

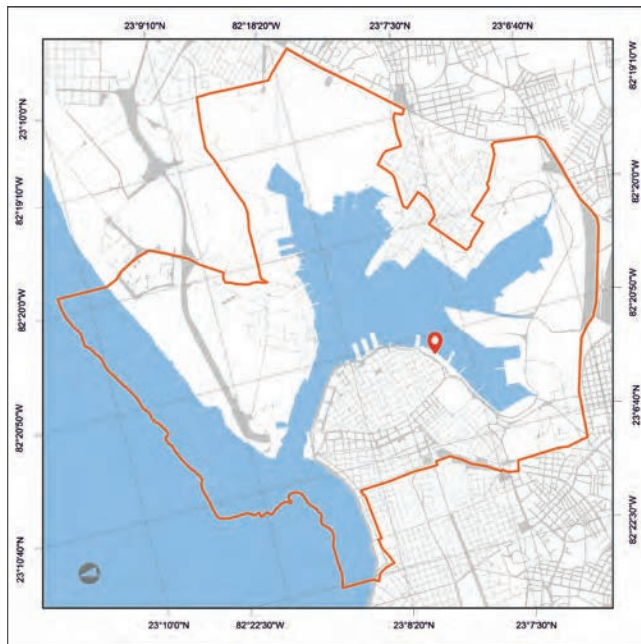
Largo: 62 m

Ancho: 50 m

Altura: 16 m



Longitud:361808.406559945 UTM (norte) Latitud:2558461.17435953 UTM (oeste)



Descripción: El edificio y el espigón eran parte de un complejo industrial portuario que concentraba el comercio, el almacenaje y la transportación. El edificio fue excepcional dentro del estilo art decó, al ser destinado a una construcción industrial. En él se instalaron las oficinas de la United Fruit Company y la Terminal Marítima S.A. La estructura horizontal era de vigas de acero con losa de hormigón armado, los cimientos de hormigón armado, sobre pilotes del mismo material y las paredes de ladrillos. La planta baja, a nivel de la calle Desamparados, quedó abierta para el tránsito de los carros del ferrocarril y los camiones, mediante amplios vanos rematados con arcos rebajados. La conexión con las carrileras de la calle Desamparados se acopló mediante una carrilera sencilla, al muelle y mediante una doble, a los lados del espigón. En tanto, el espigón de 152 m de largo y 30 m de ancho, se construyó con pilotes, vigas, arquivas, tornapuntas y placas de hormigón armado. Sobre el mismo se levantó un edificio de dos plantas de estructura de acero, con aceras a cada lado. Las obras que se realizaron para incorporar estos nuevos edificios al contexto, estuvieron regidas por el Plan Regulador de La Habana de 1944. De esta forma se corrigió un ángulo de la fachada de los antiguos almacenes, que logró la continuidad visual de la fachada original y la ampliación de la sección vial de la calle Desamparados.

Síntesis histórica: En 1938 los Almacenes de San José pertenecían a la Sociedad Anónima Munson Steamship Line, y sus límites de propiedad abarcaban los viejos depósitos y un terreno aledaño conocido por «Tío vivo». Desde 1885 el área sin construir, se utilizaba para la entrada y salida de mercancías. La compañía vendió en abril de ese año la finca a la United Fruit Company, donde construyó el nuevo edificio con su muelle de costa. El proyecto lo elaboró el ingeniero Emilio P. Guerra y la empresa norteamericana Frederick Snare Corporation fue la contratista de las obras. El presupuesto inicial ascendía a 194,192.92 pesos y el del espigón a 415,734.60 pesos. Gran Flota Blanca fue el nombre comercial de la línea marítima internacional United Fruit Steamship Corporation, que figuraba como filial de la United Fruit Company, con rutas semanales hacia New York, Baltimore y New Orleans, en Estados Unidos, y con otros puertos de América Latina. Al ser un solo negocio, el nuevo edificio y los antiguos almacenes –referidos en los documentos como Almacén no.1– se comunicaron a través de amplios vanos por el segundo piso. La construcción del edificio y del espigón comenzó el 27 de agosto de 1938 y finalizó el 31 de mayo de 1939.

Fuente: Rodríguez Marcano, Yamira.: *Antiguo Muelle Flota Blanca I*. Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA.

CERVECERÍA ALMACÉN DEL TABACO Y LA MADERA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-A-07

Dirección: San Pedro y Paula
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Almacén del Tabaco y la Madera
Uso actual: Fábrica y venta de cerveza, mirador
Nivel de acceso: Libre
Propietario: CIMEX
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Bueno
Integridad: Conserva su estructura de acero original
Autenticidad: Se ha rehabilitado el inmueble y se ha cambiado su función original
Contexto: Litoral, paseo marítimo, Estación de lanchas, Centro Cultural Antiguos Almacenes de San José

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valora urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacén

Época: Siglo XVIII

Año de construcción: 1908

Área construida: 2884 m²

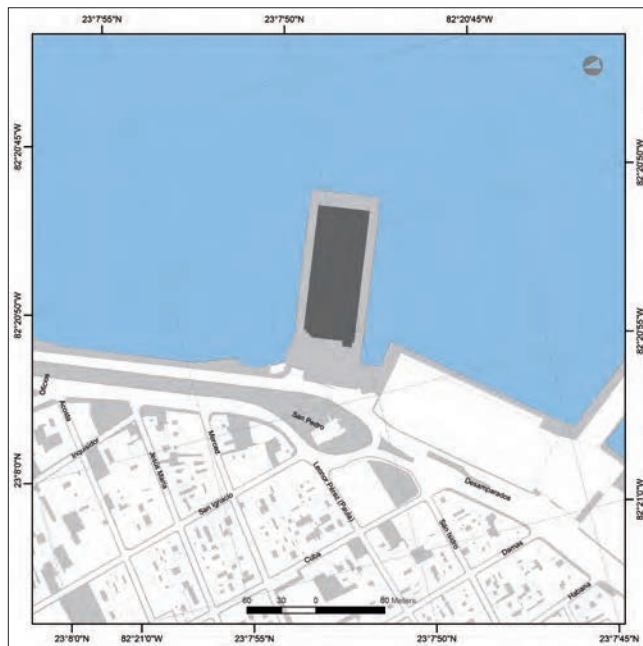
Largo: 103 m

Ancho: 28 m

Altura: 15m



Longitud:362019.913918012 UTM (norte) Latitud:2558622.77929291 UTM (oeste)



Descripción: El edificio se ubica sobre el antiguo espigón de Paula. Posee una estructura original de acero, con los costados y techos de hierro acanalado. Tiene, desde su construcción, líneas férreas que conectan con los antiguos almacenes de Paula (antigua Iglesia y Hospital de San Francisco de Paula) y con las líneas de los muelles del gobierno (antiguos espigones Margarito Iglesias). Contaba con instalación eléctrica, bocas de agua contra incendio y mangueras. Constituye una de las instalaciones que sobrevivió al paso de los años. Fue un aporte a la ingeniería y arquitectura al erigirse sobre el mar con técnicas constructivas modernas para su época, como el hormigón armado y las estructuras de hierro, las que se adecuaron a la tipología industrial. Se agrega su valor como patrimonio industrial, pues responde a una época de renovación del puerto habanero. El intenso uso de estos muelles y almacenes ubicados en el litoral desde San José hasta San Francisco, provocó constantes modificaciones en esta zona, en especial por la construcción y modificación de los ferrocarriles que poseían dichas instalaciones. Durante el siglo xx, las líneas férreas que acompañaban estos muelles y almacenes fueron renovadas en más de una ocasión.

Bienes muebles: Poseía dos grúas eléctricas transportables con capacidad de 5 t cada una que fueron desmontadas en la rehabilitación.



Síntesis histórica: El primer propietario y quien mandara a construir dicho espigón fue «The Havana Central Railroad Company», en virtud de la concesión que se le otorgó por Decreto Presidencial no. 1 del 29 de diciembre de 1905, y según sus cláusulas para no perder dicha concesión, el espigón debió haberse ejecutado entre 1906 y 1908. En 1921 el espigón fue arrendado por la Havana Central Railroad Company a la Munson Steamship Linea partir del día 5 de enero de 1921, pacto que fue firmado a través de un documento privado el 12 de marzo de 1923. En 1928, The Havana Central Railroad Company vendió el espigón y el resto de otras propiedades, a la Sociedad Anónima The United Railways of de Havana and Regla Warehouses Limited, y entró en un proceso de liquidación. Esta compañía, lo dio a su vez en arrendamiento a la Sociedad Anónima Compañía de Almacenes de La Habana, S.A., por el término de cinco años –desde el 1ero de mayo de 1938– por el precio de \$ 12 000 anuales. En 1943 es renovado el contrato y sin constar más propietario o arrendatario, se infiere que ambos se mantuvieron hasta 1959. En 1961 se nacionalizó y fue explotado por la terminal marítimo-portuaria «Margarito Iglesias».

Fuente: Rodríguez Marcano, Yamira: *Estudio histórico, Puerto Viejo*. Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA.

ALMACÉN UNIVERSALES S.A. SUCURSAL METROPOLITANA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-A-08

Dirección: Concha no.1, esquina a Avenida Cristina
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Compañía Lechera de Cuba S. A.
Uso original: Fábrica de leche natural, planta de pasteurizar y almacenes
Uso actual: Almacén
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Almacenes Universales S. A. Sucursal Metropolitana
Tipo de propiedad: Estatal
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño
Contexto: Avenida Cristina, Vía Blanca, Estación de Cristina (Museo del Ferrocarril), Castillo de Atarés, calle Jesús López (Gancedo)

Excepcionalidad

Ordinario

Local: Si / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Fue la única de su tipo ubicada en la ciudad y aun conserva su imagen urbana

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor patrimonial: Si

Valora histórico: Si

Valor urbano: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1929

Año de ampliación y/o reforma: 1947

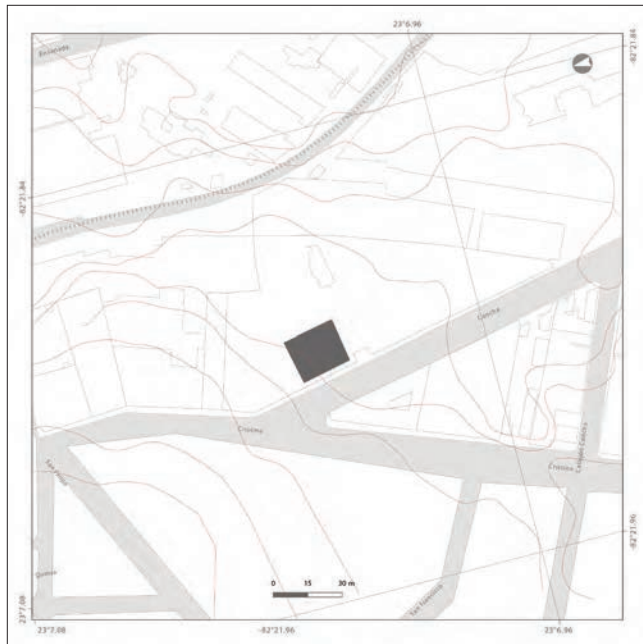
Área construida: 7555 m²

Ancho: 124 m

Altura: 12 m



Longitud:360243.411578772 UTM (norte) Latitud:2557057.93234819 UTM (oeste)



Descripción: Es un edificio de estilo *art deco* de dos plantas, con una acertada adecuación a la arquitectura industrial. Fue proyectado por el ingeniero y arquitecto cubano Cristóbal Díaz. Se incorpora al entorno urbano a través de un portal corrido con arcos rebajados en su fachada principal y un pórtico de columnas dóricas en el volumen medianero de solo un nivel. Posee una estructura de acero y un forjado horizontal de hormigón armado. Fue una de las siete fábricas de leche y planta de pasteurizar y la única de su tipo en la ciudad que comercializaba leche natural «La Lechera», también distribuía leche evaporada y condesada «La Diana» y helado «Hatuey». El conjunto edilicio ha sido objeto de transformaciones como la sustitución de la carpintería en planta baja, la eliminación de elementos decorativos, entre otros. Hacia la Avenida Cristina y al fondo de la instalación manifiesta un estado ruinoso.

Bienes muebles: En 1933 «La Lechera» registró ante la Secretaría de Agricultura, Comercio y Trabajo, dos innovaciones, una carrocería montada sobre un carro motor para la venta ambulante de productos refrigerados y la panetela cuadrada de helado (registros 46 983 y 46 988, respectivamente). Aún conserva algunas de las maquinarias de producción antiguas.

Síntesis histórica: Hasta la puesta en marcha de la fábrica, la distribución se realizaba en carretones. En 1928 se elabora el Reglamento regular de las condiciones de la leche, publicado en la Gaceta Oficial el 20 de febrero de 1929. La empresa se conformó en el año 1928, por la fusión de El Palacio de la Leche S. A., propiedad de Antonio Ortega Jiménez con la Compañía Abastecedora de Leche de La Habana S. A. de Pedro Interián Rizo y el apoyo de otros empresarios menores, con la finalidad de invertir en la tecnología de la pasteurización. Bajo esta premisa se funda esta instalación el 29 de mayo de 1929. En 1947 sus dueños, José Suárez Suárez y Antonio Ortega, la arrendaron a la Compañía Operadora de Productos Lácteos S. A. En la década del cincuenta alcanzó ventas superiores a los 5 millones de pesos y un parque automotor de más de cien camiones. En 1960 pasó a ser patrimonio del Estado cubano. Continuó con la distribución de leche hasta su cierre como industria. Mas tarde se instaló en ella un almacén, uso que mantiene hasta nuestros días.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001, p. 231. / Equipos de fotos de La Habana: <<https://www.fotosdlahabana.com/la-lechera-antiguas-industrias-de-la-habana/>> Consulta: [06/02/2021]. / Libro de Cuba, Edición Conmemorativa del Cincuentenario de la Independencia 1902-1952 y del Centenario del nacimiento de José Martí, La Habana, 1953.

ALMACENES UEB FERRER Y LÍNEA DE FERROCARRIL

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-A-09

Dirección: Ferrer entre Línea del Ferrocarril y Avenida Cristina

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Almacenes de víveres y licores

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Ministerio de Comercio Interior (MINCIN)

Tipo de propiedad: Estatal

Uso original: Almacenes de víveres y licores

Uso actual: Almacenes del MINCIN

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su forma y diseño

Contexto: Avenida Cristina, Vía Blanca, Estación de Cristina (Museo del Ferrocarril), Castillo de Atarés, calle Jesús López (Gancedo)

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Fue la única de su tipo ubicada en la ciudad y aun conserva su imagen urbana.

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Almacenes

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1925

Año de ampliación y/o reforma: 1947

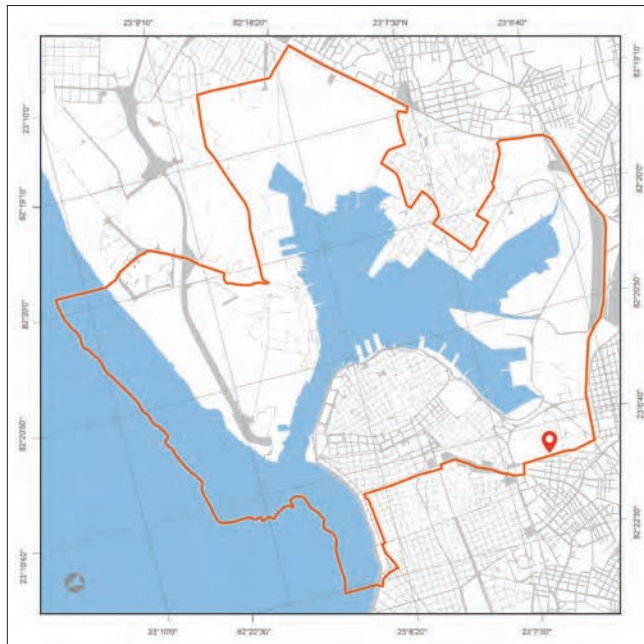
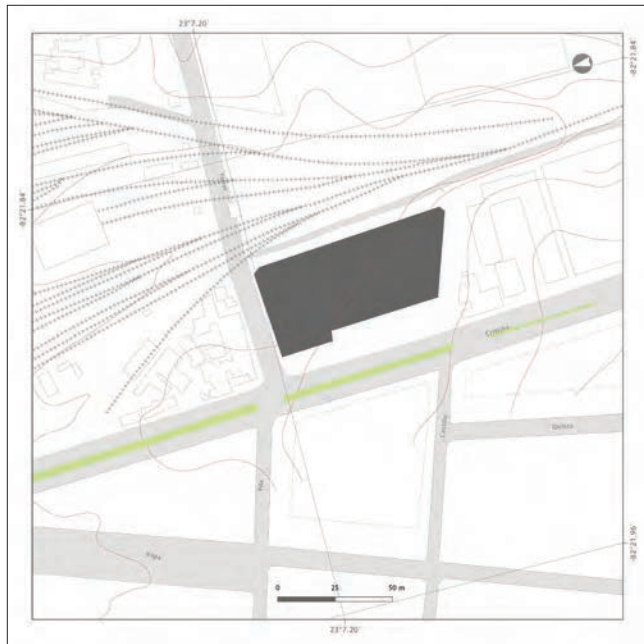
Área construida: 7555 m²

Ancho: 124 m

Altura: 12 m



Longitud:360264.802923898 UTM (norte) Latitud:2557417.19950187 UTM (oeste)



Descripción: Estas modernas naves fueron construidas por la firma Tous y Cía. S.A. y estaban destinadas al procesamiento industrial, el envase y almacenamiento del arroz «El Chino», cereal de alta demanda. Funcionaban como almacenes centrales para la distribución del grano a todos los comercios de la nación.

En la década del cincuenta del siglo xx el volumen de venta de la empresa superaba los ocho millones de pesos. Su giro descansaba en el comercio y distribución de víveres y licores nacionales y de importación. Poseía además la venta exclusiva de productos de gran demanda en el mercado doméstico, tales como manteca «El Cochinito» y aceite «La Corona». El sistema lo conforman siete naves continuas de hormigón armado con una cubierta inclinada dispuestas a manera de sierra que cuentan con ventanas y monitores para garantizar la iluminación natural. Se destacan en el paisaje por la monumentalidad de sus dimensiones y una expresión brutalista.

Síntesis histórica: Esta casa comercial se fundó en 1882, con la denominación de Losa Pérez y Compañía. Luego de transitar por varias denominaciones, en 1925 comenzó a girar bajo la razón social de Suárez, Tous y Compañía. Un lustro después la empresa adoptó el nombre de Tous, Solís y Compañía, bajo la dirección de José Tous y Laureano Solís. En 1940, se dio a conocer como Tous y Cía, Sociedad en Comandita bajo la gerencia de José Tous, comerciante que había ingresado en 1914 como empleado de la compañía y llegó a convertirse en su propietario. Esta empresa era propietaria, conjuntamente con la casa importadora y exportadora Peláez Pérez S. A., de los Molinos Arroceros de Camagüey S. A.

Fuente: Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014. / Libro de Cuba, Edición Conmemorativa del Cincuentenario de la Independencia 1902-1952 y del Centenario del nacimiento de José Martí, La Habana, 1953.

EMPRESA DE CEREALES «TURCIOS LIMA» Y EMPRESA MIXTA INDUSTRIAL MOLINERA DE LA HABANA S.A. IMSA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-S-01

Dirección: Anillo del Puerto y Línea del Ferrocarril
 Municipio: Regla
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Empresa de Cereales Turcios Lima
 Uso original: Procesamiento y mezcla de granos
 Uso actual: Procesamiento y mezcla de granos
 Nivel de acceso: Prohibido
 Propietario: Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL)
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Bueno
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su localización y entorno
 Contexto: Ensenada de Guasabacoa, patio del ferrocarril de Regla, Muelle CONAUT, Anillo del Puerto

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Silos

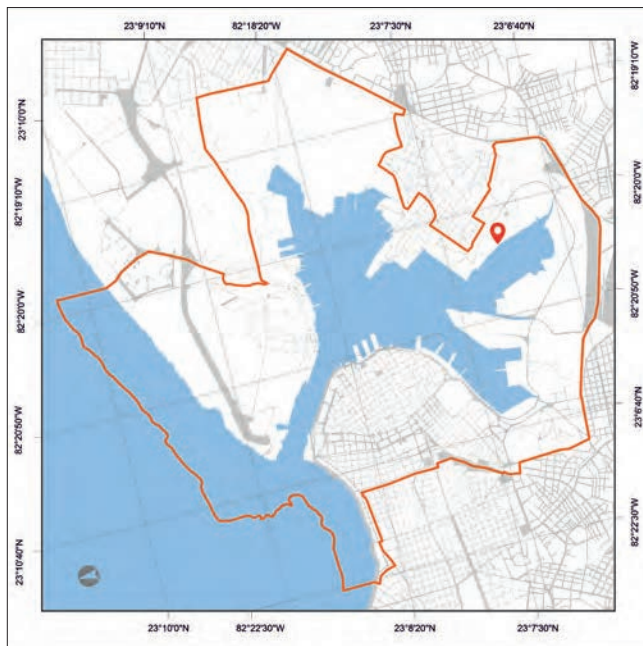
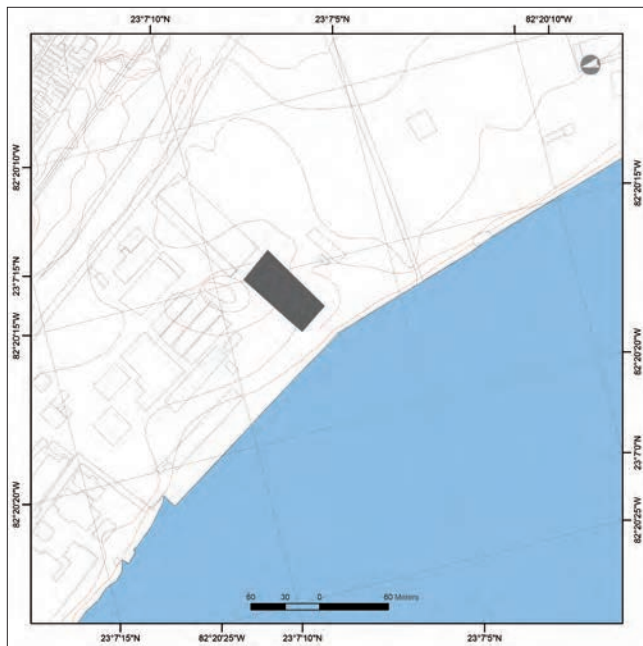
Época: Siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: Década de 1960

Área construida: 4 ha



Longitud:363028.735558926 UTM (norte) Latitud:2557313.57802693 UTM (oeste)



Descripción: El conjunto industrial consta de 36 silos de hormigón dispuestos en dos bloques, los que se distribuyen en cuatro filas de nueve cilindros cada una, con una capacidad total de almacenamiento de 30 mil toneladas métricas de granos. Entre ambos bloques se localiza una torre tecnológica para la distribución, entrada y salida de los granos. La función de estos silos es recepcionar y almacenar diversos granos, tales como trigo, soya, arroz, maíz, frijoles y otros, a granel, con un ahorro importante en sacos, manipulación y tiempo de descarga de los barcos. Cuenta además con un edificio de producción de 1 200 m², un edificio administrativo de 1 300 m², un taller automotriz de 70 m² y un sistema de cisterna-casa de bombas y caseta de transformadores. La obra incluyó la ampliación de los muelles aledaños, para el atraque de buques de gran calado y la ampliación y mejoramiento de las vías de acceso para la transportación a través del sistema ferroviario y por camiones.

Bienes muebles: Cuenta con esteras transportadoras para la descarga de los granos.

Síntesis histórica: En el año 1966 se terminaron de construir los elevadores de Granos de Regla, por la Empresa Constructora Habana junto a la Ensenada de Guasabacoa. Estos silos se construyeron en 13 días de trabajo continuo; en ellos se utilizaron 2 800 m³ de hormigón y se empleó para su construcción el sistema de moldes deslizantes. El proyectista general fue el ingeniero Gerardo Ortega, asesorado por técnicos polacos. Se organizó la jornada laboral en dos turnos de trabajo con 250 hombres por turno, cada uno de ellos dirigidos por Julio Sosa y Andrés Valenzuela. La dirección técnica de la obra estuvo a cargo de los arquitectos José Licea, Florencio Elizalde y Orlando Díaz.

Fuente: Archivo Empresa RESTAURA, AHC 10 340. / Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia*, Informe Diagnóstico, La Habana, 2014. / Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001.

EMPRESA DE CEREALES «JOSÉ ANTONIO ECHEVERRÍA»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-S-02

Dirección: Anillo del Puerto entre Litoral y Línea del Ferrocarril
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No tiene
Nombre Original: Molinos de Harina y Alimentos. Burrus.S.A.
Uso original: Producción de harina de trigo
Uso actual: Producción de harina de trigo
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Empresa Cubana de Molinería (ECM), HARICUB, Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Bueno
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño, localización y entorno y por su uso y función
Contexto: Ensenada de Guasabacoa, patio ferroviario de Regla, desembocadura del río Martín Pérez, Anillo del Puerto

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

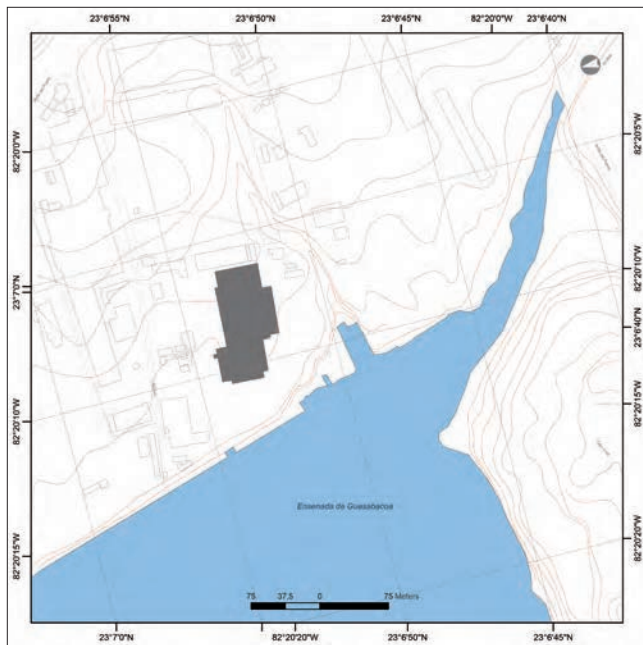
Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores**Grado de protección:** II**Valor patrimonial:** Si**Valor tipológico:** Si**Valor histórico:** Si**Valor paisajístico:** Si**Zona de riesgo Arqueológica:** I**Clasificación:** Edificaciones**Tipología:** Silos**Época:** Siglo xx (primera mitad)**Año de construcción:** 1952**Superficie:** 5,76 ha**Altura:** 50 m

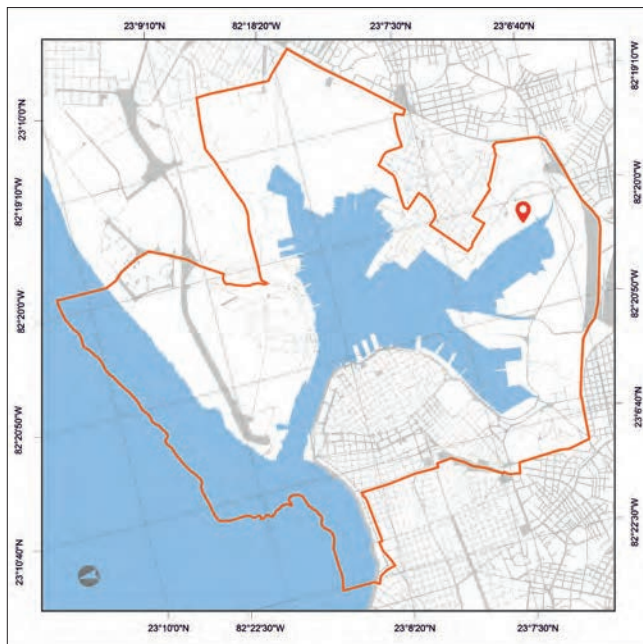
Longitud:363230.305601991 UTM (norte) Latitud:2556843.89268276 UTM (oeste)



Descripción: La instalación fue construida para la producción de harina de trigo para el consumo nacional, y reducir de esta manera la importación del producto y de otros derivados. El sistema industrial incluía los muelles, los molinos y elevadores de granos, los depósitos o silos y una terminal de transporte. Los molinos se caracterizan por tener depósitos independientes de las construcciones y son de hormigón armado. Cada silo posee un diámetro estimado de 15 m y una altura de 50 m.

Síntesis histórica: Interesado en dominar el mercado cubano de harina de trigo, el empresario norteamericano Jack Burrus negoció las mejores condiciones para instalar estos molinos en el litoral Regla. Los Molinos de Harina S.A y Molinos de Alimentos Burrus, S.A., constituyeron los primeros de su tipo en el país. Fueron inaugurados en 1952.

Fuente: Inventario Patrimonio Industrial La Habana, Comisión de Monumentos. Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 10 340.



PLANTA DE ENVASE Y DEPÓSITO DE CEMENTO «PACO CABRERA»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-S-03

Dirección: Avenida la Pesquera y Gancedo
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Planta de Envase y Depósito de la Compañía de Cemento Portland
Uso original: Almacén y envase de cemento
Uso actual: Desactivado
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Ministerio de la Construcción (MICONS)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Mantiene su estructura original
Autenticidad: Una de las primeras instalaciones vinculadas a la producción de cementos; silos construidos en la zona de la bahía
Contexto: Dren, silos, cuerpo de agua

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor patrimonial: Si

Valor tipológico: Si

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Silos

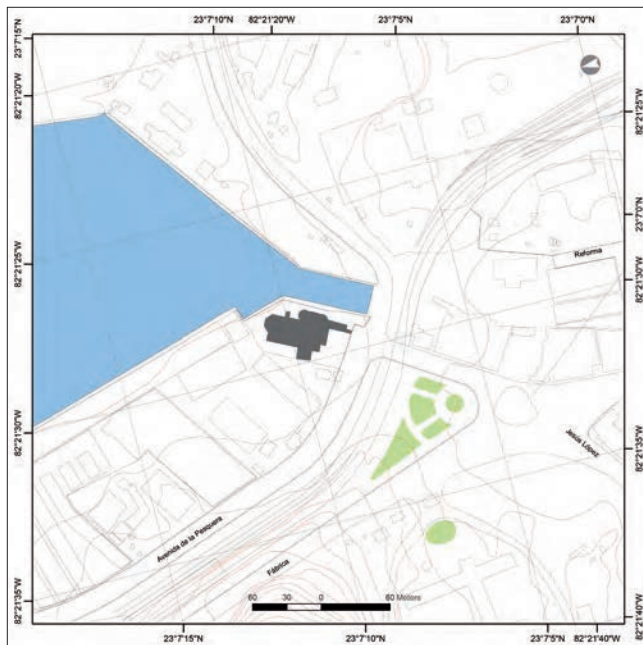
Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: Década de 1920

Área construida: 0,44 ha



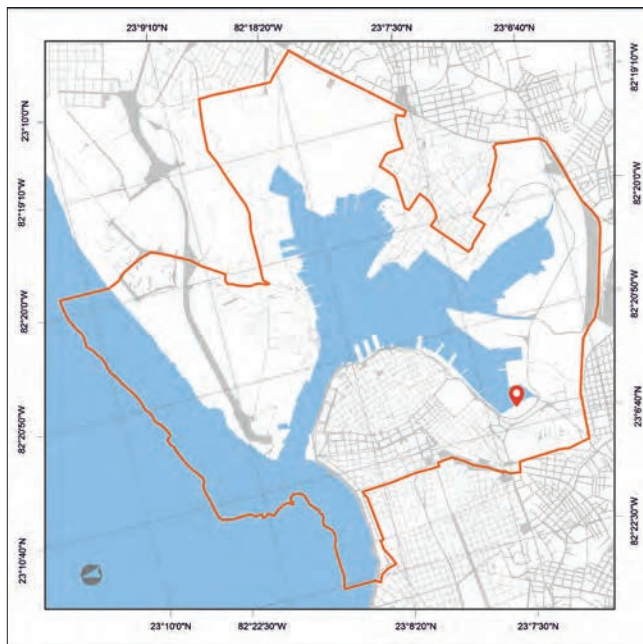
Longitud:360940.099565763 UTM (norte) Latitud:2557379.64553469 UTM (oeste)



Descripción: La instalación original contaba con un gran silo de cemento, estructura que por su altura, domina aún el paisaje de la bahía, junto a dos edificios construidos para la instalación original. Fueron adicionadas al sistema industrial, seis naves de dos y tres niveles con cierres de paneles prefabricados de hormigón y cubiertas ligeras. Los silos y algunas naves están prácticamente desactivados.

Síntesis histórica: Cuba fue el primer país productor de cemento en Latinoamérica, desde 1895. Enclavado en la Ensenada de Atarés, la Planta de Envase y Depósito de la Compañía Cubana de Cemento Portland, pertenecía a la Fábrica de Cemento «El Morro», la más antigua e importante fábrica de cemento de Cuba, ubicada en el Mariel, entonces provincia de Pinar del Río. Esta instalación recibía por vía marítima el cemento a granel desde la fábrica, para luego ser envasado y comercializado. Su construcción, en la década de 1920 se debe a la compañía de contratistas e ingenieros norteamericana Frederick Snare Corporation, la cual poseía una oficina permanente en La Habana, con un importante papel en la construcción de muchas de las obras vinculadas al sistema industrial y a la bahía.

Fuente: Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 12 871. / Colectivo de Entidades: *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia. Informe Diagnóstico*, La Habana, 2014. / Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014.



TABAQUERÍA «PARTAGÁS»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-01

Dirección: Industria no. 520 entre Barcelona y Dragones
 Municipio: Centro Habana
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Real Fábrica de Tabacos Partagás
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Ministerio de la Agricultura (MINAGRI)
 Tipo de propiedad: Estatal
 Uso original: Tabaquería
 Uso actual: Fábrica de tabaco y salón de ventas
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su localización y entorno; por su uso y función
 Contexto: Capitolio Nacional, Parque de la Fraternidad y Palacio de Aldama

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No
 Relevante

Local: Si / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No
 Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Logra adaptarse con sus códigos eclécticos y dimensiones a la zona central de la ciudad donde se localiza.

Valores

Grado de protección: II

Valor patrimonial: Si

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor urbano: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica de tabacos

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1845

Año de ampliación y/o reforma: Principios del siglo XX

Superficie de la Parcela: 2788 m²

Superficie del bien: 1320 m²

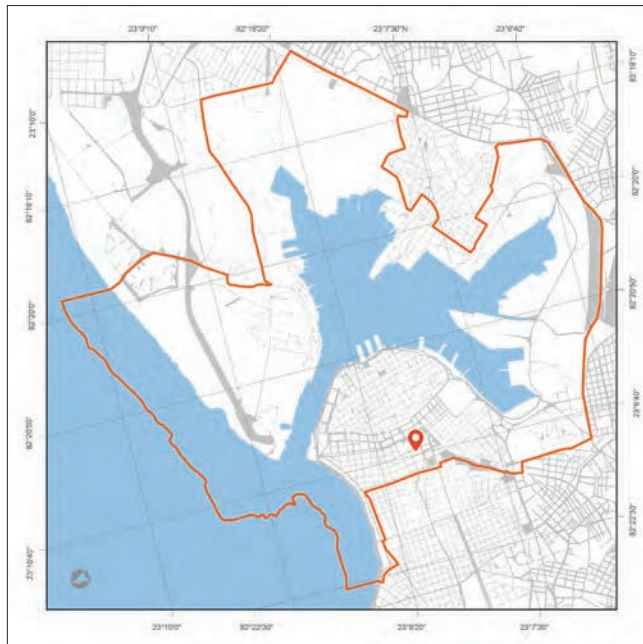
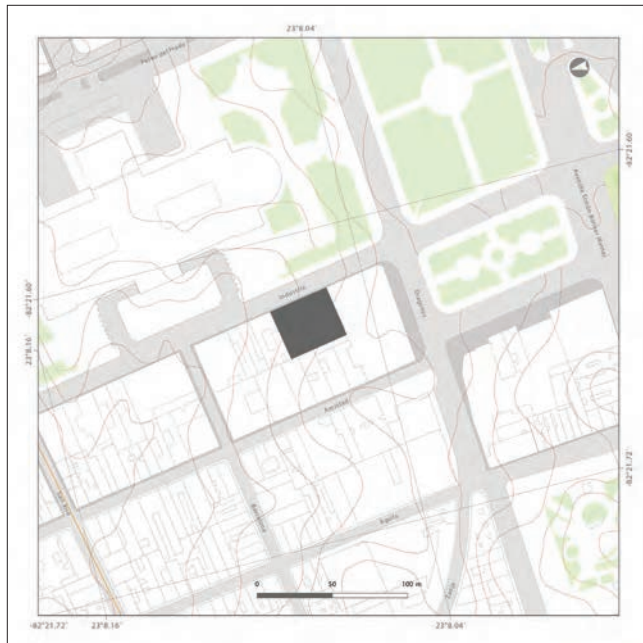
Largo: 13,6 m

Ancho: 40,5 m

Altura: 20 m



Longitud:360694.209352638 UTM (norte) Latitud:2559046.37306701 UTM (oeste)



Descripción: Su construcción respondió al auge de la industria tabacalera en la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX, periodo en el cual tiene lugar una alta concentración de estas manufacturas en las zonas céntricas de la urbe. El edificio original, edificado en el siglo XIX, incluye un patio interior, actualmente cubierto, rodeado de una arcada. Fue ampliado a principios del siglo XX con la construcción de la planta superior y de un anexo de dos pisos. Posee una apariencia sólida a partir de la composición de dos volúmenes medianeros, uno de dos niveles con una planta anexada y el otro de cuatro niveles que se caracterizan por la simetría dada por la disposición regular de sus vanos alargados con platabandas y guardapolvo y balcones corridos con barandas de hierro. Como remate de ambos volúmenes unos alatones ondulados con influencia barroca sobre los pretiles de ambos bloques, le brindan a la edificación cierta elegancia, así como la inscripción del año 1845, que señala la fecha de fundación de la marca de puros Partagás.

Síntesis histórica: En 1845 el emigrante y tabaquero catalán Jaime Partagás y Ravell comenzó a producir de manera independiente tabacos en un local de la calle Barcelona marcado con el no. 1, que hacía esquina a la calle Industria no. 146, donde poseía un almacén de tabacos en rama. Los puros se vendían bajo la marca de La Pureza de Partagás, con posterioridad tendría otras denominaciones hasta llegar a nombrar su fábrica como Real Fábrica de Tabacos Partagás. Se le atribuye la introducción de la figura del lector de taquería en su fábrica, que consistía en leer, en voz alta, novelas y diarios a los torcedores mientras éstos laboraban. Luego de su muerte ocurrida en 1868 su fábrica y hacienda pasó a propiedad de su esposa e hijos, quienes se asociaron con José M. Bances González. Disuelta la sociedad pasó a propiedad del señor Bances. En 1889 fue vendida a Ramón Cifuentes y Llano, luego a manos de Cifuentes, Pego y Compañía, para finalmente iniciar su despegue en poder de los herederos de Cifuentes y Compañía. El inmueble siempre estuvo vinculado con la industria tabacalera. Antes del cierre de la Real Fábrica de Tabacos Partagás en el inmueble funcionaba una fábrica de cigarrillos y, una tienda para el expendio de habanos. En la actualidad el inmueble se encuentra en un proceso de rehabilitación.

Fuente: Rey, Gina y otros: *Centro Habana un futuro sustentable*, Región Toscana y la Comuna de Follonica de Italia, La Habana, 2009, p. 142.

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE EMPRESAS DISTRIBUIDORAS DE TABACOS, CIGARROS Y FÓSFOROS

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-02

Dirección: Zulueta no.702 entre Misión y Gloria
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Fábrica de tabacos «Calixto López»
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Ministerio de la Agricultura (MINAGRI)
 Tipo de propiedad: Estatal
 Uso original: Fábrica de tabacos
 Uso actual: Almacén distribuidor de cigarros y fosforos
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su localización y entorno; por su forma y diseño; por su uso y función
 Contexto: Estación Central de Ferrocarriles, Parque del Agrimensor, antiguo Palacio del Marqués de Balboa.

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Su función original

Valores

Grado de protección: II

Valor patrimonial: Si

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor urbano: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica de tabacos

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1886

Superficie del bien: 2011,8 m²

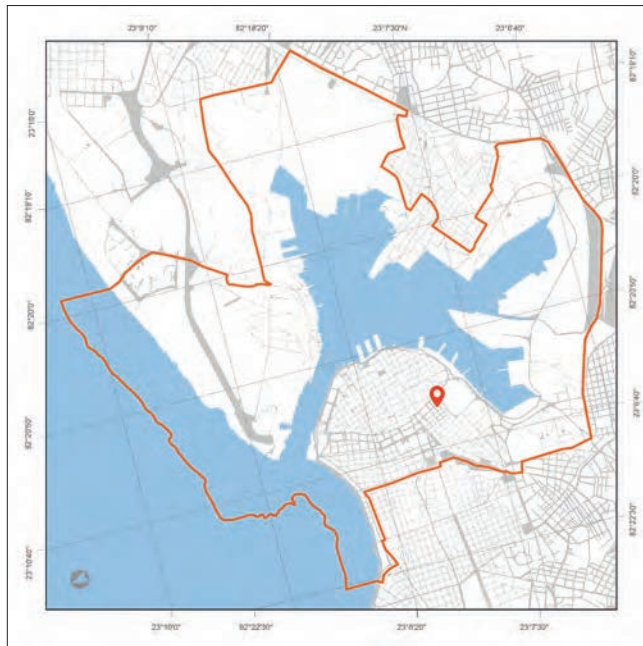
Largo: 41,3 m

Ancho: 48,7 m

Altura: 19 m



Longitud:361163.863877661 UTM (norte) Latitud:2558638.00348845 UTM (oeste)



Descripción: En este edificio el proyectista adoptó la fórmula convencional de las casas privadas de piso bajo, entresuelos y principal, tratándolos con pilastras dóricas, jónicas y corintias. Como tiene fachadas hacia las cuatro calles, el patio es de moderadas dimensiones y sin galerías. Desde principio de siglo ha estado cubierto por un techo ferrovítreo. El piso del patio y del zaguán es de losa San Miguel, mientras que el de la antigua vivienda del propietario, situado en el entresuelo, era de mármol. Posee tres niveles, planta baja, entresuelo y planta principal, patio interior y portales. Se desarrolla en casi toda la manzana con una planta prácticamente cuadrada al adicionarse el inmueble aledaño de Gloria no. 61. En la fachada, resalta la baranda corrida, que enfatiza la horizontalidad del diseño; internamente se ajustaba a las demandas de la industria con un sobrio diseño; la existencia de grandes espacios se logran con el uso de esbeltas columnas de hierro fundido en lugar del pilar y los arcos de mamposterías y con la introducción de sendas escaleras de mármol con barandas de hierro, una que comunica con el entresuelo y otra que enlaza a todos los pisos hasta llegar a la azotea.

Síntesis histórica: El inmueble fue construido en el año 1888 por el rico empresario asturiano Calixto López para fábrica de tabacos y almacén de rama, aunque más tarde también asumió la fabricación de cigarrillos. Los antecedentes de la empresa se remontan a 1878 cuando Francisco Grande Bancos estableció una fábrica de tabacos que elaboraba las marcas «Lo mejor» y «Edén». Una década más tarde se asoció con Calixto y Manuel López, para crear la firma Calixto López y compañía. En 1909, con el fallecimiento de su dueño, la propiedad pasó a manos de sus herederos, quienes en 1913 la vendieron a Don José María Díaz. Estaba dedicada casi en su totalidad al negocio de la tabaquería, salvo un ala del piso principal destinado a vivienda. El jurista español Tesifonte Gallego al visitarla expresó: «Cuando se visita la fábrica de D. Calixto López, no se sabe qué admirar más, si la magnificencia del edificio o las vitolas que manejan los tabaqueros». Las fábricas de tabaco no se apartaron de las estructuras convencionales de las grandes viviendas habaneras: el tratamiento academicista de la decoración de la fachada era comparable a cualquier edificio monumental del Reparto. En la actualidad el inmueble sigue vinculado a la producción tabacalera.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001, pp. 70-113. / Venegas Fornias, Carlos: «Nuevas funciones de la arquitectura en La Habana del siglo XVIII», *Arquitectura/Cuba*, La Habana, 2002, p. 34.

INSTITUTO POLITÉCNICO «CARLOS RAFAEL RODRÍGUEZ»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-03

Dirección: Monte no. 51 esquina a Zulueta; Zulueta no. 560
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Fábrica de Tabaco Gener y Cía. La Escepción
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Ministerio de la Agricultura (MINAGRI)
Tipo de propiedad: Estatal
Uso original: Fábrica de Tabacos
Uso actual: Educacional
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su localización y entorno; por su uso y función
Contexto: Palacio de la Marquesa de Villalba, Teatro Martí e Iglesia Bautista.

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Se integra al entorno a través de la escala y el estilo del edificio.

Valores

Grado de protección: II

Valor patrimonial: Si

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor urbano: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica de tabacos

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1880

Año de ampliación y/o reforma: 2021

Superficie del bien: 806,4 m²

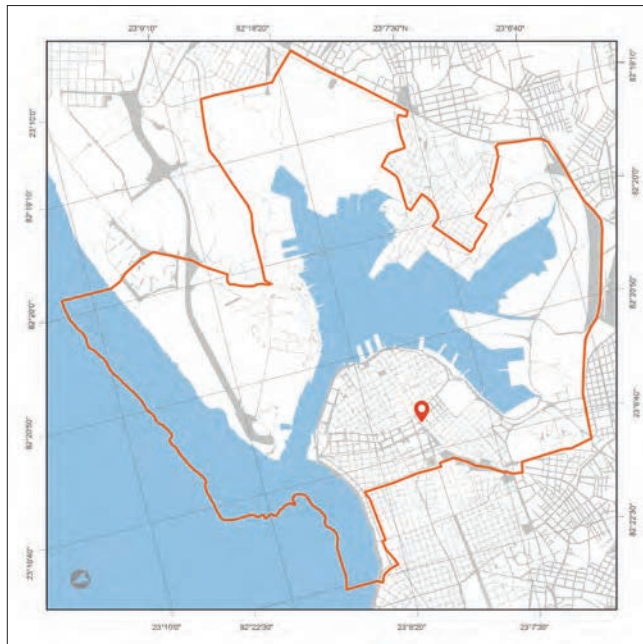
Largo: 19,7 m

Ancho: 41 m

Altura: 22 m



Longitud:361047.512277342 UTM (norte) Latitud:2558878.30008695 UTM (oeste)



Descripción: Fue una de las grandes fábricas de tabacos construidas en el reparto de Las Murallas. La oportunidad para adquirir terrenos en las zonas centrales de la ciudad, una vez iniciado en 1863 el derrumbe de las Murallas, fue aprovechada por nuevos emprendedores, fundamentalmente peninsulares para comprar solares y levantar sus fábricas. El edificio, que ocupa una gran parcela de esquina, consta de cuatro niveles y portales públicos con arcadas de medio punto que franquean sus dos fachadas por Monte y Zulueta, respectivamente. Posee un estilo neoclásico, donde se alternan los balcones del primer nivel y los balcones corridos del segundo. El último piso agregado con posterioridad en el siglo veinte, posee características arquitectónicas diferentes al edificio original.

Síntesis histórica: El comerciante catalán José Gener y Batet edificó su poderosa manufactura y almacén tabacalero en la céntrica esquina de Monte y Zulueta. Este emigrante español, nacido en Tarragona, Cataluña, llegó a convertirse en uno de los industriales tabacaleros más ricos de La Habana. Había llegado a Cuba en la primera mitad del siglo XIX. En 1851 había aceptado dinero de su tío para fundar su primer local de torcedores. Su buen tino para los negocios lo llevó a comprar tierras en Vueltabajo, entre ellas la famosa vega Hoyo de Monterrey, situada a la entrada del pueblo de San Juan y Martínez. Afirma el historiador José Rivero Muñiz, que el señor Gener trajo a la capital la rama allí cosechada, mas al no encontrar a nadie dispuesto a pagarle el precio que por ello pedía, alquiló un local en la ciudad e inició la elaboración del torcido. Con posterioridad edificó la famosa fábrica «La Escepción», en Zulueta y Monte, que se incendió en 1884. Luego del siniestro construyó una nueva y mayor manufactura que la anterior, obra que destacó por la riqueza de su diseño interior, llegando a afirmarse que sus plafones y cielos rasos no tenían comparación, al adoptar rebuscados rasgos neobarrocos muy pomposos. Fue conocido el mal trato que Gener daba a sus obreros, así como su españolismo intransigente, el cual lo vincula con el fusilamiento de los estudiantes de medicina en 1871. Antes de concluir el mandato español en la Isla retornó a Cataluña, y deja un representante al frente de su tabaquería. En 1932 permanecía el inmueble vinculado a la rama tabacalera. Para entonces radicaba en él una fábrica de cigarrillos propiedad de la sociedad Torres, Gener y Hnos. El edificio ha sido sometido a un proceso de rehabilitación y refuncionalización como instalación educativa por la OHCH.

Fuente: Rivero Muñiz, José: *Tabaco su historia en Cuba*. Instituto de Historia, Academia de Ciencias de la República de Cuba, t. I y II, La Habana, 1964. / Cuevas Toraya, Juan de las y Gina Rey: *Las construcciones cuentan su historia. Ciudades, pueblos y caseríos de Cuba*. Ediciones Boloña, La Habana, 2015.

HOTEL CORONA

Dirección: Zulueta no. 106 entre Colón y Refugio
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Real Fábrica de tabacos La Corona
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Cadena hotelera Gaviota
 Tipo de propiedad: Estatal
 Uso original: Tabaquería
 Uso actual: En rehabilitación como hotel
 Uso previsto: Hotel
 Integridad: Muy transformado
 Autenticidad: Localización y entorno
 Contexto: Avenida de las Misiones; Museo de la Revolución, antiguo Palacio Presidencial.

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: El edificio es relevante en su contexto por su volumen y emplazamiento

Valores

Grado de protección: III

Valor urbano: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica de tabacos

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1902

Año de ampliación y/o reforma: 1925, 1939

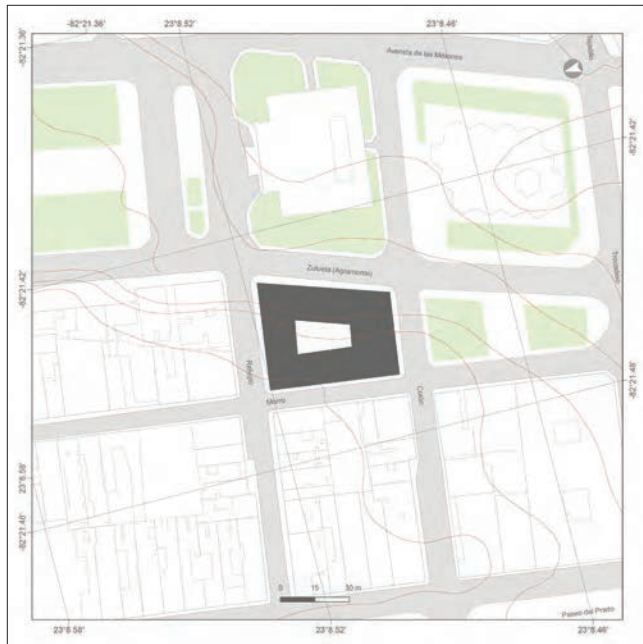
Superficie de la Parcela: 2363 m²

Ancho: 58,30 m

Altura: 17 m



Longitud:361018.06745413 UTM (norte) Latitud:2559857.0592646 UTM (oeste)



Descripción: Fue construido según el sistema americano de armazones de hierro y acero vestidos de cemento; los cielos rasos de igual material. Su portal de columnas dóricas se atenía aún al uso peatonal acostumbrado, pero los pisos superiores tenían una solución continua, poco experimentada en La Habana. Los contratistas Milliken Bros, de Nueva York, fueron los ejecutores del contrato, a un costo de un millón de dólares. Tenía paredes de concreto, piso de cemento sobre base de concreto con escaleras del mismo material, ventanas de luz de acero y cristales, cuatro puertas de comunicación con la planta baja a prueba de fuego. Contaba con un patio central cubierto por un lucernario de acero y cristales, mientras el resto estaba destinado al proceso industrial. Los torcedores le llamaron la «Casa de Hierro», en atención a su estructura y más tarde como «El Panteón» por ser el lugar donde fueron enterradas muchas fábricas que antes fueron orgullo de la industria cubana. En 1939 Tabacalera Cubana S.A. solicitó licencia a la Alcaldía Municipal para realizar obras de decoración en el local de exposición del edificio. Bajo la dirección del arquitecto Emilio de Soto se proyectó el enlucido de techos y columnas y la instalación de proyectores de luz en sus capiteles y un gran mapa de Cuba, junto a la escalera.

Síntesis histórica: Entre 1896 y 1902 los trusts extranjeros compraron famosas marcas cubanas, -veinte de tabaco y mas de doscientas de cigarrillos- que incluían fábricas y vegas. En 1902, don Leopoldo Carvajal y Zaldúa, Marqués de Pinar del Río, vendió un paño de terreno –donde antes estuvo emplazado el histórico Teatro Villanueva–, a la Compañía H. de Cabañas y Carvajal. Los señores L. Stuart Houston y Herman Lerroy Corey, apoderado y agente de dicha sociedad respectivamente, fabrican un nuevo edificio. Cuando este trust tabacalero se retira de Cuba, queda en su lugar la Tabacalera Cubana S.A., con un contrato vigente hasta 1961, el que cesó en 1959 cuando pasó a ser propiedad del Estado Cubano. Desde 2008 cerró y hoy se rehabilita como hotel. Fue notable en 1907 la huelga que sus trabajadores iniciaron en demanda de sus jornales en moneda americana.

Fuente: Rivero Muñoz, José: *Tabaco su historia en Cuba*. Instituto de Historia, Academia de Ciencias de la República de Cuba, t. I y II, La Habana, 1965. / Rodríguez Marciano, Yamira: *Antigua fábrica de tabacos La Corona* <<http://www.habanaradio.cu/articulos/antigua-fabrica-de-tabacos-la-corona/>> Consulta: [07/05/2021]. / Venegas Fornias, Carlos: *La Urbanización de las Murallas. Dependencia y Modernidad*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1990.

VIVIENDAS TEMPORALES / ANTIGUA FÁBRICA DE TABACOS H. UPMANN

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-09

Dirección: Amistad no. 407-409 entre Dragones y Barcelona

Municipio: Centro Habana

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Fábrica de tabacos H. Upmann

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Ministerio del Interior (MININT)

Tipo de propiedad: Estatal

Uso original: Fábrica de tabaco

Uso actual: Administrativo

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su uso y función

Contexto: Fábrica tabacos Partagás, Capitolio Nacional

Excepcionalidad

Ordinario

Local: Si / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Por su valor arquitectónico.

Valores

Grado de protección: III

Valor histórico: Si

Valor arquitectónico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica de tabacos

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1844

Año de ampliación y/o reforma: 1944

Superficie de la Parcela: 1646 m²

Altura: 21 m



Longitud:360654.721687982 UTM (norte) Latitud:2559078.44859032 UTM (oeste)



Descripción: La edificación fue construida en el siglo XIX y ampliada y remodelada a principios del XX. La fachada del edificio se expresa a través de dos volúmenes: el primero, comprometido con el acceso principal, es sencillo y macizo. Se caracteriza, además, por la sobriedad y simetría de sus elementos, mientras que la fachada contigua muestra una diferenciación al poseer una marcada simetría y elementos ornamentales en los mismos. La verticalidad de los ornamentos se contrarresta por los aleros presentes en cada nivel que enfatizan la horizontalidad del inmueble. El acceso principal se ubica por la calle Amistad a pesar de estar en un lote de esquina, donde resalta la presencia de un portón principal terminado en arco de medio punto con trabajo de ebanistería, guardacantones a los lados con pilastras decorativas y un dintel adornado con rosetón central que contiene la inscripción E.M., sello ornamental que remata el arco del vano. La construcción de la sede actual fue concluida e inaugurada en 1944 para conmemorar el centenario de la fundación de H. Upmann. Cambió su uso original por el de oficinas. Actualmente ha sido ocupada por viviendas temporales, lo cual ha dañado en gran medida la edificación.

Bienes muebles: Le fueron introducidas máquinas torcedoras en 1948, marca I:C:M. que funcionaron en los Estados Unidos y posteriormente fueron adquiridas para la fábrica. Luego se introdujeron máquinas E 12.

Síntesis histórica: Los hermanos Hernán y Agustín H. Upmann, de nacionalidad alemana, establecieron una pequeña tabaquería en el no. 75 de la calle San Miguel hasta que se trasladan a la calle Amistad. El 15 de octubre de 1844 abrió sus puertas la flamante tabaquería. La nueva fábrica se consolidó entre las primeras tabaquerías habaneras, más tarde se amplió el negocio al asociarse con Enrique Claussen, abriendo un nuevo taller, denominado Flor del Pacífico.

Fuente: Inventario Nacional del Patrimonio Industrial. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural. / Rey, Gina y otros: *Centro Habana un futuro sustentable*, La Habana, 2009.

EMPRESA PRODUCTORA DE ALIMENTOS PRODAL

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-14

Dirección: 27 de noviembre no. 9 entre Benito Anido y Litoral
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Terminal Pesquera de La Habana
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: GEIA, Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL)
Tipo de propiedad: Estatal
Uso original: Terminal Pesquera
Uso actual: Producción de alimentos
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su uso y función
Contexto: Varias industrias e instalaciones portuarias

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

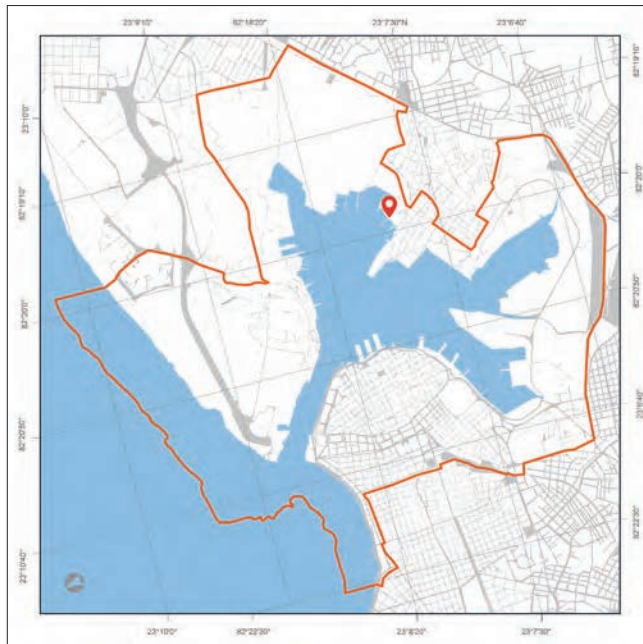
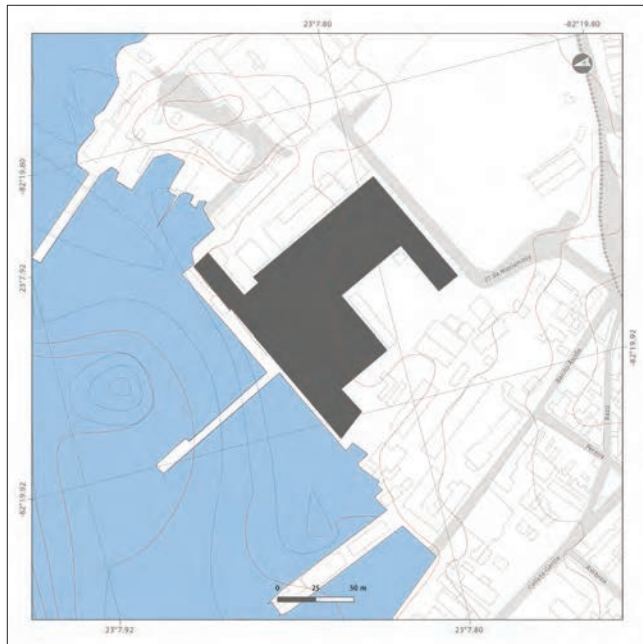
Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores**Grado de protección:** No tiene**Valor tipológico:** Si**Valor paisajístico:** Si**Zona de riesgo Arqueológica:** I**Contexto industrial:** Si**Otro contexto:** Portuario**Clasificación:** Edificaciones**Tipología:** Fábrica**Época:** Siglo xx (segunda mitad)**Año de construcción:** 1957-1960**Superficie del bien:** 1000 m²**Altura:** 8 m

Longitud:363697.174357924 UTM (norte) Latitud:2558570.53054758 UTM (oeste)



Descripción: El investigador Guillermo Jiménez Soler al describir la empresa la define como: Centro para la recepción de toda la pesca en las inmediaciones de La Habana y su elaboración, envase y congelamiento, producción de harina y aceite como derivados y un proyecto para un fábrica de conserva situada en la Ensenada Marimelena (...) Tenía facilidades para el abastecimiento a los pesqueros y a la venta y distribución de las capturas para lo cual contaba con muelles, equipamiento para el pesaje, limpia y lavado de pescados, cámaras de frío y fábrica de hielo; con una capacidad de manipulación de 100 libras diarias. Actualmente posee tres líneas de producción: la de conformados, donde destacan como productos las albóndigas, croquetas y hamburguesas; la de embutidos, donde se producen jamonadas, picadillos, chorizos y salchichas; y la de frescos y congelados, donde se elaboran y preparan colas de camarón, filetes de pechugas de pollo marinada y muslos de pollo.

Síntesis histórica: La Terminal Pesquera de La Habana está situada en la Ensenada de Marimelena, en los terrenos conocidos como la «tiburonera de Regla». Fue una obra iniciada en 1957 por una concesión otorgada por el banco BANDES ascendente a 3 500 000 pesos a la Asociación de Constructores Independientes. Como era habitual en aquel entonces en el acto oficial de colocación de la primera piedra de la Terminal Pesquera de Cuba, estuvo presente una alta dignidad de la iglesia católica, el monseñor Alfredo Muller, obispo auxiliar de La Habana, y encabezada por Manuel Soto Fraga, presidente del Instituto Nacional de la Pesca, y el Secretariado de la Federación Obrera Marítima.

La obra estuvo paralizada durante varios meses en 1959. Se logró concluir al siguiente año, siendo inaugurada el 23 de diciembre de 1960 por el Comandante Ernesto Guevara. A partir de entonces se denominó Empresa de Recepción y Distribución de Pescados y Mariscos de Regla, aunque se conocía como Terminal Pesquera. En la actualidad funciona como Empresa Productora de Alimentos (PRODAL), del municipio de Regla.

Fuente: Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014.

«JOSÉ RAMÓN REYES MORO»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-15

Dirección: Calle Corral Falso entre Molino y 8^{va}
 Municipio: Regla
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Manantiales La Cotorra S.A
 Nivel de acceso: Libre
 Propietario: Consejo de la Administración Provincial (CAP)
 Tipo de propiedad: Estatal
 Uso original: Purificadora y distribuidora de agua
 Uso actual: En desuso
 Integridad: Muy transformado
 Autenticidad: Por su uso y función; por su localización y entorno
 Contexto: Loma de la Cruz

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: III

Valor patrimonial: Si

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Valor ambiental: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Contexto civil: Si

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Nave industrial

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1915

Año de ampliación y/o reforma: 1926

Superficie de la Parcela: 5 950 m²Superficie del bien: 1000 m²

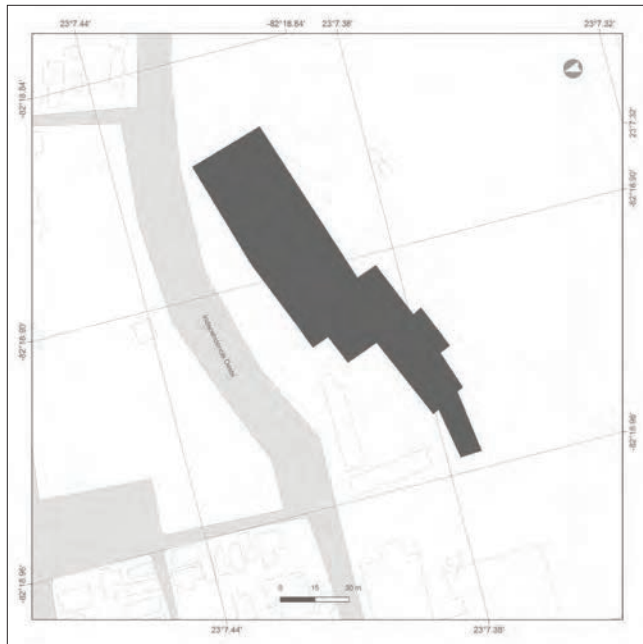
Largo: 170 m

Ancho: 35,4 m

Altura: 8 m



Longitud:365346.246641202 UTM (norte) Latitud:255773.85573027 UTM (oeste)



Descripción: Las obras iniciadas en Guanabacoa culminaron en la década del 20. Estas contemplaron el edificio sede de la compañía: un volumen rectangular de dos plantas, donde se utilizó la losa de hormigón armado tanto en los techos como en el entrepiso, y cierres de cristal y ladrillos. Anexo al mismo se localizaron tres naves donde tendrían lugar los procesos de purificación por filtro, envase y transportación del agua. Estas tres naves tenían una estructura de techos de vigas de madera y tablazón soportadas por cerchas triangulares de madera, apoyadas en columnas de orden toscano, y espaciadas de cinco a seis metros cada una; el cierre de las naves lo conformaban muros de ladrillos adornados en todo el borde superior por el símbolo en yeso de «La Cotorra». Al mismo tiempo fueron habilitados salones de recepción y fiesta en torno a bellos jardines localizados en las faldas de la loma. En 1926 la empresa equipó su planta industrial con un moderno laboratorio para el análisis de la calidad del agua. Hoy la instalación presenta una condición ruinososa, pero es parte de la memoria de la localidad y se localiza en una zona excepcional con altos valores paisajísticos.

Síntesis histórica: El origen de esta empresa se remonta al año 1905 cuando el inmigrante gallego Claudio Conde Cid traía el agua desde la Isla de Pinos para comercializarla en La Habana. La compañía tomó el nombre de «La Cotorra» por la abundancia de esta ave en la pequeña ínsula. El líquido se extraía de un manantial en la localidad de La Fe. Teniendo en cuenta el engorroso trayecto a cubrir, una década después, cambió su sede. En 1915 se estableció en las faldas de la Loma de la Cruz, en Guanabacoa, para ello Conde Cid, compró a los señores Leonardo Plaza y Francisco Palacios dos solares conocidos por La Ceiba en los que existían los manantiales de agua denominados Bohemia o Chorrillo del Cura. Durante los años cincuenta la publicidad de «La Cotorra» alcanzó niveles notorios, al punto que promocionaba campeonatos de béisbol y entregaba premios a equipos y deportistas profesionales. Su producción llegó a 20 millones de botellones de agua anuales. La embotelladora de agua mineral, según refiere el investigador Guillermo Jiménez Soler, fue representante de la cerveza negra «Cabeza de Perro», al tiempo que era cliente de los bancos: The Bank of Nova Scotia, The First National City bank of New York, Banco Agrícola e Industrial y del Banco Continental.



Fuente: Inventario Nacional del Patrimonio Industrial. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural / <<https://historiacuba.wordpress.com/2017/11/10/manantiales-de-la-cotorra-el-control-de-la-salud/>> Consulta: [06/10/2021].

KAVE COFFEE S. A.

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-16

Dirección: Independencia Este (Corral Falso) no.189, entre Ángeles y Aranguren

Municipio: Guanabacoa

Provincia: La Habana

Declaratoria: Monumento Nacional

Fecha de la declaratoria: 18 abril de 2006

Nombre Original: Tostadero de café «Regil»

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Ministerio de la Industria Alimentaria (MINAL)

Tipo de propiedad: Estatal

Uso original: Torrefactora de café

Uso actual: Tostadero y envasado de café

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su uso y función

Contexto: Avenida Corral Falso

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Es una instalación industrial que se ha mantenido activa desde el siglo XIX con su función original.

Valores

Grado de protección: III

Valor patrimonial: Si

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1881

Año de ampliación o reforma: 1920-1930

Superficie del bien: 189 m²

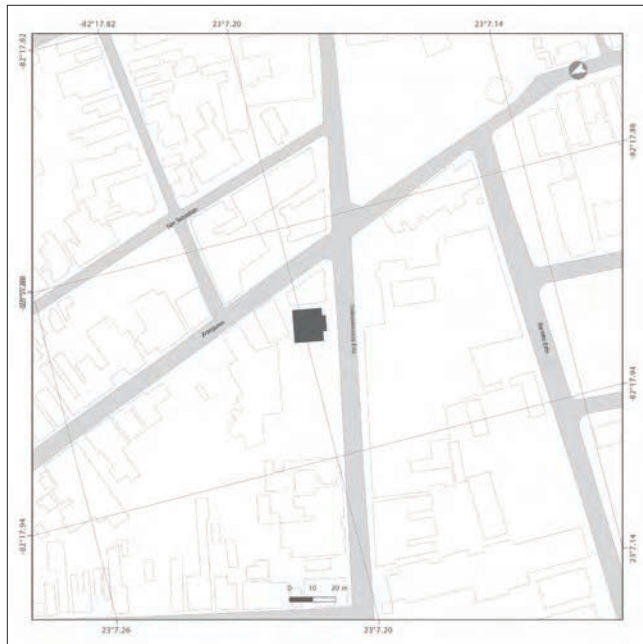
Largo: 14,4 m

Ancho: 14 m

Altura: 7,0 m



Longitud:367045.088227477 UTM (norte) Latitud:2557392.93810336 UTM (oeste)



Descripción: Conserva su estructura original basada en vigas y columnas de hormigón armado y los techos de un sistema de perfiles de acero y losas apoyadas entre ellos, además de la losa monolítica. En su interior se han agregado tabiques divisorios para separar los distintos procesos productivos como tostado, molido y envase. El inmueble en su fachada, presenta las características estilísticas del renacimiento español, con mayor énfasis en la herrería.

Bienes muebles: Una tostadora de 400 libras alemana de 1926 y un molino americano.

Síntesis histórica: Fue fundado en 1881 por don Ángel Regil, siendo su dueño hasta 1920, fecha en la que muere y el tostadero pasa a manos de Abilio y José Carral. Se construye un nuevo edificio sustituyendo al viejo de madera y tejas. En 1933, pasó a manos de la firma Trueba, Hermano y Cía., integrada por los señores Enrique y Domingo Trueba y José María Serna y Emilio Pérez Trueba. En los años cuarenta la empresa exhibía modernas maquinarias para ese género de industria y embazaba su producción en cartuchos herméticos. El progreso del negocio propició el aumento de empleados llegando a setenta y cinco trabajadores y una flota de dieciséis camiones pequeños para la distribución del café en toda la provincia de La Habana y en parte de las entonces provincias de Pinar del Río y Matanzas. Entre las publicidades de la marca destacaba la frase: «¡Café Regil!... ¡lo mismo en junio que en abril!». Junto con la marca Pílon, fueron de las más vendidas en Cuba antes del triunfo de la Revolución en 1959. El 14 de octubre de 1960 se nacionaliza la instalación y continúa la producción hasta 1969 que cierra y pasa a Pílon. En 1970 se comienza a tostar y envasar un café africano hasta 1985. En 1991 se crea la Sociedad Anónima Kave Coffe prestando servicio de envasado de productos importados. La Torrefactora de Café Regil es la más antigua en funcionamiento en el país, portadora de un equipamiento perteneciente a los primeros años de siglo XX, aún en funcionamiento, que la hacen sujeto de la memoria colectiva, de utilidad para las generaciones actuales y futuras, por lo cual se le otorgó la condición de Monumento Nacional.

Fuente: «Libro de Cuba», Edición Conmemorativa del Cincuentenario de la Independencia 1902-1952 y del Centenario del nacimiento de José Martí, La Habana, 1953./ Comisión Nacional de Monumentos, Resolución No.198: Torrefactora de Café Regil, 2006.

ALMACENES EMPRESA DE FARMACIA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-21

Dirección: Cristina no. 431 y Callejón de Concha
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Compañía Cubana de Oxígeno. S.A
 Nivel de acceso: Restringido
 Tipo de propiedad: Privada / Estatal
 Uso original: Comercialización y almacén de balones de oxígeno
 Uso actual: Viviendas / Almacén
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su localización y entorno
 Contexto: Avenida Cristina y otras instalaciones industriales

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor urbano: Si

Valor arquitectónico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Mixta

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1939-1940

Superficie de la Parcela: 363 m²

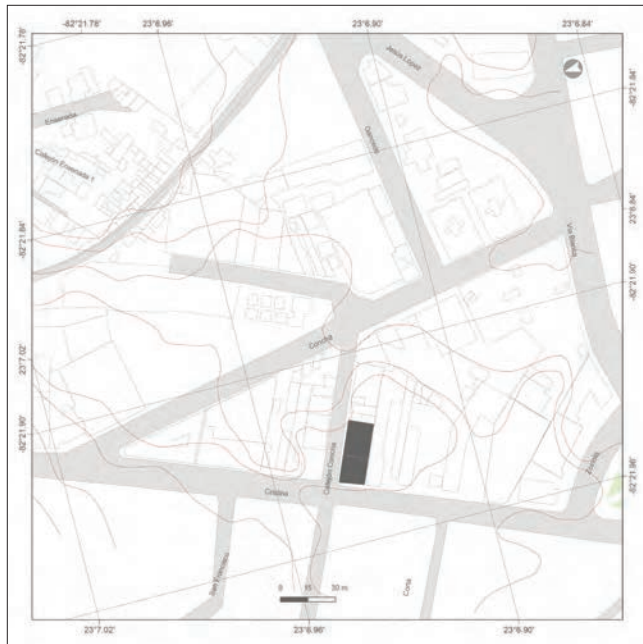
Largo: 33 m

Ancho: 11 m

Altura: 9 m



Longitud:360169.338738147 UTM (norte) Latitud:2556968.95331145 UTM (oeste)

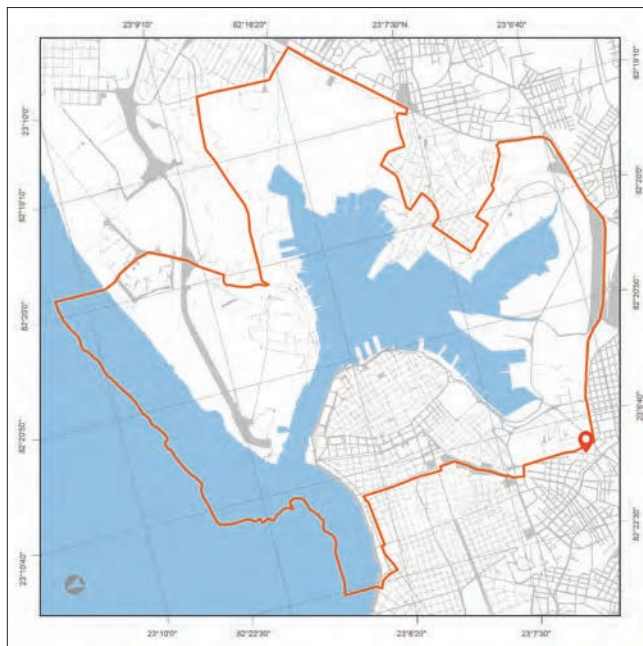


Descripción: Edificación de dos plantas de tipología mixta, con almacén para productos industriales en la planta baja. Aún conserva gran parte de sus elementos arquitectónicos originales que la identifican entre el Art Deco y el Monumental Moderno, adaptándose al entorno mediante su estilo y la presencia del portal público, característico de la avenida Cristina. Posee una localización de esquina que le otorga mayor significación en el contexto urbano.

Bienes muebles: En el Boletín Oficial del Ministerio del Comercio se registran los balones de oxígeno con Certificado de Propiedad 75 010, solicitada la marca el 13 de agosto de 1946 y certificada el 31 de agosto de 1948, fungiendo como concesionario la «Compañía Cubana de Oxígeno Concha no. 63, ciudad». Tenían como característica los colores blanco, rojo y azul para distinguir los cilindros de oxígeno.

Síntesis histórica: Entre 1940 y 1958 radicaron en esta edificación las oficinas comercializadoras y los almacenes de la Compañía Cubana de Oxígeno S. A., una mediana industria cuya fábrica se localizaba en el poblado de Calabazar y que se dedicaba a la producción de balones de oxígeno. Anteriormente estas oficinas estaban en Concha no. 63.

Fuente: Boletín Oficial del Ministerio del Comercio, Instrucción y Obras Públicas, v. 4, Imprenta de la Publicidad, Madrid, 1848, p. 17. / Dossier Habana Nueva. Sección 1. RESTAURA, 2021.



VIVIENDAS CONCHA NO. 54 / ANTIGUA FABRICA DE HELADOS «GUARINA»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-25

Dirección: Concha no. 54 esquina a Vía Blanca
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Fábrica de Helados Guarina S.A.
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Viviendas
 Tipo de propiedad: Estatal
 Uso original: Fábrica de helados
 Uso actual: Viviendas
 Conservación: Malo
 Integridad: Muy transformado
 Autenticidad: Por su localización y entorno; por su volumetría
 Contexto: Avenidas Concha y Cristina, La Lechera

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Constituye una instalación industrial que fue relevante por sus dimensiones y estilo arquitectónico, tanto para la ciudad como para el imaginario popular.

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor histórico: Si

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Otros valores: Arquitectónico

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de ampliación y/o reforma: Siglo xx (segunda mitad)

Superficie de la Parcela: 4188 m²

Largo: 97 m

Ancho: 65 m

Altura: 6 m



Longitud:360213.292033655 UTM (norte) Latitud:2556855.5825276 UTM (oeste)



Descripción: Se trata de un conjunto de dos edificaciones de tipología industrial. El inmueble que se enfrenta a la Vía Blanca se expresa a través de cuatro naves de ladrillos con cubiertas de cerchas metálicas a dos aguas, donde las ventanas se enmarcan por platabandas en todo su perímetro. Hacia la calle Concha la fachada también posee vanos enmarcados, pero precedidos por un portal público corrido, con columnas de orden dórico que logra integrarse al resto del conjunto urbano, en el que está presente el portal a ambos lados de la calzada. Remata al sistema porticado del portal, un pretil corrido con balaustradas y al centro un frontón, que marca el estilo ecléctico del edificio. Luego continúa otro volumen medianero, de filiación moderna, donde se localizaban las oficinas, el que aún conserva un rótulo (pintura mural) con el anuncio de la fábrica. Estas diversas tipologías dan fe de las progresivas ampliaciones que se realizaron en la instalación. Actualmente presenta un estado ruinoso, ocupado en su interior por viviendas. Sin embargo, aún conserva la imagen y la volumetría general de la instalación original.

Bienes muebles: Los antiguos sistemas de elevadores metálicos de la fábrica se aprecian en estado ruinoso, detrás de la fachada de Vía Blanca.

Síntesis histórica: Guará S.A se convirtió en una de las marcas favoritas del público habanero. La fábrica fue propiedad de Thorwald Sánchez Culmelk, hijo del Comandante del Ejército Libertador Bernabé Sánchez Batista, el que a la vez fue su presidente. No se registra una fecha exacta de la fundación de la empresa y de la construcción del inmueble. Por la tipología y estilo del mismo se considera haya sido edificada entre finales de la década del 20 y el 30 del pasado siglo. En los amillaramientos de 1940 aparece la parcela como propiedad de la colindancia, a nombre de Roger D'Orn. Fue nacionalizada por el gobierno revolucionario en 1961 manteniendo la producción de helados hasta 1990. En 1970 alcanzó récords productivos. La heladería consolidó su fama y una alta producción con los carros de Helados Guará que circularon por toda la ciudad.

Fuente: Dossier Habana Nueva. Sector 1. RESTAURA, 2021.



COMERCIO EN PLANTA BAJA Y VIVIENDAS EN ALTOS CRISTINA NO.47

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-26

Dirección: Cristina no. 47 esquina a Concha
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Casa Comercial de José Socorros
 Nivel de acceso: Libre
 Tipo de propiedad: Estatal
 Uso original: Comercio
 Uso actual: Comercio
 Uso previsto: Comercio
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
 Contexto: Avenidas Cristina y Concha

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor patrimonial: Si

Valor urbano: Si

Otros valores: Arquitectónico

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Mixta

Época: Siglo xx (primera mitad)

Superficie de la Parcela: 622 m²Superficie del bien: 532 m²

Largo: 28,5 m

Ancho: 38 m

Altura: 12 m



Longitud:360198.083768782 UTM (norte) Latitud:2557026.9662507 UTM (oeste)



Descripción: Edificio de dos plantas, de tipología mixta y estilo ecléctico con comercio en la planta baja y viviendas de inquilinato en los altos. Su estilo se impone con su ubicación privilegiada de esquina jerarquizada por el portal corrido y la columnata que le da realce y elegancia al inmueble. Destaca, además, la herrería del balcón corrido de la planta alta y la presencia de guardavecinos. Mantiene gran parte de sus elementos arquitectónicos de valor.

Síntesis histórica: En el registro de amillaramiento de 1940 aparece registrado a nombre de Ramona Fernández Collar como propietaria. Su construcción puede remontarse a finales del siglo XIX, por su estilo eminentemente ecléctico conjugado con elementos decorativos de años precedentes que se integran en una imagen neoclásica, maciza e imponente que se corresponde con su localización.

Fuente: Dossier Habana Nueva. Sector 1. RESTAURA, 2021.



WEB ACECAR. PRODUCCIONES DE HIERRO AL CARBONO

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-29

Dirección: Concha no. 53 entre Gancedo y Línea del Ferrocarril
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Dearbon Chemical of Cuba Company
Nivel de acceso: Restringido
Tipo de propiedad: Estatal
Propietario: Empresa de Construcciones Metálicas, COMELEC; MINAL
Uso original: Industria química
Uso actual: Producción de acero al carbono
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su uso y función; por su localización y entorno
Contexto: Vinculado a otras instalaciones industriales (antigua fábrica de helados Guarina, antigua La Lechera, entre otras)

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores**Grado de protección:** No tiene**Valor tipológico:** Si**Valor urbano:** Si**Otros valores:** Industrial**Zona de riesgo Arqueológica:** I**Contexto industrial:** Si**Clasificación:** Edificaciones**Tipología:** Nave industrial**Época:** Siglo xx (segunda mitad)**Superficie de la Parcela:** 230 m²**Largo:** 39 m**Ancho:** 8 m**Altura:** 7 m

Longitud:360278.027842242 UTM (norte) Latitud:2556953.7280556 UTM (oeste)



Descripción: Se trata de una edificación del siglo xx, con rasgos del Movimiento Moderno, apreciable por la presencia de quiebrasoles en el remate de la fachada. Posee una planta libre y diáfana, apropiada para la función industrial.

Síntesis histórica: La propiedad fue registrada en 1940 a nombre de Carlos Gárciga Ramírez, médico y especialista en cáncer y radioterapia. También era dueño de otra propiedad anexa, Concha no. 57. Dichas propiedades fueron divididas en 1950.

Fuente: Dossier Habana Nueva. Sector 2. RESTAURA, 2021.



EMPRESA DE REFRIGERACION Y CALDERAS RC

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-EF-31

Dirección: Velázquez y Martín Pérez
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Fábrica de estructuras de acero, puentes y naves de hierro
 Nivel de acceso: Restringido
 Tipo de propiedad: Estatal
 Propietario: Ministerio de Industrias (MINDUS)
 Uso original: Fábrica de estructuras de acero, puentes y naves de hierro
 Uso actual: Fábrica de calderas para las instalaciones hospitalarias
 Conservación: Regular
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su uso y función; por su localización y entorno
 Contexto: Fábrica de Gas «Evelio Rodríguez Curbelo», paso a nivel de Vía Blanca, otras instalaciones industriales

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor paisajístico: Si

Otros valores: Valor industrial

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Fábrica

Época: Siglo xx (primera mitad)

Superficie del bien: 8 800 m²

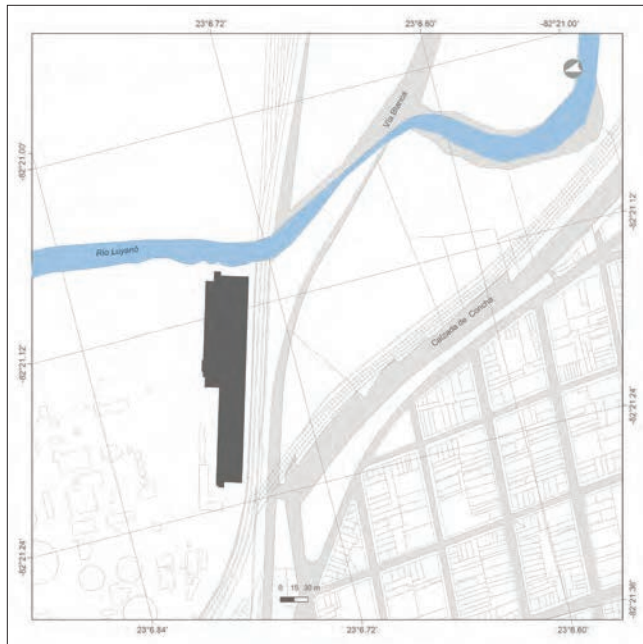
Largo: 184 m

Ancho: 48 m

Altura: 12-15 m



Longitud:361493.168192218 UTM (norte) Latitud:2556633.76087315 UTM (oeste)



Descripción: Se trata de una nave industrial de estructura de columnas y cercha metálica y cubierta ligera que se destaca en el entorno industrial por sus dimensiones. Aproximadamente la mitad del área ha sido destinada a almacén, mientras el resto se utiliza como área de producción, donde se mantienen funcionando algunos equipos y máquinas originales. En la fachada se conserva el cartel con la función original de la instalación industrial.

Bienes muebles: Posee dos grúas viajeras de 5 y 6,5 t, esta última en uso. Conserva una cortadora de tubos y otras maquinarias originales.

Síntesis histórica: Esta fábrica de estructura de acero fue propiedad de los hermanos de origen vasco Celestino e Ignacio Joaristi y Lanzagorta, quienes también fueron importadores de ferretería y dueños de un local comercial destinado a venta de artículos de ese giro. Habían heredado el negocio de su padre, el señor Celestino Joaristi y Oyarzábal en el año 1938, con un capital ascendente a 1 millón de pesos, según afirma el investigador Guillermo Jiménez Soler. En 1925 en el Boletín Oficial de marcas y patentes de la Secretaría de Agricultura, Comercio y Trabajo la firma que operaba por entonces bajo la razón social Celestino Joaristi y Compañía, solicitó las marcas «Los Dos Leones» y «El Candado» para las piezas de ferretería que deseaba amparar. En 1946 ambos hermanos aparecen en el Libro de Oro de la Sociedad Habanera reconocidos como industriales, con oficina comercial en la calle Monte no. 933 y residencia en la Avenida de Bélgica no. 1 y en las Alturas de Almendares. Después de nacionalizada por el gobierno revolucionario siguió produciendo componentes metálicos. Incluso, anexo a la nave, radicó por muchos años la sede del Comité Provincial Ciudad de La Habana del Sindicato de los Trabajadores Metalúrgicos.

Fuente: Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014.

PARQUE DE LA POLICÍA NACIONAL REVOLUCIONARIA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-F-34

Dirección: Ensenada no.1 entre San Felipe y Quinta del Rey
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Fábrica de mosaicos La Cubana
Nivel de acceso: Restringido
Tipo de propiedad: Estatal
Propietario: Policía Nacional Revolucionaria
Uso original: Embotelladora de Vinos Omega; Cía de Productos Minerales Inertes
Uso actual: Parque
Conservación: Bueno
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su uso y función
Contexto: Antigua Quinta del Rey y diversas instalaciones industriales

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor urbano: Si

Otros valores: Valor industrial

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Nave industrial

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1903

Superficie del bien: 6 000 m²

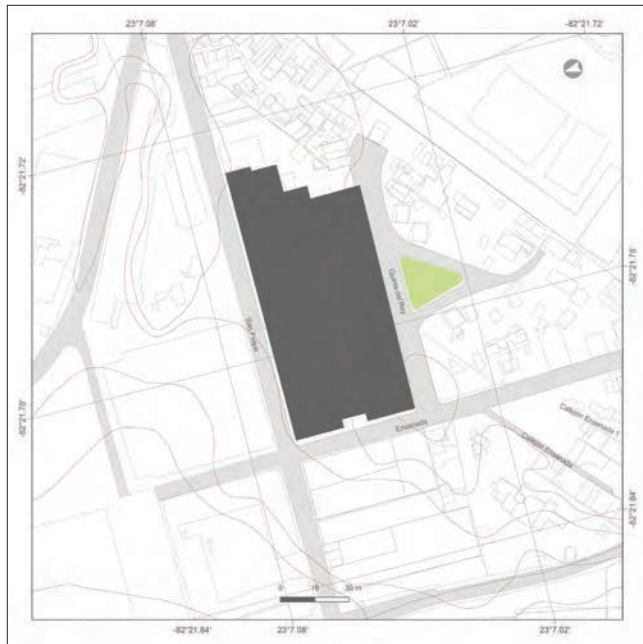
Largo: 60 m

Ancho: 100 m

Altura: 9 m



Longitud:360447.621559237 UTM (norte) Latitud:2557187.42141267 UTM (oeste)

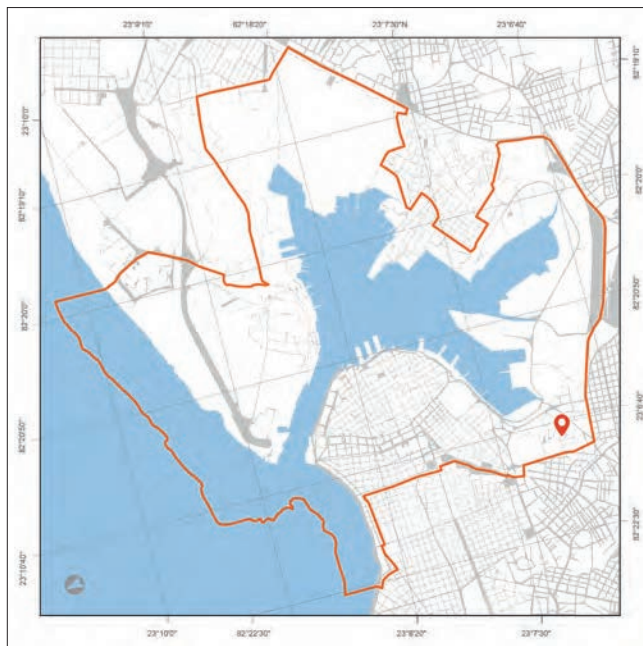


Descripción: Es una nave industrial de grandes dimensiones, cuya estructura es de cerchas y columnas metálicas y cubierta ligera. Para su funcionamiento como fábrica de mosaicos, contó con la pericia de jefes de talleres que habían pertenecido a las famosas casas Escofet, Orsola y Butssen de Barcelona, reconocidas como las mejores del mundo. Emplearon materiales como colores de Richter y cemento Lafarge y arenas silíceas, que acreditaron la calidad del producto final. Actualmente ha perdido una parte de su área de producción original.

Bienes muebles: La fábrica de mosaicos La Cubana contaba con las maquinarias y utensilios para una adecuada fabricación tales como prensas, cajas y moldes.

Síntesis histórica: Ladislao Díaz, Ramón Planiol y Agapito Cagiga, comerciantes e industriales acreditados en La Habana en el negocio de los materiales de construcción, fundaron en 1903 la fábrica de mosaicos La Cubana. En su momento fue la mayor del mundo, ocupando una extensión de 10 000 m², y con una producción anual de 6 millones de mosaicos (240 000 m²). Contaba con 150 operarios y la maquinaria perfeccionada de 37 t. En la revista *El Figaro* de 1908, en el reportaje titulado *Las Grandes Industrias de Cuba*, se describe las grandes dificultades que enfrentaron los propietarios para encontrar las arenas silíceas adecuadas para la fabricación de mosaicos. La planta industrial se mantuvo trabajando, con ese mismo nombre, hasta la década de los noventa del siglo xx.

Fuente: Dossier Habana Nueva, Sector 3. RESTAURA, 2021.



CASA EDITORA ABRIL / LIBRERÍA «RUBÉN MARTÍNEZ VILLENA» / TRIBUNAL PROVINCIAL POPULAR DE LA HABANA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-AG-01

Dirección: Paseo del Prado no. 553 entre Teniente Rey y Dragones
 Municipio: La Habana Vieja
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: «Diario de la Marina»
 Nivel de acceso: Restringido
 Tipo de propiedad: Estatal
 Propietario: Ministerio de Cultura, Consejo de la Administración Provincial.
 Uso original: Diario de la Marina S. A. Periódico matutino
 Uso actual: Casa Editora y Tribunal
 Conservación: Bueno
 Integridad: Poco transformado
 Autenticidad: Por su localización y entorno ; por su forma y diseño
 Contexto: Paseo del Prado, Parque Central, Capitolio Nacional, Teatro Payret

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Constituye una edificación singular acorde a la zona donde se localiza

Valores

Grado de protección: I

Valor patrimonial: Si

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Otro contexto: Centro urbano

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Civil Pública

Época: Siglo XIX (segunda mitad)

Año de ampliación o reforma: 1952

Superficie del bien: 2 540 m²

Largo: 38,6 m

Ancho: 65,7 m

Altura: 22 m



Longitud:360941.153063139 UTM (norte) Latitud:2559132.41216627 UTM (oeste)



Descripción: Durante los años cincuenta el edificio fue reedificado convirtiéndose en uno más funcional y moderno. Las obras fueron encargadas a la firma G. del Valle y G. Nava. El costo de su construcción ascendió a 1 500 000 pesos para lo cual recibió en 1952 un crédito de 500 000 pesos del banco The Trust Company of Cuba. Las labores de modernización del diario fueron llevadas a cabo por José Ignacio Rivero Hernández, luego de la muerte en 1944 de su padre, el destacado cronista y periodista José Ignacio «Pepín» Rivero. Destaca por su estilo neocolonial, las amplias bandas verticales de carpintería que refuerzan su altura y el chanfle de esquina; elementos arquitectónicos que le confieren una imagen singular en el importante contexto ciudadano. En tanto se integra al entorno urbano mediante un portal corrido con arcos apuntados bordeando las tres fachadas con las que se vincula al exterior.

Síntesis histórica: Este inmueble fue la sede del más antiguo e importante diario de Cuba, el periódico matutino «Diario de la Marina» (1844-1960). Aunque este rotativo se movió por diferentes sedes en la ciudad, desde principio del siglo xx se afincó en la céntrica esquina de Prado y Teniente Rey. El periódico llegó a tener las rotativas más modernas de Cuba y su rotograbado permitía excelentes reproducciones fotográficas. En 1960 el diario pasó a manos del gobierno revolucionario. En la actualidad es la sede del Tribunal Provincial de La Habana y de la Casa Editora Abril.

Fuente: Jiménez Soler, Guillermo: *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2014.



MERCADO DE CUATRO CAMINOS

Dirección: Avenida Cristina, Monte, Arroyo, Matadero, Estación de Cristina
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Mercado Único de Abastos y Consumo
Nivel de acceso: Libre
Tipo de propiedad: Estatal
Propietario: Grupo Empresarial CIMEX
Uso original: Mercado de Abastos
Uso actual: Centro Comercial
Conservación: Bueno
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su localización y entorno; por su uso y función
Contexto: Avenida Cuatro Caminos, Cristina

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Contexto industrial: Si

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Civil Pública

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1920

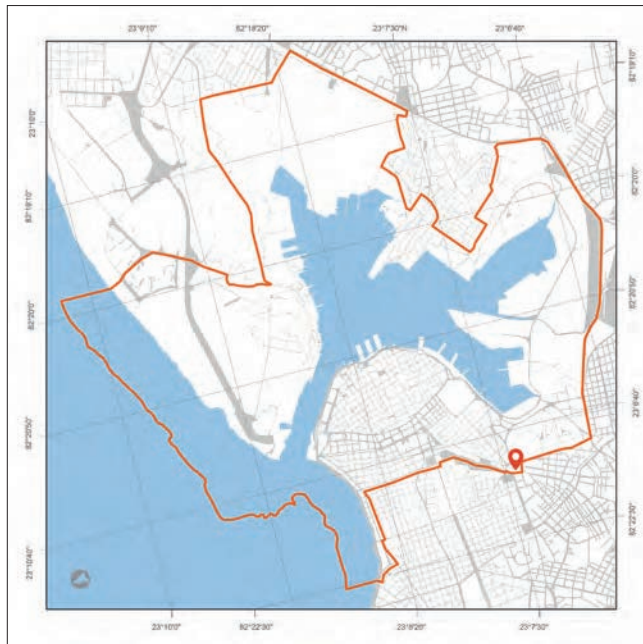
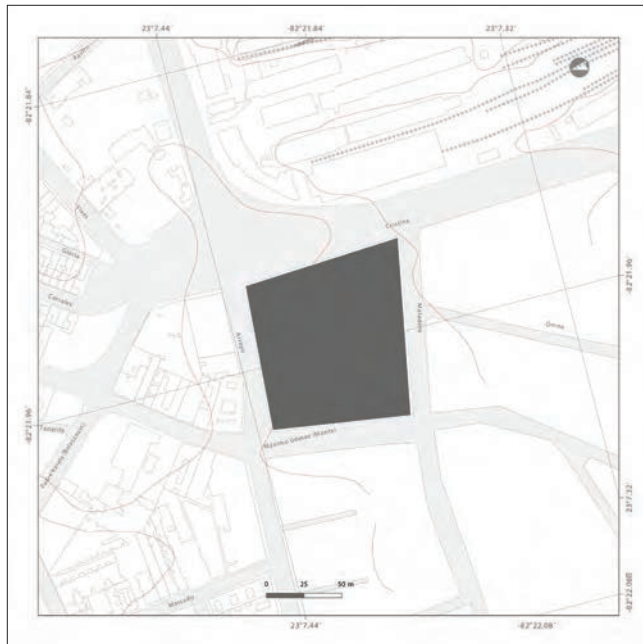
Año de ampliación y/o reforma: 2013-2019

Superficie del bien: 11 000 m²

Altura: 20 m



Longitud:360134.39400387 UTM (norte) Latitud:2557837.62918624 UTM (oeste)



Descripción: La edificación se levantó en una manzana, comprendida entre las calzadas de Monte y Cristina y las calles Arroyo y Matadero. El terreno era pantanoso, motivo por el cual se hizo necesario hincar cientos de pilotes de madera dura para lograr la cimentación. El edificio de tamaño monumental y con un estilo neoclásico, se estructuró en un cuerpo de dos plantas y sótano, en este último se ubicaron los almacenes, depósitos y las cámaras de refrigeración cubriendo una superficie de poco más de 11 000 m². Para el ascenso al segundo nivel la instalación estaba dotada de cuatro escaleras de mármol y seis elevadores.

Síntesis histórica: Con el nombre de Mercado de Abastos y Consumo quedó inaugurado en el año 1920. También se le conoció como Mercado Único para el término de La Habana, por la prohibición de levantar otro mercado en un radio de 2.5 km, debido a lo cual los pequeños negocios locales, puestos de viandas y frutas, debieron cerrar. Fue una concesión a favor de su dueño el senador Alfredo Hornedo y Suárez por treinta años.

La Plaza de Cuatro Caminos, como también se le conocía, alcanzó gran notoriedad pues no cerraban ni en días festivos ni feriados, y abría de noche, luego de que bares y cantinas cerraran. De igual manera ofertaba productos frescos que se suministraban en la tarde y se vendían al amanecer del día siguiente. En 1959 pasó a ser un almacén y mercado de productos agropecuarios. Con el paso del tiempo la edificación sufrió sensibles daños y el deterioro de su infraestructura y de su cubierta, los que provocaron el cierre del segundo nivel y años más tarde, de toda la instalación. Luego de un largo proceso de restauración, iniciado en 2016, se rehabilitó el inmueble como un gran centro comercial. Su reapertura en 2019 devolvió a la ciudad una instalación moderna pero que conserva su expresión y tipología arquitectónicas originales.

Fuente: Roig de Leuchsenring, Emilio: *La Habana. Apuntes históricos*, Editora del Consejo Nacional de Cultura, t. III, La Habana, 1964. / Martín, María Elena y Eduardo Luis Rodríguez: *La Habana: Guía de Arquitectura*, Sevilla, 1998.

CENTRAL TERMOELÉCTRICA (CTE) «OTTO PERELLADA»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-T-01

Dirección: Avenida la Pesquera entre Alambique, Águila, Puerta Cerrada
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Termoeléctrica de Tallapiedra
Uso original: Planta generadora de electricidad
Uso actual: Termoeléctrica y subestación eléctrica
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Unión Nacional Eléctrica (UNE), Ministerio de Energía y Minas (MINEM)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Malo
Integridad: Muy transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su localización y entorno
Contexto: Ensenada de Atarés, Avenida La Pesquera, Elevados del Ferrocarril, conjunto residencial Tallapiedra, Cuartel de San Ambrosio

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: : Termoeléctrica

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1914

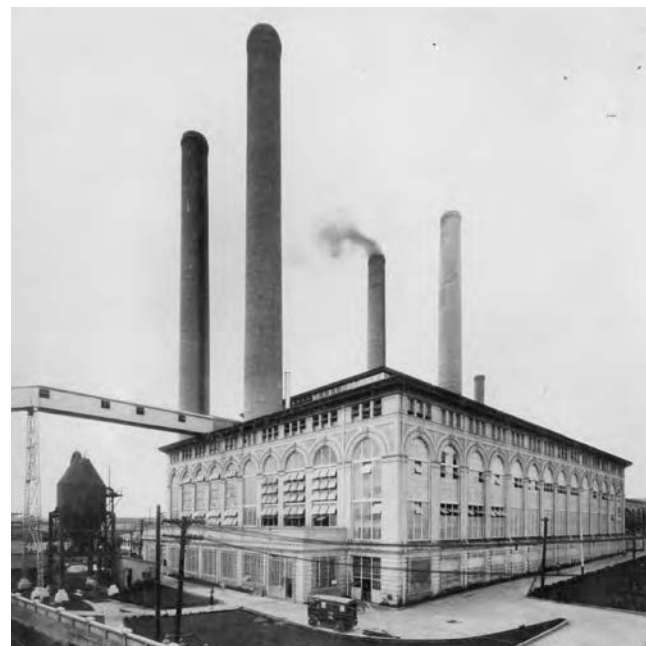
Año de ampliación y/o reforma: 1966-1968; 2014-2015

Área construida: 37 538 m²

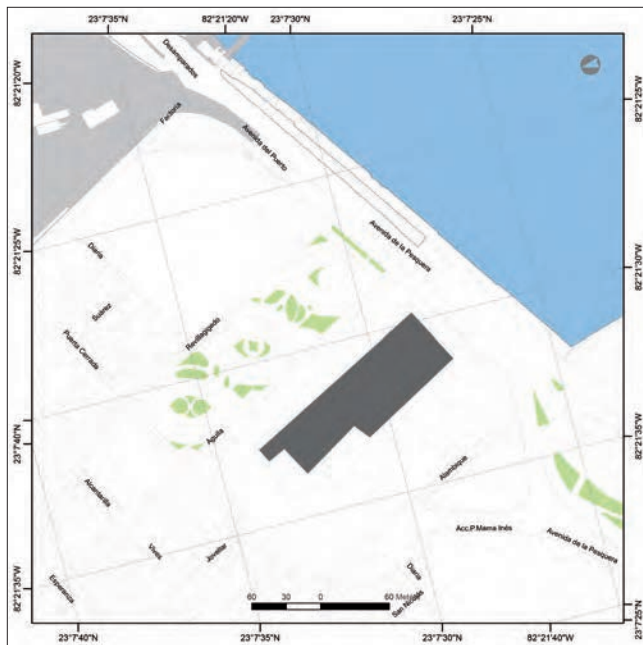
Largo: 103 m

Ancho: 56,1 m

Altura: 32 m



Longitud:360868.914833606 UTM (norte) Latitud:2558022.03459156 UTM (oeste)



Descripción: Construida en estilo ecléctico con influencias del renacimiento italiano, el edificio alcanza un puntal de 32 m en su zona central. Resaltan en sus fachadas aperturas rematadas por arcos, terminadas por cubiertas escalonadas a cuatro aguas. Sus cuatro chimeneas fueron referencia desde la distancia con una altura de 82 m sobre el nivel del sótano, de las que solo se conserva una, el resto ha sido cercenado hasta la mitad. La termoeléctrica ha sufrido adiciones constructivas y tecnológicas que han agredido su arquitectura sin lograr desvirtuarla. Rodea la instalación un muro alto que degrada el conjunto. El edificio principal se encuentra actualmente en desuso. Para la instalación se construyeron muelles para la descarga de carbón, elemento que se trasladaba con cintas transportadoras hasta las calderas; hoy se utilizan para la descarga del combustible. La nueva termoeléctrica, ubicada al lado de la edificación original, es la base de alimentadores de 13,8 kv de toda la red soterrada de La Habana Vieja. Aledaño se encuentra una subestación reductora de 110 kv a 13.8 kv que recibe la electricidad desde la línea de Melones, de aquí se distribuye a los municipios La Habana Vieja y Centro Habana. En la manzana de la termoeléctrica se han incorporado otras instalaciones como oficinas, depósitos, talleres y tanques de combustible.

Bienes muebles: Conserva plataformas, la sala de turbinas con partes de las máquinas de vapor, viejos rotores y generadores, grúas y otros artefactos propios de su función original.

Síntesis histórica: Fue la primera central termoeléctrica de Cuba, instalada en la antigua fábrica de gas de Tallapiedra. Debe su nombre al Ingeniero Don José Tallapiedra ex-propietario de los terrenos. La Habana Electric Railway, Light and Power Company comenzó a construir, junto a la vieja planta eléctrica que existía en Tallapiedra, otra mucho mayor a la que se le denominó Planta Consolidada de Fuerza Motriz de la Havana Electric Railway, Light and Power Company. Fue terminada en el primer trimestre de 1915, aunque funcionaba parcialmente desde el 1ero de diciembre de 1914. Con la puesta en marcha de esta instalación se comenzó a demoler la instalación que existía, y que había suministrado la mayor parte de la carga de fuerza motriz y de alumbrado de la capital. También se cerró la planta situada en Blanco y Colón, que suministraba energía a los tranvías y la planta del Vedado, de 11 y 26.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001. / Martín, María Elena y Eduardo Luis Rodríguez: *La Habana: Guía de Arquitectura*, Sevilla, 1998.

TERMOELÉCTRICA «ANTONIO MACEO»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-T-02

Dirección: : Calle Martí y Facciolo

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Termoeléctrica de Regla, Compañía Cubana de Electricidad

Uso original: Generación de energía eléctrica

Uso actual: Desactivada

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Ministerio de Energía y Minas (MINEM)

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Malo

Integridad: Muy transformado

Autenticidad: Por su localización y entorno

Contexto: Poblado y Emboque de Regla, Punta de Santa Catalina

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: : Termoeléctrica

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1954

Año de ampliación y/o reforma: 1975

Superficie del bien: 2,1 ha



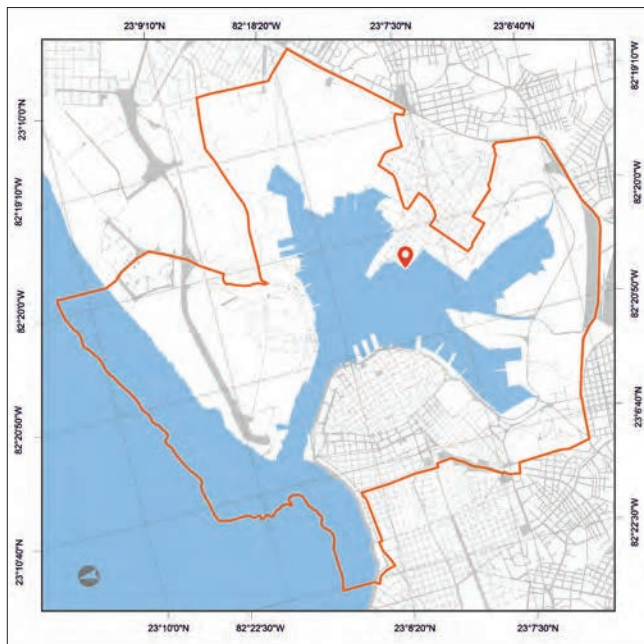
Longitud: 363059.681135967 UTM (norte) Latitud: 2558523.21020572 UTM (oeste)



Descripción: La termoeléctrica «Antonio Maceo» en Regla fue instalada para dar respuesta a la creciente demanda de fluido eléctrico en el sector residencial e industrial de la ciudad. Estaba compuesta por diversas unidades, entre las más representativas se encuentran: tanques de petróleo rodeados de un muro de contención; edificios administrativos de tres y dos plantas; un sistema de abasto de agua con cisternas y tanques de agua de reserva; un sistema de canales; almacenes; un taller de mecánica y un laboratorio; una planta de tratamiento de agua y tanque de agua tratada; áreas de caldera; canal de reserva, calentadores de petróleo y las torres. El área industrial está desactivada, y se han eliminado muchos de sus componentes. Solo se utilizan los edificios administrativos ubicados a la entrada de la instalación, como unidad docente y alojamiento para estudiantes.

Síntesis histórica: Esta planta eléctrica fue construida por la Compañía Cubana de Electricidad en los terrenos del antiguo Stadium Cubanaleco. El costo de sus obras ascendió a 7 890 000 pesos. Se consideró, según documentos de la época, uno de las mayores edificadas en América y la más poderosa de Cuba. Su producción de energía se estimó una vez instalados sus cuatro generadores en 210 000 kw, cifra que representaba el doble de la energía que entregaban por entonces las plantas de Tallapiedra y Rincón de Melones. El primero de sus cuatro generadores con una capacidad de 30 mil kw entró en servicio en el año 1954.

Fuente: Boletín Municipal. Órgano Oficial del Ayuntamiento de Regla. (Edición Extraordinaria). Regla, enero de 1954. / Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA, AHC 6946.



TERMOELÉCTRICA «FRANK PAÍS»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-T-03

Dirección: Carretera de Casablanca y Mangle
 Municipio: Regla
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No posee
 Nombre Original: Termoeléctrica BANDESTE
 Uso original: Termoeléctrica
 Uso actual: Desactivada
 Nivel de acceso: Restringido
 Propietario: Ministerio de Energía y Minas (MINEM)
 Tipo de propiedad: Estatal
 Conservación: Malo
 Integridad: Muy transformado
 Autenticidad: Por su forma y diseño; y por su localización y entorno
 Contexto: Ensenada y Zona Protegida de Triscornia

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Termoeléctrica

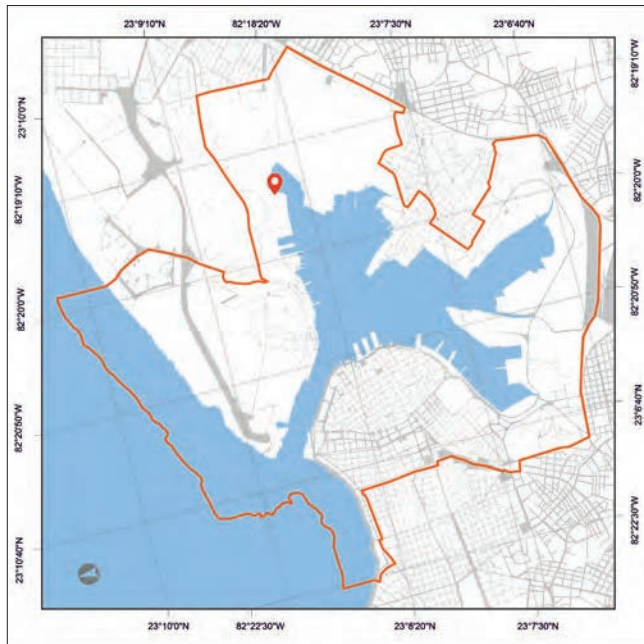
Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1960

Superficie del bien: 2,941 ha



Longitud:364284.777257051 UTM (norte) Latitud:2559933.02830237 UTM (oeste)



Descripción: En junio de 1957 comienza la construcción de esta instalación en condiciones adversas pues el terreno era muy pantanoso. A finales de 1958 se inicia el montaje del equipamiento y a finales de 1960 entra a prueba una de sus unidades. Constantemente la instalación presentó hundimientos del terreno por lo que fue necesaria la inyección de hormigón en diversas zonas. En mayo de 1961 se incorpora a la Empresa Consolidada de Electricidad, según resolución del Ministerio de Industrias y se inaugura por Ernesto Che Guevara, en junio del mismo año. El 9 de agosto se sincroniza al sistema occidental el generador No. 1 y en febrero de 1962 el generador No.2, ambos de marca ALSTHOM (francés) con 13 800 V, 1195 A, 3 600 RPM y 28 570 kva (20 000 kw). Gran parte de la instalación estaba desactivada en 2016.

Síntesis histórica: Después de construido el túnel de la bahía era necesaria una instalación generadora de energía para las nuevas urbanizaciones que se desarrollaban hacia el este de la capital. El Dr. Pedro Grau Triana, adquiere una concesión para fundar la Compañía Electrificadora de la Habana del Este. Antes de expirar el permiso, el 6 de diciembre de 1956, en calle 13 s/n esquina a Avenida Segunda, se instala un alternador marca CUNMINGS de 100 Kw y un motor diésel que brinda servicios al Residencial Vía Túnel (hoy reparto Guiteras); la demanda aumenta y se instalan dos equipos más de 200 Kw de marca DENTS (alemán); también se instaló otro grupo de 500 kw GENERAL MOTORS, a la salida del Túnel. Mientras, se construía el edificio que contendría el sistema energético para el proyecto de electrificación del Reparto Havana Bay Land Co. (hoy Camilo Cienfuegos), financiado por el Banco de Desarrollo Económico y Social, (BANDES). Para ello se contrata a la Compañía General de Empresas S.A. que a la vez subcontrata a la Compañía de Grandes Trabajos de Marsella S.A. para la construcción del edificio; a la INSERCO, compañía norteamericana, para el montaje de las unidades y equipos y a la INTACO, compañía peruana, para la construcción de las bases de los generadores. Todo el sistema fue conocido como BANDESTE.

Fuente: Machado, Bruno J.: *Casa Blanca, hallé su oscura luz*. Impreso en los talleres del Instituto Nacional Poligráfico Alfredo López, La Habana, 1987.

REFINERÍA «ÑICO LÓPEZ»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-R-01

Dirección: Calle 16 entre Aracelio Iglesias y Circunvalación
Municipio: Regla
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Refinería Belot, Standard Oil Company (Esso) y Shell
Uso original: Refinación de kerosene
Uso actual: Refinación de petróleo y producción de derivados
Nivel de acceso: Prohibido
Propietario: Cuba Petróleo (CUPET)
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Modificado en varias etapas
Autenticidad: Construido para este fin
Contexto: Zona industrial, cuerpo de agua, humedal

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Refinería

Época: Siglo XIX

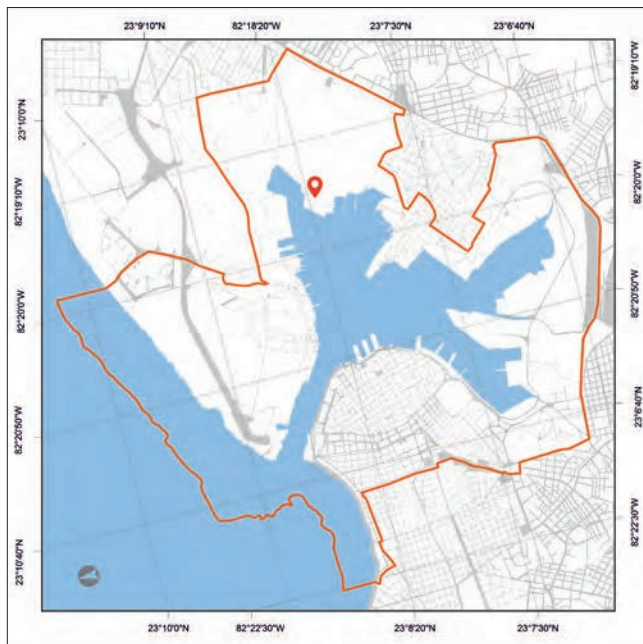
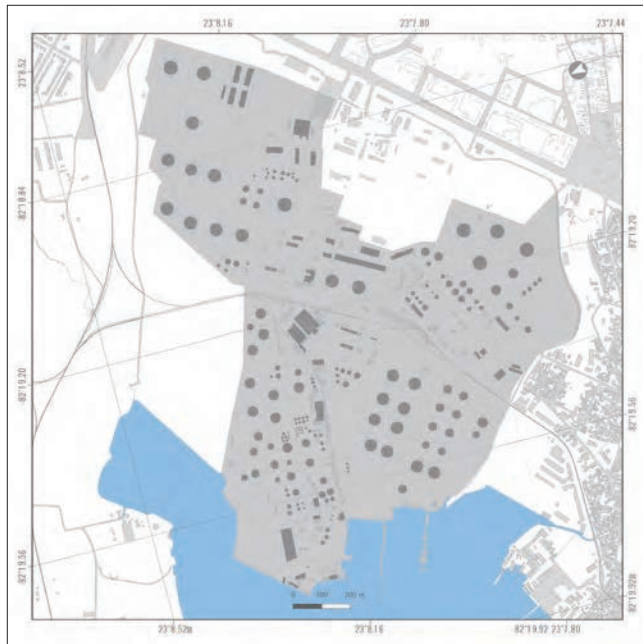
Año de construcción: 1870

Año de ampliación y/o reforma: 1895, 1938, 1952, 1960

Superficie del bien: 2 km²



Longitud:364352.087878412 UTM (norte) Latitud:2559281.69328448 UTM (oeste)



Descripción: La Refinería «Ñico López» brinda servicios de refinación de petróleo y suministra gran parte de los combustibles y lubricantes que se consumen nacionalmente. Es la principal empresa de Cuba Petróleo (CUPET), en brindar servicios de refinación de calidad. Cuenta en su esquema de refinación con una unidad de craqueo catalítico. En la instalación se obtienen productos como nafta, gasolina, solventes, Jet A-1, kerosina, diesel, fuel oil y asfalto. A partir de la nacionalización de las empresas petroleras, la refinería afrontó difíciles situaciones ya que el petróleo venezolano utilizado fue sustituido por el petróleo soviético, con mayor contenido de sales y azufre y más ligero, para lo cual los equipos originales no fueron diseñados, por lo que fue necesario realizar innovaciones constantemente. En el período revolucionario la refinería se amplió hasta la Vía Blanca con la construcción de nuevos tanques de almacenamiento, como parte de la inversión, con apoyo soviético. Una parte de las inversiones no llegaron a consolidarse debido a la caída del campo socialista, aunque se han realizado reparaciones en las plantas y se efectúa el mantenimiento de los tanques. En estos momentos constituye un foco contaminador del borde costero, del acuatorio y de una gran parte del ambiente de la ciudad.

Síntesis histórica: En el año 1870 se instala una refinería en la finca del médico francés Carlos Belot Lorent, con la destilación de kerosina, que aumenta en 1895 su capacidad a 3 000 galones por templa. En 1938 instala un *cracking* térmico para la producción de gasolina. A principios del siglo xx, esta instalación pasa a la propiedad norteamericana, West India Oil Refining Company of Cuba, entidad de la Standard Oil Company of New Jersey (Esso), que monta una planta de 36 millones de galones de petróleo crudo al año. Mantiene el monopolio del mercado cubano hasta el año 1925. En 1952, la Shell decide construir sus refinerías en Cuba, cerca de la Standard Oil. Inicia las obras en 1953, donde se conciben los dos espigones. El 30 de marzo de 1957, inaugura también la nueva refinería Habana a un costo de 25 millones de dólares, con capacidad para refinar 25 mil barriles diarios de petróleo y un espigón propio para buques tanqueros hasta 20 mil toneladas. En el año 1959, los consorcios presionan tratando de crear dificultades económicas, por lo que el 1^{er} de julio de 1960 se declara la intervención de las compañías por el Gobierno Revolucionario, y se fusionan las refinerías en una sola, con el nombre de Refinería «Ñico López».

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001. / Hernández, Liset y Marila Dóttres: *Propuesta para la regeneración urbana del territorio de la Refinería Ñico López*, Tutor: Arq. Kiovet Sánchez, tesis de Diploma, La Habana. 2012. / Márquez, Maité: *Refinería de Petróleo Ñico López, Valor del Patrimonio Industrial*, Tutor: Arq. Renán Rodríguez González, tesis de Diploma, La Habana, 2015.

PLANTA DE PRODUCCIÓN NO. 1 «EVELIO RODRÍGUEZ CURBELO»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-G-01

Dirección: Hacendados y Línea del tren**Municipio:** La Habana Vieja**Provincia:** La Habana**Declaratoria:** No posee**Nombre Original:** Planta de gas de Melones**Uso original:** Fábrica de gas**Uso actual:** Fábrica de gas**Nivel de acceso:** Prohibido**Propietario:** Ministerio de Energía y Minas (MINEM)**Tipo de propiedad:** Estatal**Integridad:** El sistema ha perdido algunas piezas originales, entre ellas la estructura metálica de dos gasómetros y algunos edificios.**Autenticidad:** Por su localización y entorno; por su forma y diseño; por su uso y función**Contexto:** Calle Hacendado, Vía Blanca, río Luyanó, Anillo del Puerto, Enseñada de Atarés, Terminal marítima Haiphong, patio ferroviario Bustamante**Excepcionalidad****Ordinario**

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Fundamento de la excepcionalidad: Es la única de su tipo

en Cuba que se conserva desde el siglo XIX, y permanece en su sitio original.

Valores**Grado de protección:** No tiene**Valor tipológico:** Si**Valor histórico:** Si**Valor paisajístico:** Si**Valor arquitectónico:** Si**Zona de riesgo Arqueológica:** I**Contexto industrial:** Si**Clasificación:** Edificaciones**Tipología:** Gasoductos y naves**Época:** Siglo XIX**Año de construcción:** 1882**Año de ampliación y/o reforma:** 1886; 1911; 1920-1950; 1952; 1968**Superficie del bien:** 0,14 km²

Longitud:361342.086335679 UTM (norte) Latitud:2556850.41994729 UTM (oeste)



Descripción: La fábrica contaba con cinco edificios y cuatro gasómetros. El último gasómetro construido en 1911 igualó la capacidad de los otros tres (dos de 3 500 y uno de 7 500), por lo que la instalación alcanzó una capacidad total de 3 000 000 pies cúbicos de gas. También existían tres tanques de acero con 500 000; 300 000 y 2 500 000 galones americanos respectivamente, que servían como depósito de gas oil para dar potencia lumínica. El gas se producía con carbón de antracita y petróleo. La instalación contaba con los edificios: de máquinas y ventiladores que contenía las columnas de aire para los generadores; de calderas, con cuatro calderas y una fuerza de 500 caballos; de la Gobernadora, a prueba de fuego, con dos máquinas, una agotadora y un metro estación que medía el gas que salía de la fábrica; de los lavaderos y condensadores de gas; del escritorio y metro contadores. Se localizaban también casetas para elevar el gas oil a los depósitos y de estos a la fábrica. El sistema contaba, con dos depósitos de agua, un horno de éstos, un muelle con sistema ferroviario propio así como un área de depósito de materiales. En la segunda mitad del siglo xx se moderniza la planta quedando obsoleta la mayor parte de las antiguas instalaciones.

Bienes muebles: Entre 1920 y 1950 se incorporaron generadores, calderas, bombas de petróleo, ventiladores, lavadoras, entre otros artefactos. En 1965 se instalaron equipos de bombeo y un nuevo ventilador de origen español.



Síntesis histórica: La compañía Havana Gas Light Co., con sede en Nueva York y legalizada en La Habana, construyó una nueva fábrica en la Estancia Rincón de Melones. La corporación comenzó a distribuir gas en el año 1882. Un año después fue arrendada a la Compañía Hispana de Alumbrado y Fuerza (Spanish American Light & Power Co.). En 1886, se une con la Havana Gas Light Co. y con la Compañía Española de Alumbrado de Gas, bajo el nombre de Spanish American Light & Power Co. Consolidated. Ese año la fábrica de Melones se amplió y reedificó, mientras que la de Tallapiedra quedó clausurada. En 1904 la compañía se reorganiza como Compañía de Gas y Electricidad de La Habana. En 1921 se fusiona con La Havana Electric Railway Co., conformándose La Havana Electric Railway, Light & Power Co., que en 1928 se fusionaría con otras empresas para crear la Compañía Cubana de Electricidad. Sin embargo, la obra de mayor envergadura fue la instalación del gasómetro Man de fabricación alemana iniciada en 1952, que entró en operaciones en 1955, con una capacidad de 70 000 m³. En 1968 la planta incorpora el gas natural.

Fuente: Roig de Leuchsenring, Emilio: *Alumbrado en La Habana*, Colección Facticia, t IV, pp.14-15. / El Financiero, Las Grandes Empresas de Cuba, El Financiero y la Fábrica de gas, La Habana, 9 de abril de 1911, Año. II, Núm. 16, pp. 36-43.

FARO DEL CASTILLO DE LOS TRES REYES DEL MORRO

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-E-FA-01

Dirección: Carretera del Morro s/n
Municipio: La Habana del Este
Provincia: La Habana
Declaratoria: Patrimonio mundial
Fecha de la declaratoria: 17 de diciembre de 1982
Nombre Original: Faro del Castillo de los Tres Reyes del Morro
Uso original: Fortaleza militar colonial
Uso actual: Faro
Uso previsto: Faro
Nivel de acceso: Restringido
Propietario: Parque Histórico Militar Morro Cabañas-Complejo de Museos Histórico Militares
Tipo de propiedad: Estatal
Conservación: Regular
Integridad: Poco transformado
Autenticidad: Por su forma y diseño; por su uso y función; por su entorno y localización
Contexto: Canal de entrada de la bahía, Loma de La Cabaña

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: Si / Provincial: Si / Nacional: Si / Regional: Si / Universal: Si

Fundamento de la excepcionalidad: Su imagen a la entrada de la bahía es símbolo de La Habana y de la República de Cuba

Valores

Grado de protección: I

Valor tipológico: Si

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Faro

Época: Siglos XVI o XVII

Año de construcción: 1589-1630

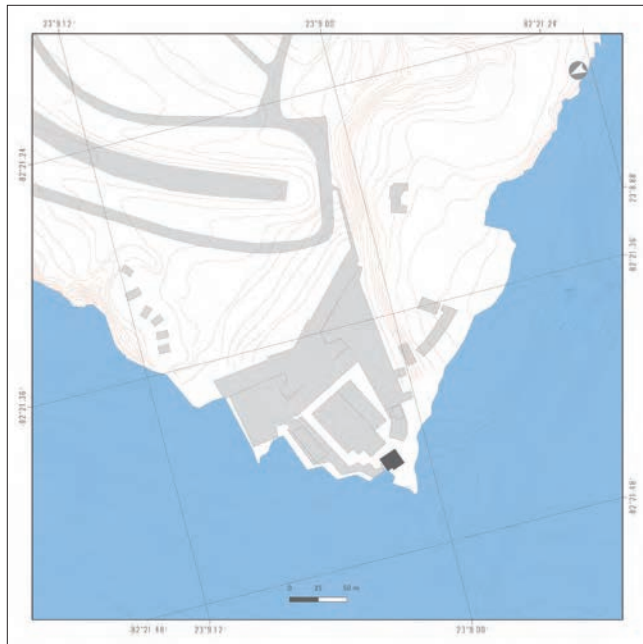
Año de ampliación y/o reforma: 1763-1767, 1844-1845

Área construida: 6-7 m de diámetro

Altura: 48 m

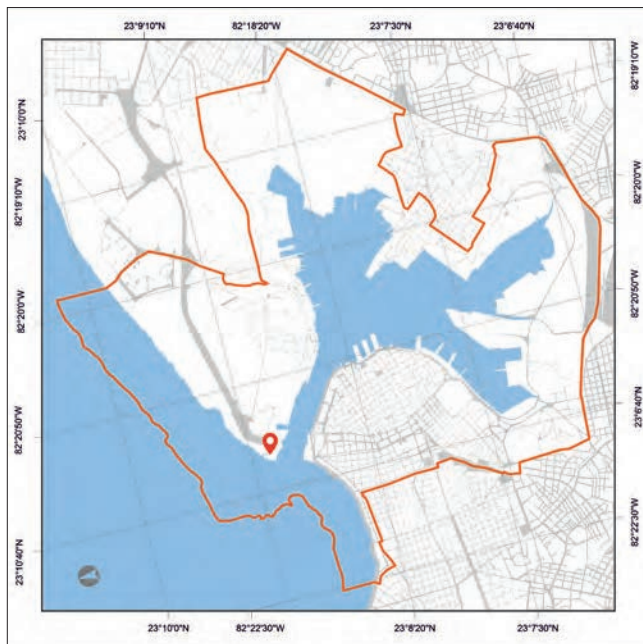


Longitud:361124.808921963 UTM (norte) Latitud:2560836.21634255 UTM (oeste)



Descripción: La fortaleza, constituida a la entrada de la bahía, es un polígono irregular que se ajusta a la topografía del risco sobre el que se levanta, condición muy favorable para su defensa. Se proyecta hacia el mar en ángulo agudo con un medio baluarte sobre el que se levanta una torre-fanal. La torre primitiva, de unos 10 m de altura, El Morrillo, fue sustituida en los años 1844-1845 por la actual, de 5 m de diámetro y 30 m de altura, conocida como O'Donnell. Esta torre de sillería alcanza un total de 48 m sobre el nivel del mar y posee 7,62 m de diámetro en la base y 6,1 m en la parte superior. A lo alto de la torre hay una escalera y debajo de la linterna, una habitación para los dos torreros, culminada en una bóveda a 3.8 m de altura, en la que se almacenaban mecheros y tubos para las lámparas del faro. Se considera la más significativa de las fortificaciones coloniales, tanto por su importancia estratégica militar en la época colonial, como por su faro marítimo y por ser símbolo de la ciudad.

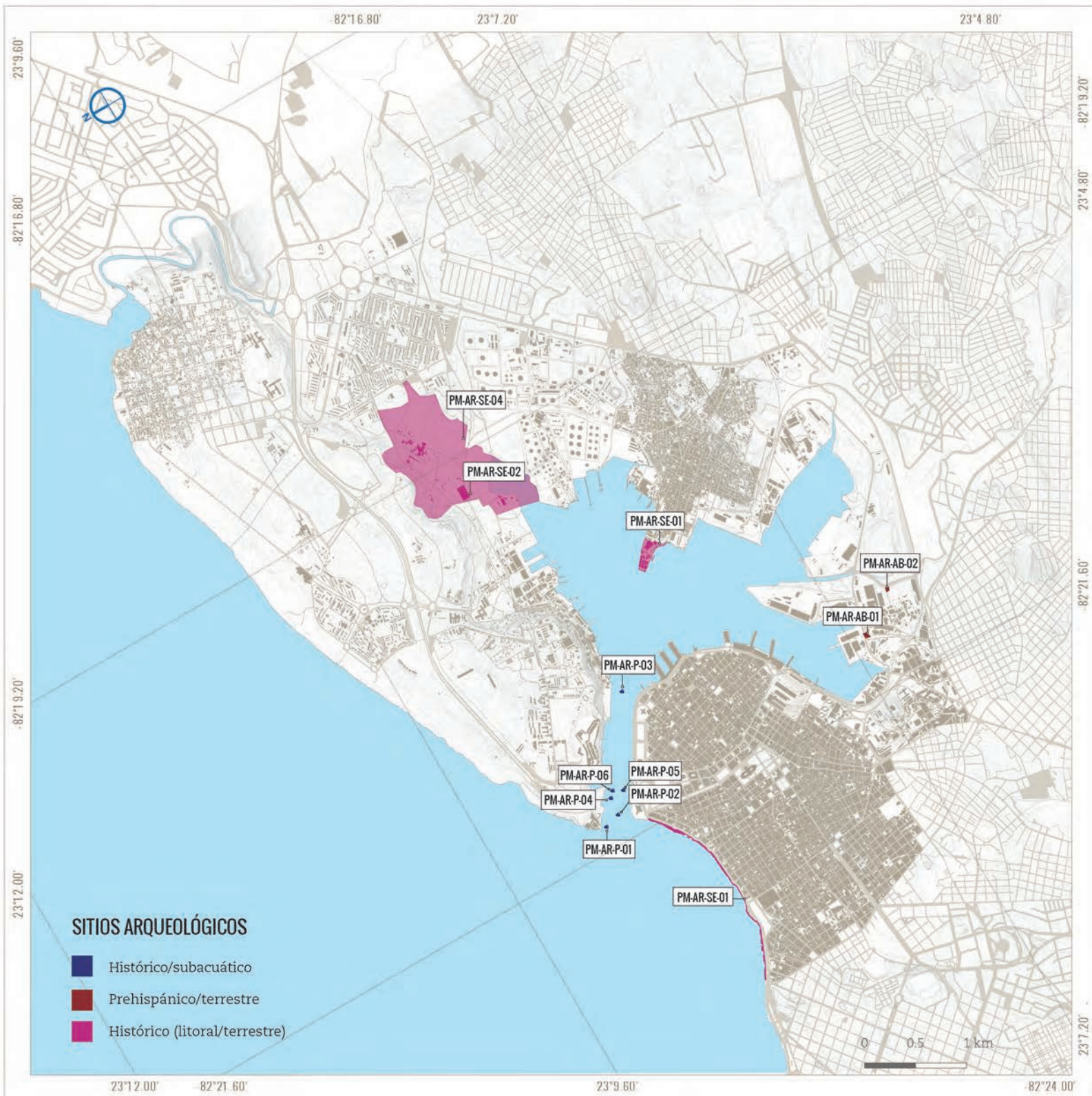
La torre fanal, de escala monumental, se convierte en un gran faro para guiar la navegación en el canal de entrada a la bahía, y funciona con un sistema de iluminación tipo Fresnel. La farola instalada fue un alarde técnico, hecha para resistir intensos huracanes que evocaba, por su función y escala, muchas de las obras que desde la antigüedad habían alcanzado la categoría de símbolos de los puertos. En lo adelante, su presencia identificó al puerto habanero.



Síntesis histórica: Bajo la dirección del ingeniero militar Juan Bautista Antonelli, en 1589 se inicia la construcción del Castillo de los Tres Reyes del Morro junto al Castillo de San Salvador de La Punta, a ambos lados del canal de entrada de la bahía habanera. Hacia 1610 ya se daban por concluidas las obras principales, aunque quedaban pendientes obras complementarias como los alojamientos de tropas, aljibes y almacenes. Resistió durante cuarenta y cuatro días el asedio de la armada inglesa en 1761 y para ser tomado fue necesario que estas tropas dinamitaran el baluarte exterior. Fue reconstruido y modernizado bajo la dirección de Silvestre Abarca y Agustín Crame, quienes estuvieron a cargo de la construcción de la vecina fortaleza de La Cabaña. El Morro constituyó la principal defensa del puerto de La Habana hasta la construcción de La Cabaña en el último tercio de siglo XVIII. Fue restaurado en 1992 bajo la dirección de José Capello.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001. / Martín, María Elena y Eduardo Luis Rodríguez: *La Habana: Guía de Arquitectura*, Sevilla, 1998. / Rigol, Isabel y Ángela Rojas: *Conservación Patrimonial: teoría y crítica*, Editorial UH, La Habana, 2012, pp. 436-438. / Weiss, Joaquín: *Arquitectura colonial cubana siglos XVI-XIX*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1979, pp. 48-55.





CRUCERO «SÁNCHEZ BARCAÍZTEGUI»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-AR-P-01

Dirección: Canal de entrada de la bahía de La Habana
 Municipio: La Habana del Este
 Provincia: La Habana
 Declaratoria: No tiene
 Nombre Original: Crucero «Sánchez Barcaiztegui»
 Nivel de acceso: Libre
 Tipo de propiedad: Estatal
 Contexto: Canal de la bahía, Castillo de los Tres Reyes del Morro

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor patrimonial: Sí

Valor histórico: Sí

Valor cultural: Sí

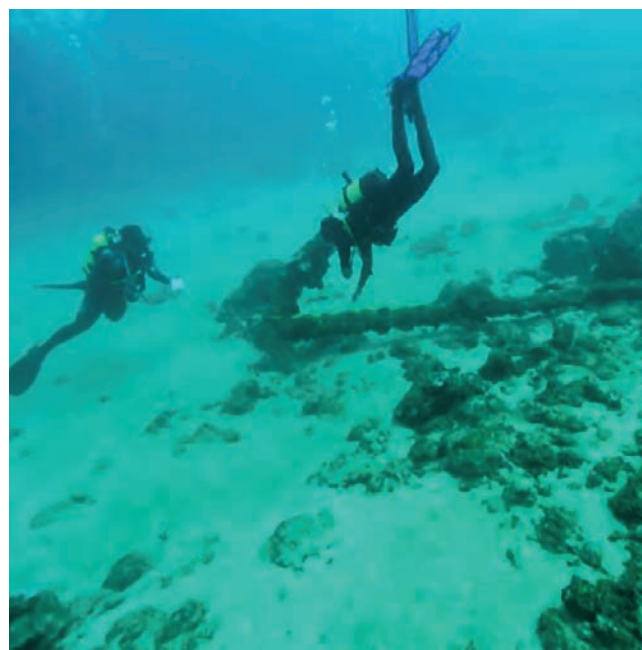
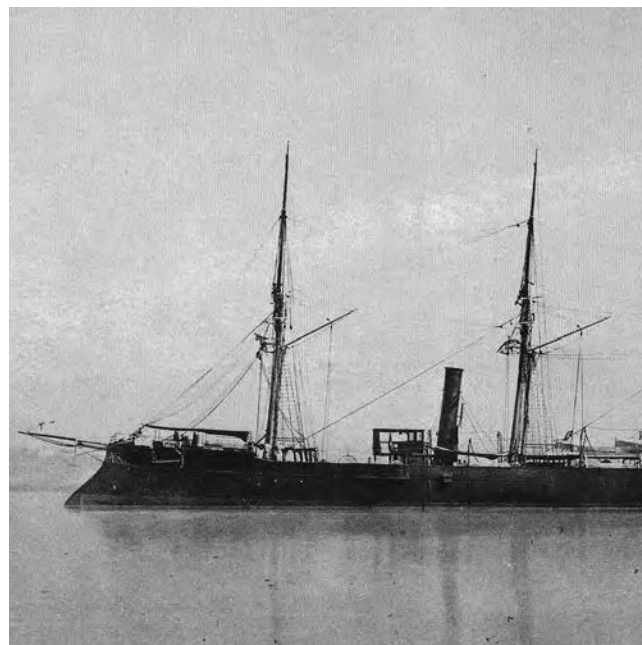
Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Sitio arqueológico

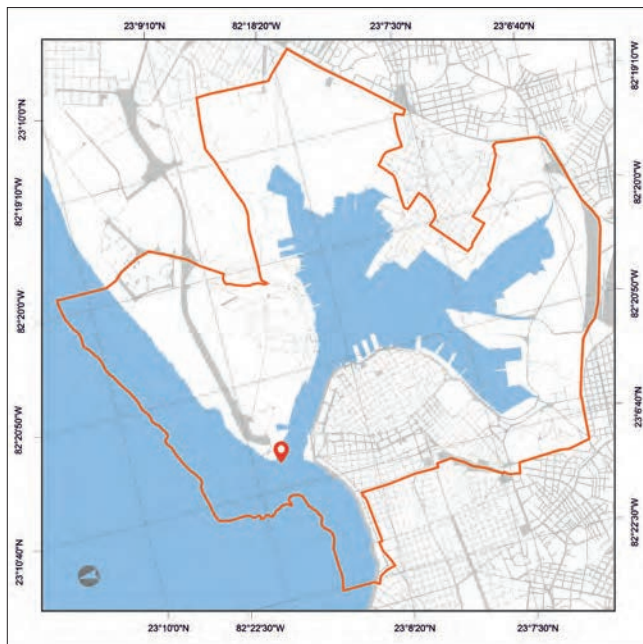
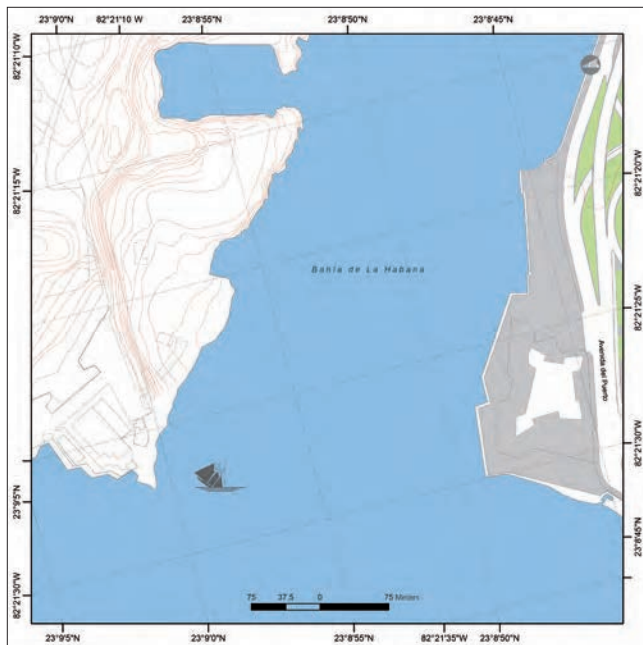
Tipo: histórico/ subacuático

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1876



Longitud:361016.118815569 UTM (norte) Latitud:2560738.62409663 UTM (oeste)



Descripción: El Barcaíztegui era un barco de hierro de 935 t impulsado por una máquina de 1 000 caballos de fuerza que le permitía alcanzar 11 nudos; medía 62 m de eslora, 9.10 de manga y 5.55 de puntal. Cuando fue botado en 1876 tenía tres cañones Hontoria de doce milímetros, tres Krupp de ocho y dos ametralladoras. Al hundirse tenía dos Krupp pequeños, uno de Rivera y ametralladoras. Se encuentra a menos de 24 m de profundidad. Su casco fue seccionado después de hundido por el peligro que representaba para la navegación de esa área.

Síntesis histórica: Puesta su quilla el 23 de noviembre de 1875 en los astilleros de La Seyne, en Toulon, el 23 de marzo de 1876 se lanzaba y el 12 de julio quedaba listo para prestar servicio. Era el segundo de los avisos de hélices contratados para construirse en los astilleros franceses en 1875. Su destino final serían las Antillas, siendo clasificado como buque de segunda clase y luego como crucero de tercera. Una vez en La Habana y después de cumplir numerosas misiones, en la noche del 18 de septiembre de 1895 salía del puerto con órdenes precisas del Comandante del Apostadero, el contralmirante Manuel Delgado Parejo, para que estableciera un sistema de vigilancia costero destinado a frenar el alzamiento. Al zarpar bajo las órdenes del capitán de fragata Francisco Ibáñez a las once de la noche rumbo a Cayo Hueso, un repentino e inesperado fallo eléctrico deja a oscuras el buque mientras intentaba desembocar el canal junto al Morro, en el preciso instante en que el «Nuevo Mortera», al mando del capitán José Viñolas, hacía su entrada. La oscuridad nocturna hizo lo que no pudo evitarse, el Mortera embiste al Barcaíztegui y acto seguido, a pesar de todos los esfuerzos por salvarlo, se hunde a escasos metros de la entrada del puerto. Fallecen en el trágico suceso treinta y seis tripulantes, incluidos los comandantes del Apostadero y del Barcaíztegui. Infructuosos intentos de rescate dan al traste; solo dan fe las fauces de los tiburones que estaban en el lugar y como lentamente el agua de azul marino se vestía de un manto rojo funesto. En la madrugada y la mañana del 19 fueron apareciendo por la costa los cuerpos sin vida de sus últimos tripulantes, en su mayoría mutilados, para días después realizarse las exequias.

Fuente: Archivo Sección Subacuática, Gabinete de Arqueología, OHCH. / Fuentes documentales consultadas en el Archivo Nacional de Cuba, Archivo General de Indias, Diario de la Marina, El Fígaro y Gaceta de La Habana.

CORBETA «SAN ANTONIO»

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-AR-P-02

Dirección: Canal de entrada de la bahía de La Habana
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No tiene
Nombre Original: Corbeta «San Antonio»
Nivel de acceso: Libre
Tipo de propiedad: Estatal
Contexto: Canal de la bahía, Castillo de los Tres Reyes del Morro

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor patrimonial: Sí

Valor histórico: Sí

Valor cultural: Sí

Zona de riesgo Arqueológica: I

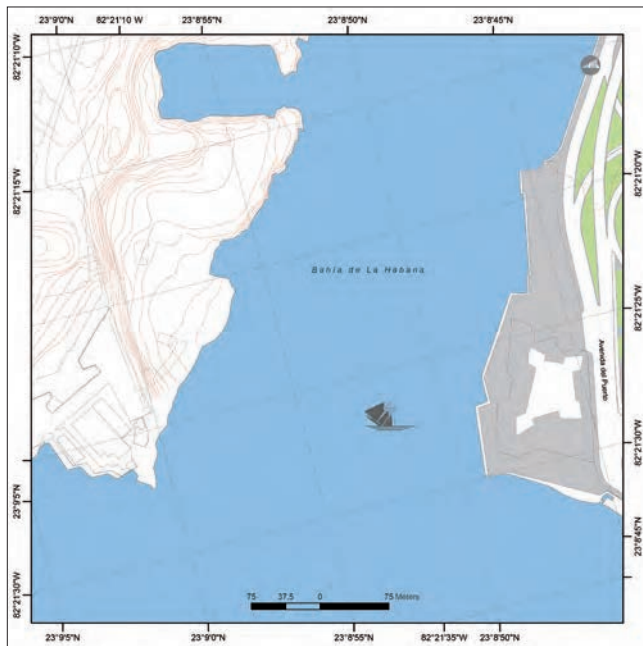
Clasificación: Sitio arqueológico

Tipo: histórico/ subacuático

Época: Siglo xx (primera mitad)

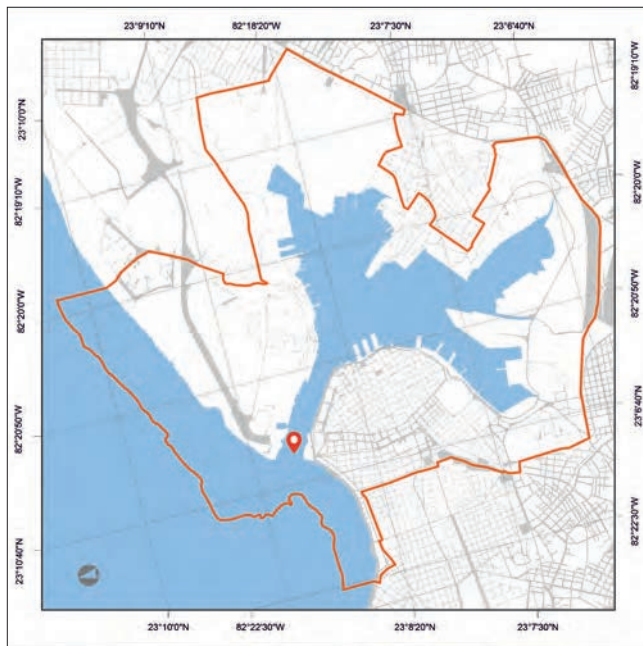


Longitud:361053.62341482 UTM (norte) Latitud:2560542.74100369 UTM (oeste)



Descripción: Corbeta española «San Antonio» de 16.000 t. Se encuentra a menos de 17 m de profundidad. Su casco fue seccionado después de hundido por el peligro que representaba para la navegación de esa área.

Síntesis histórica: Transcurría el 15 de septiembre de 1909, cuando Jaime Roura, capitán de la corbeta española «San Antonio» de 16 000 t y su tripulación de diecisiete hombres, avista el fanal del Morro de La Habana, procedente de Cádiz, Barcelona y Torre Vieja. Traía en sus bodegas 700 t de obras de barro (lozas) para la casa Pons y Compañía y 15 000 sacos de sal consignados a los señores Balcells y Compañía. Era la una y treinta de la tarde cuando intenta embocar el canal, pero una mala maniobra con el buque resulta fatal y encalla en los arrecifes del Castillo del Morro ocasionándole una seria avería. A pesar de las maniobras y los esfuerzos de los prácticos y embarcaciones del puerto por tratar de conducirla al Bajo de San Telmo para que no se hundiera en medio del canal, toman la determinación de abandonarla con todo lo que traía, en la restinga de la Punta. La avería ocurría en el fondo del casco y una vía de agua le inundaba la bodega. Hubo intentos por salvarla después de desarbolarla, pero no hubo más remedio que dejarla a merced de las aguas. En uno de los diarios que publicaba el acontecimiento se decía que no era posible salvar ni una libra del chocolate tipo francés de la estrella que la barca San Antonio llevaba a bordo.



Fuente: Archivo Sección Arqueología Subacuática, Gabinete de Arqueología, OHC. / Archivo Nacional de Cuba, Archivo General de Indias, Diario de la Marina, El Figaro y Gaceta de La Habana.

RESTOS ARQUEOLÓGICOS DE LOS ALMACENES DE SANTA CATALINA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-AR-SE-01

Dirección: Punta de Santa Catalina

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Almacenes de Santa Catalina

Uso original: Almacén de azúcar, frutos y otros recursos

Nivel de acceso: Restringido

Tipo de propiedad: estatal

Propietario: GEOCUBA

Contexto: Punta de Santa Catalina

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor histórico: Sí

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Sitio arqueológico

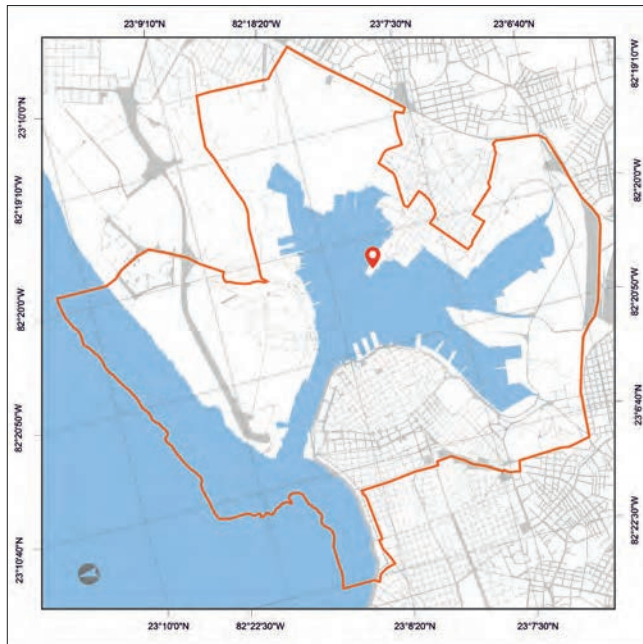
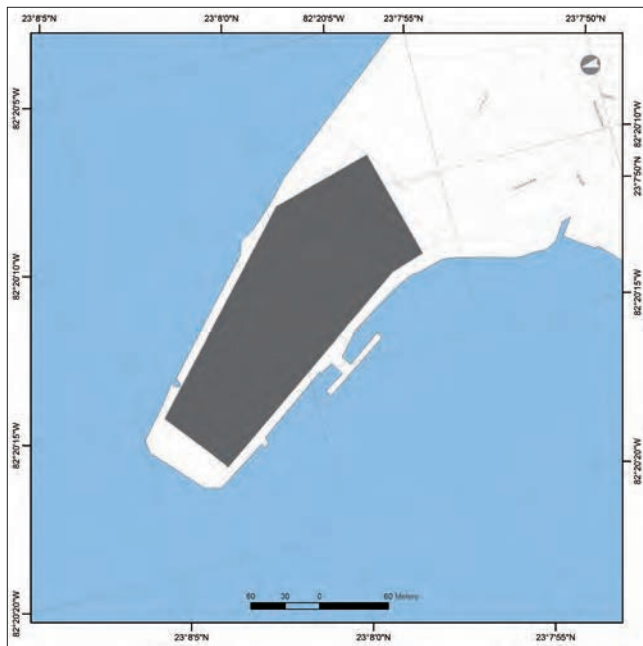
Tipo: histórico/ terrestre

Época: Siglo XIX

Año de construcción: 1860



Longitud:363122.471481716 UTM (norte) Latitud:2558907.32221622 UTM (oeste)



Descripción: Durante el siglo XIX la renovación de la arquitectura habanera estuvo relacionada muy estrechamente con el uso del hierro y del vidrio, siguiendo la tendencia internacional de la época, la que se adaptó perfectamente a la infraestructura portuaria. Estas estructuras metálicas en el siglo XIX, dejaron una impronta determinante en la modernización del puerto habanero. Los antiguos almacenes fueron diseñados y fundidos en la fábrica de New York, por James Bogardus, pionero de las construcciones prefabricadas de hierro en el mundo, y fueron tal vez su máxima expresión junto a los de San José. Ambas instalaciones adoptaron el modelo de concentración de muelles y almacenes para ahorrar tiempo y mano de obra en el transporte que, en La Habana, recibieron la denominación de «almacenes de depósito». Sobre ellas Samuel Hazard en 1866 publicó en su obra *Cuba a pluma y lápiz* un grabado con el siguiente pie: «Vista interior de los almacenes de azúcar de Santa Catalina, cuya estructura de acero fundido fue diseñada y construida bajo la dirección del gran arquitecto norteamericano James Bogardus (1800-1874)». Los almacenes han desaparecido, solo quedan como testigos los basamentos en forma de arcos de ladrillo que aún pueden apreciarse en el borde costero de la punta de Santa Catalina.

Bienes muebles: Cuenta con un reglamento: Reglamento de la Compañía Anónima denominada Almacenes de Santa Catalina, Habana, Imprenta La Antilla (Calle Cuba no. 51), 1864. Biblioteca Nacional de España.

Síntesis histórica: Estos almacenes fueron propiedad de la Sociedad Mercantil anónima denominada «Almacenes de Santa Catalina», con una duración de ochenta años. El reglamento de la compañía establecía su objeto: construir almacenes «en un punto denominado Bajo de Regla» en el borde portuario, en «21 solares de 1080 varas cuadradas cada uno» para el depósito de frutos, efectos y valores de toda especie, incluso de metales preciosos en barras o acuñados, cubriendo un área aproximada de 15 800 m². Este reglamento estableció otros aspectos como la estructura, forma de utilización, la dirección y el funcionamiento interno de la compañía, el manejo de las utilidades y de los litigios, entre otros aspectos organizativos y administrativos. El capital inicial de la compañía fue de 615 000 pesos divididos en 615 acciones de mil pesos cada una.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001. / Reglamento de la Compañía Anónima denominada Almacenes de Santa Catalina, Habana, Imprenta La Antilla (Calle Cuba no.51), Biblioteca Nacional de España, 1864. / Rodríguez Marcano, Yamira: *Estudio Histórico Puerto Viejo*. Centro de Información «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA.

BAÑOS DE MAR

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-AR-SE-03

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: No tiene

Nombre Original: Baños de mar

Nivel de acceso: Libre

Tipo de propiedad: Estatal

Integridad: Muy transformado

Autenticidad: Por su localización y entorno

Contexto: Malecón de La Habana

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor patrimonial: Sí

Valor histórico: Sí

Valor cultural: Sí

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Sitio arqueológico

Tipo: histórico/litoral

Época: Siglo XIX

Año de construcción: Siglo XIX

Profundidad (bajo mar): 0,75-2,0 m



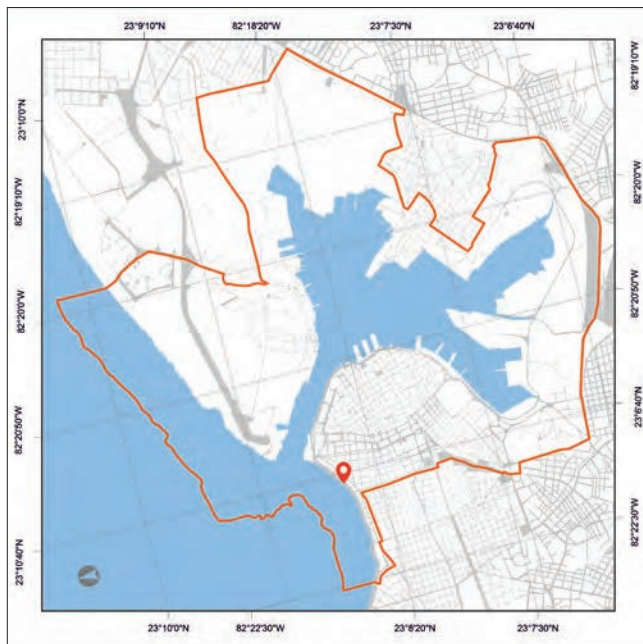
Longitud:360033.36794422 UTM (norte) Latitud:2560006.76682097 UTM (oeste)



Descripción: Estructuras trabajadas en la roca que se caracterizan por poseer, en la mayoría de los casos (vista en planta), una morfología rectangular o cuadrada y se prolongan hasta la línea de costa con profundidades que oscilan entre 0,75 m y los 2,0 m, aproximadamente, hacia un pequeño desnivel que se observa de forma general en la pendiente submarina.

Síntesis histórica: Luego de un análisis histórico-cartográfico y toponímico, auxiliados de los mapas temáticos y planos antiguos de mediados del siglo XIX y de otros planos de La Habana, se demuestra que los baños datan de la segunda mitad de ese siglo, según referencia histórica, pero pudieron tener su origen a finales del siglo XVIII o primera mitad del XIX. Estos recorren toda la línea litoral de la costa norte desde el castillo de La Punta hasta el parque Maceo, según el sector. Cada uno se identifica, de este a oeste, con los Baños Campos de Elíseos, San Rafael o del Recreo, Los Soldados o de la Tropa, Las Delicias o de La Isleña, Beneficencia y los de Matazón. Los baños que se extienden hacia la desaparecida Caleta de San Lázaro, datan de finales del siglo XVIII, y los que se prolongan a lo largo de la línea de costa del Malecón pertenecerían a la segunda década del siglo XIX.

Fuente: Carta Arqueológica de la ciudad. ArqueoSIG, Plan de gestión Patrimonio Arqueológico, Gabinete de Arqueología, OHCH.



PAISAJE NATURAL PROTEGIDO ENSENADA DE TISCORNIA

Dirección: Ensenada de Tiscornia

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: Área protegida. Zona con Regulación Especial de alta significación ambiental e importancia histórico-cultural.

Fecha de la declaratoria: Resolución no. 9185/ 2021

Nombre Original: Triscornia

Uso original: Área natural, humedal

Uso actual: Área natural, humedal

Nivel de acceso: Libre

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Afectaciones del mangle rojo por contaminación de la refinería

Autenticidad: Área natural de manglares y de refugio para la avifauna

Contexto: Poblados, escarpe, instalaciones industriales, cuerpo de agua

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: I

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

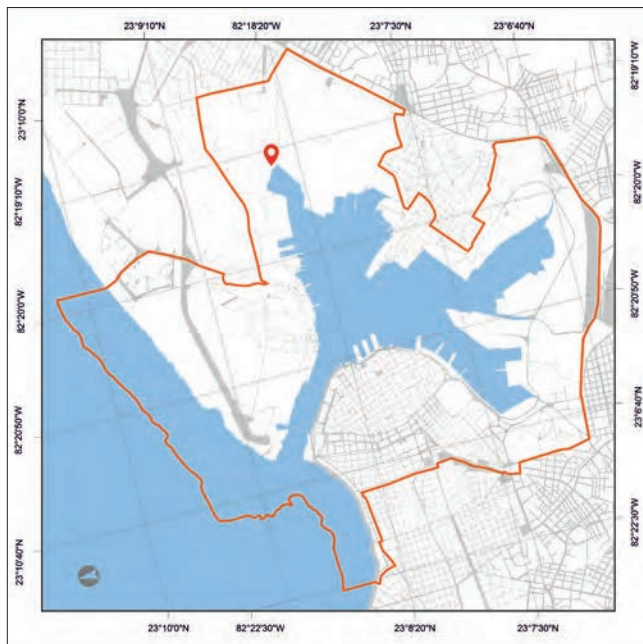
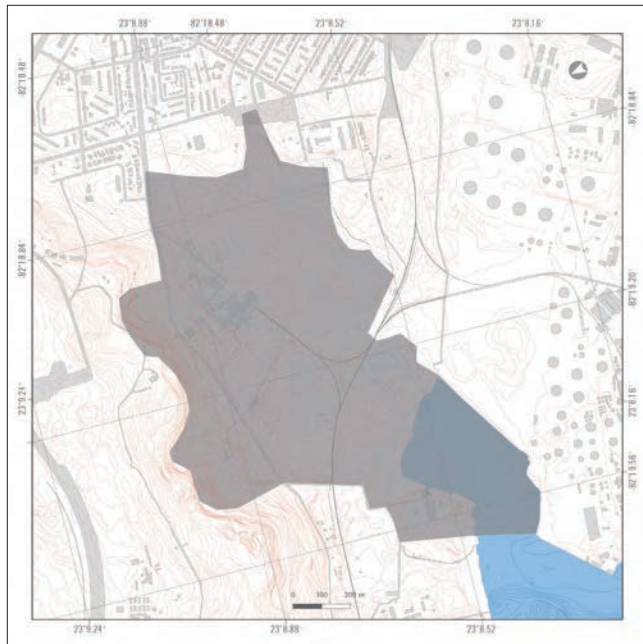
Clasificación: Sitio arqueológico

Tipo: histórico/litoral

Superficie: 69,3 ha



Longitud:364900.061242585 UTM (norte) Latitud:2560216.16024666 UTM (oeste)

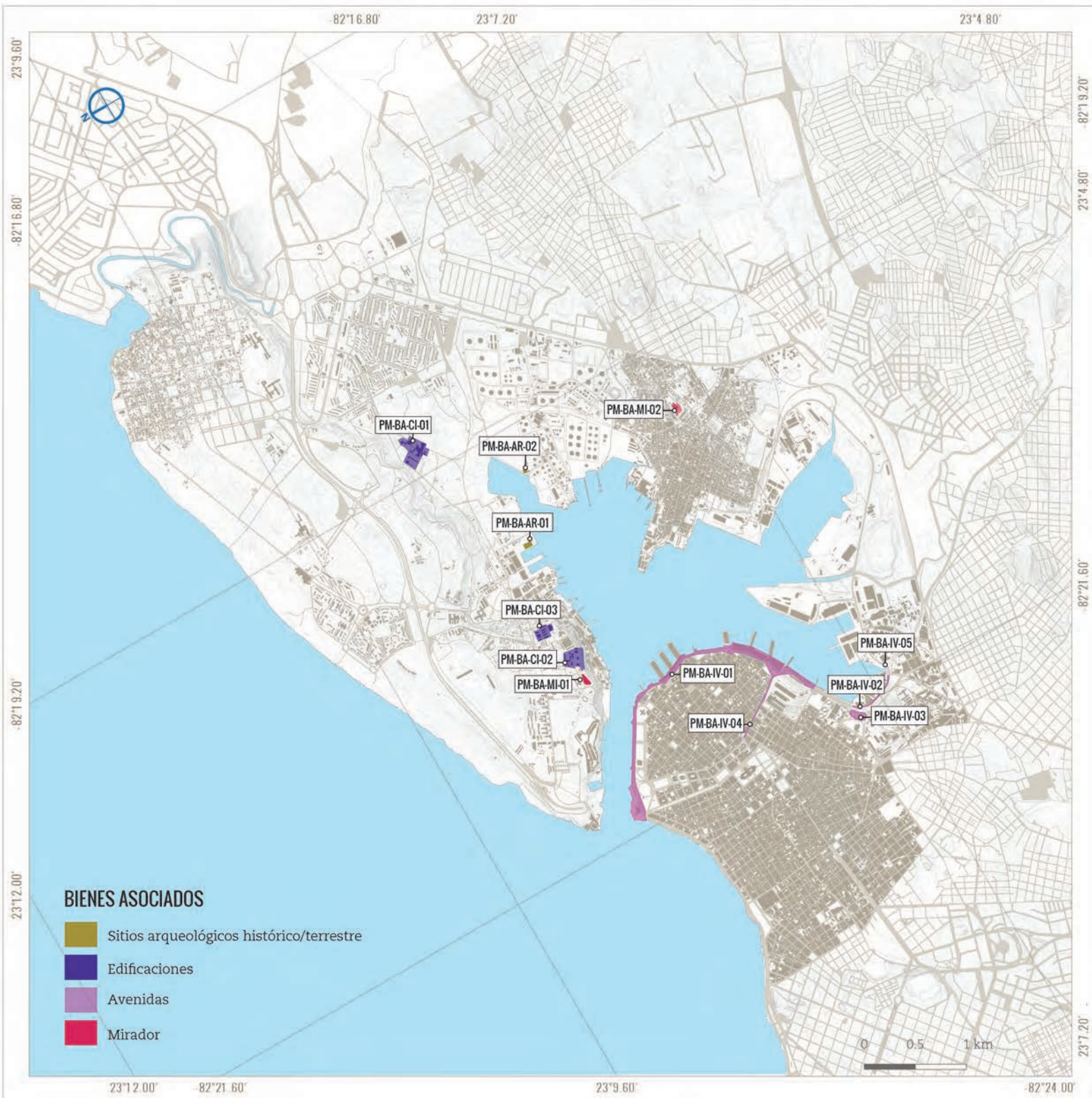


Descripción: A pesar de las fuertes tensiones que han transformado el ecosistema de manglar en esta área, aún presta importantes servicios ambientales y mantiene valores que se dimensionan en el contexto, al ser parte de una de las bahías históricamente más contaminadas del país. El área del reservorio es de 69,03 ha: 52,77 ha de área terrestre y 16,26 ha de área marina. El humedal de Triscornia, además, es un área de arribo de aves migratorias a la región occidental de Cuba y constituye un refugio alternativo de descanso para la avifauna acuática en el sector costero de La Habana, con grandes potencialidades para convertirse en un sitio de interés de la conservación de la avifauna en la provincia, pues amortigua los efectos de reducción de áreas de alimentación y descanso disponibles para estas especies. Recientemente, en 2021 se le otorgó la condición de Área protegida y como Zona Especial de alta significación ambiental e importancia histórica y cultural. Dentro de la zona se ubica el antiguo Centro de Investigación de Materiales de Construcción y la desactivada termoeléctrica «Frank País».

Síntesis histórica: El nombre de ensenada de Triscornia o Triscornia se debe al maestro de ribera don José Triscornia, quien se asentó próximo al lugar a finales del siglo XVII. En el XVIII realizó la construcción de muelles con fines comerciales y creó un carenero en la zona. En el siglo XIX existió en el área el «Fuerte de Triscornia», construido en madera. En los inicios del período republicano estuvo asentado en el lugar, un campamento de inmigrantes. En marzo de 1903, el teniente E.J. Dorm comunica a la legislación norteamericana que, por orden del secretario de Marina de los EEUU, deben ser retirados los efectivos de los edificios, almacenes y muelles de Triscornia. En esta etapa fue construida la línea férrea por la compañía norteamericana Hershey, uno de las primeras acciones que afectaron el humedal, a lo que se añadió la progresiva urbanización de la zona, la extensión del puerto y la construcción de la refinera de petróleo Belot.

Fuente: Instituto de Ecología y Sistemática (IES): Estudio línea base de biodiversidad Terrestre de la Ensenada de Triscornia, Bahía de La Habana. Grupo de Trabajo Bahía de La Habana, 2011. Resolución no. 9185/2021.





AVENIDA DEL PUERTO-SAN PEDRO-DESAMPARADOS

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-BA-IV-01

Dirección: Avenida del Puerto-San Pedro-Desamparados
Municipio: La Habana Vieja
Provincia: La Habana
Declaratoria: No posee
Nombre Original: Avenida Carlos Manuel de Céspedes
Nivel de acceso: Libre
Tipo de propiedad: Estatal
Uso original: Vial
Uso actual: Vial
Integridad: Transformado
Autenticidad: Por su uso y función
Contexto: Canal de entrada a la bahía, Castillo de la Real Fuerza, Lonja del comercio, Plaza e Iglesia de San Francisco, Marina de Guerra, Iglesia de Paula, Centro Cultural Almacenes de San José, Cervecería Antiguo Almacén del Tabaco y la Madera, Muelles y Almacenes Juan Manuel Díaz, Archivo Nacional de Cuba, espigón y muelle Aracelio Iglesias, Centro Histórico

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Infraestructura

Tipología: Infraestructura vial

Época: siglo XIX

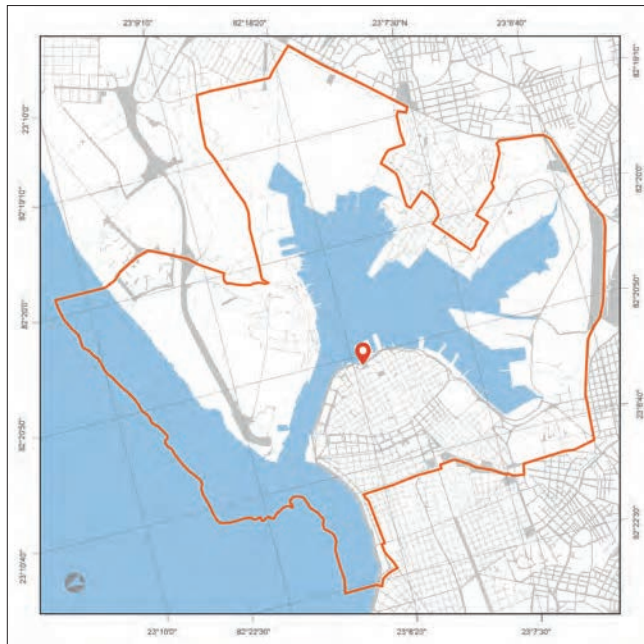
Año de construcción: 1848

Año de ampliación y/o reforma: 1926, 1944-1947, 1956-1957, 2012

Largo: 2,70 km



Longitud:361598.368871204 UTM (norte) Latitud:2559199.42309118 UTM (oeste)



Descripción: Esta arteria principal situada en el borde occidental de la bahía fue construida según el Plan de Forestier en 1926. El vial se conectó con varios segmentos que tienen su denominación. Su primer tramo, desde el Castillo de San Salvador de la Punta hasta la Capitanía del Puerto se reconoció como Avenida Carlos Manuel de Céspedes; entre las calles O' Reilly y Luz, que se registra como San Pedro; a continuación se conoce como Alameda de Paula; continúa con el nombre Desamparados, al rebasar la antigua Iglesia de Paula hasta los límites con la calle Egido. Luego discurre por el borde de la Ensenada de Atarés –tramo antes conocido como Avenida del Arsenal– hasta entroncar con la calle Jesús López (Gancedo), donde concluye y se enlaza con el Anillo del Puerto.

Síntesis histórica: El Capitán General Federico Roncali, dispuso la construcción del Paseo de Roncali el que a partir de 1850, quedó como una continuidad del salón de O'Donnell o Alameda de Paula. En décadas posteriores en su borde costero se construyeron grandes naves para almacenes, depósito de maderas y un ramal del ferrocarril. Ello motivó la pérdida de importancia del paseo y su desaparición. Durante la República muchas instalaciones se convirtieron en navieras y empresas norteamericanas, por lo cual la calle adquirió una vocación portuaria. Las obras de la Avenida del Puerto y su malecón se iniciaron en marzo de 1926 y concluyeron en 1928. Fue ganado al mar una superficie de 111 000 metros cuadrados las cuales fueron rellenadas. De esta manera se logró enlazar la nueva avenida con el Malecón o Avenida del Golfo y en sentido inverso con la zona sur de la ciudad. En los años 40 del pasado siglo, se hicieron reformas con el Plan de Obras Públicas y el Plano Regulador de La Habana. La vía fue ensanchada, para ello se expropiaron y demolieron algunas viviendas. Las obras lograron el ensanche de la avenida y la descongestión del tránsito. Entre 1956 y 1957 se ejecutó un proyecto para la terminación del muro del Malecón y un muelle para la Marina de Guerra. En 2011 la Empresa RESTAURA de la OHCH presentó un proyecto de reanimación de la avenida y de instalaciones aledañas que mereció el Premio Gubbio de ese año como reconocimiento internacional a la puesta en marcha de acciones encaminadas a la protección, la revitalización patrimonial y la recalificación de ambientes urbanos y territoriales.

Fuente: Fernández Santalices, Manuel: *Calles de La Habana. Arte, historia y tradiciones en las calles y plazas de La Habana Vieja*. Agualarga, Editores, S.L, Madrid. 2000 / Roig de Leuchsering, Emilio: *La Habana. Apuntes históricos*, Editora del Consejo Nacional de Cultura, t. II, La Habana, 1963.

AVENIDA EGIDO

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-BA-IV-04

Dirección: Avenida Egido

Municipio: La Habana Vieja

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Avenida Egido

Nivel de acceso: Libre

Tipo de propiedad: Estatal

Uso original: Vial

Uso actual: Vial

Contexto: Estación Central de Ferrocarril, restos de las Murallas, antiguo

Reparto Las Murallas, Almacenes y Muelle Juan Manuel Díaz, Muelle La

Coubre, Avenida Desamparados

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor urbano: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Infraestructura

Tipología: Infraestructura vial

Época: siglo XVIII

Año de ampliación y/o reforma: 1944

Largo: 0,75 km



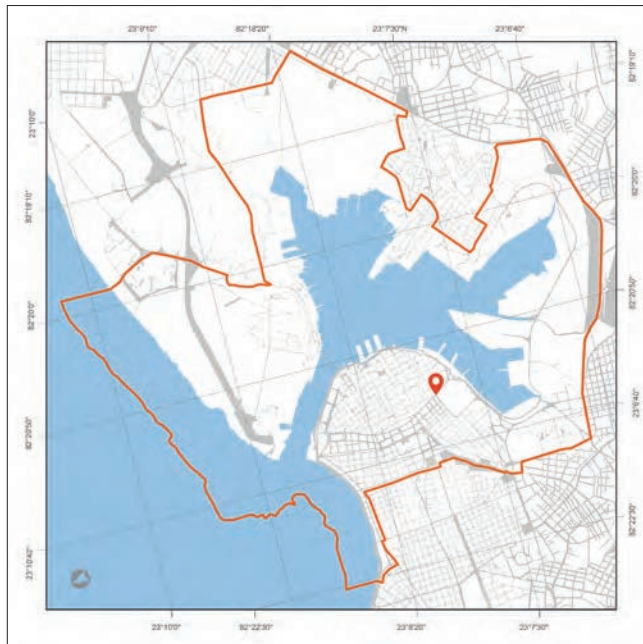
Longitud:361293.593150412 UTM (norte) Latitud:2558675.13631167 UTM (oeste)



Descripción: La calle Egido, considerada como una vía colectora, delimita una porción del reparto de Las Murallas con la zona sur de La Habana intramural, hoy centro histórico. Como parte del Plan de Obras Públicas del gobierno de Ramón Grau San Martín en la década del cuarenta del siglo xx la calle Egido fue ampliada frente a la Estación Central de Ferrocarriles. El ensanche dio una nueva perspectiva al antiguo tramo de la muralla y abrió una nueva vía de acceso a la entonces conocida vía de circunvalación (Desamparados-Avenida del Puerto). La obra respondió al Plano Regulador de La Habana donde un circuito primario de avenidas resolvía los problemas básicos del tránsito habanero. Entre los edificios notables que asoman a la calle se pueden citar la Estación Central de Ferrocarriles, el Palacio de Balboa, antigua sede de gobierno provincial, y el Palacio de las Ursulinas.

Síntesis histórica: A pesar de existir imprecisiones en la delimitación de esta calle con la de Monserrate, con la cual conecta y da continuidad, muchos historiadores y fuentes documentales fijan sus límites entre la desaparecida calle Nueva y Sola y la desembocadura de la calle Muralla en la Plazuela de las Ursulinas. Durante el siglo XVIII, para mencionar esta calle se expresaba: «calle que de la puerta principal de la real muralla, va a la puerta del astillero». Discurre a lo largo de los terrenos donde antes estuvo la muralla de tierra y se conoció como «de los Ejidos» porque con ese nombre se definía los terrenos limítrofes entre las últimas casas de la ciudad con las murallas. Es decir, solían ser los terrenos o tierras comunales que se encontraban a la salida de los pueblos, los cuales eran propiedad del municipio o del estado. En los lienzos de muralla que existían en lo que hoy es la calle había tres puertas: La Puerta de la Tenaza, única que llega a nuestros días; la Puerta del Arsenal y la Puerta de Tierra.

Fuente: Roig de Leuchsering, Emilio: *La Habana. Apuntes históricos*, Editora del Consejo Nacional de Cultura, t. II, La Habana, 1963. / Fernández Santalices, Manuel: *Calles de La Habana. Arte, historia y tradiciones en las calles y plazas de La Habana Vieja*, Aguilar, Editores, S.L, Madrid. 2000.



CRISTO DE LA HABANA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-BA-MI-01

Dirección: Carretera de Los Cocos

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: Monumento Nacional

Fecha de la declaratoria: 1 de abril de 2016

Nombre Original: Cristo de La Habana

Nivel de acceso: Libre

Tipo de propiedad: Estatal

Uso original: Mirador

Uso actual: Mirador

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su localización y entorno; por constituir un símbolo de la ciudad

Contexto: Fortaleza San Carlos de la Cabaña, Observatorio Nacional (Instituto de Meteorología), Canal de entrada de la Bahía de La Habana, Centro Cultural Casa del Che en La Cabaña y Complejo de Museos Históricos Militares (Parque Militar Morro Cabaña).

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor histórico: Si

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Valor cultural: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Mirador

Tipología: Mirador

Época: siglo xx (segunda mitad)

Año de construcción: 1958

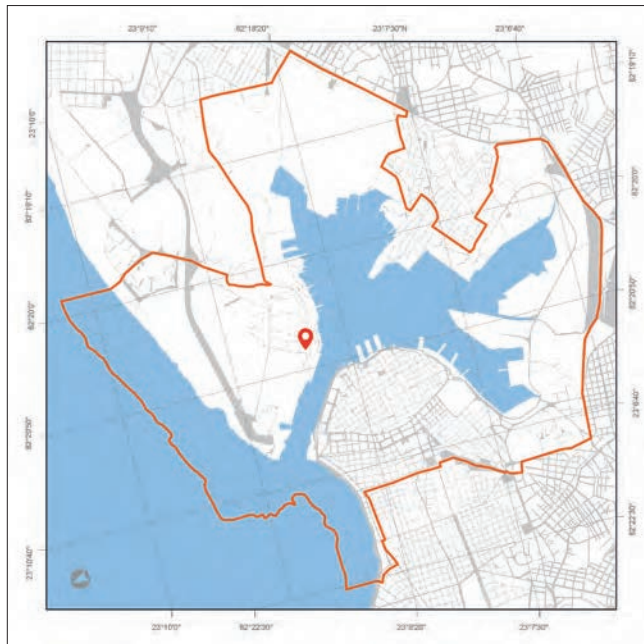
Años de ampliación y/o reforma: 1961, 1962, 1986, 2013

Superficie de la parcela: 5 320 m²

Altura: 20 m



Longitud:362368.873045164 UTM (norte) Latitud:2560125.06874487 UTM (oeste)



Descripción: La pieza escultórica, obra de la artista cubana Jilma Madera Valiente, fue labrada en Italia en mármol blanco de Carrara y seccionada en sesenta y siete piezas. La imagen posee unos 20 m de altura y descansa sobre una base de 3 m en la conocida colina de La Cabaña. La estatua está sostenida en su centro por una estructura de acero que llega hasta la cabeza. Cada pieza de mármol fue sujeta con tensores de acero a dicha estructura y luego el espacio vacío interior fue relleno con concreto.

La figura del Cristo, desde su montículo, aparece de pie con una mano en alto bendiciendo la ciudad y la otra en el pecho. En tres ocasiones la estatua fue impactada por rayos provocándole severos daños. En 1986, luego de recibir una fuerte descarga se reparó y se le colocó un pararrayos.

Síntesis histórica: La obra fue develada el 25 de diciembre de 1958 y bendecida por el entonces Cardenal Jaime Arteaga. En 2013 el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural le otorgó el Premio Nacional de Restauración «por el excepcional y riguroso trabajo de investigación científica, el diagnóstico certero de un monumento escultórico de dimensiones excepcionales que implicó tareas riesgosas y artísticas, y el rescate de un hito importante de la ciudad capital», a cargo de un equipo multidisciplinario de la Oficina del Historiador de la Ciudad. Cuatro años más tarde, en atención a los valores artísticos de esta majestuosa escultura, icono de la capital, fue declarada Monumento Nacional. Es uno de los atractivos turísticos de La Habana, un excelente mirador desde el cual se divisan vistas atractivas de la ciudad y de la bahía habanera.

Fuente: Cuevas Toraya, Juan de las: *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001. / Roig de Leuchsering, Emilio: *La Habana. Apuntes históricos*, Editora del Consejo Nacional de Cultura, t. II, La Habana, 1963. / Comisión Nacional de Monumentos, Resolución no.02: Cristo de La Habana. La Habana, 2016.

MIRADOR COLINA LENIN

CÓDIGO DIGITAL SIT **PM-BA-MI-02**

Dirección: Calle Colina entre Enlace, Rotaria, Calzada Nueva de Casablanca y Calzada Vieja

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: Monumento Nacional

Fecha de la declaratoria: 6 de febrero de 1984

Nombre Original: Loma del Fortín

Nivel de acceso: Libre

Tipo de propiedad: Estatal

Uso original: Mirador

Uso actual: Sitio de homenaje y mirador

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su localización y entorno

Contexto: Loma el Fortín

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: I

Valor histórico: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Mirador

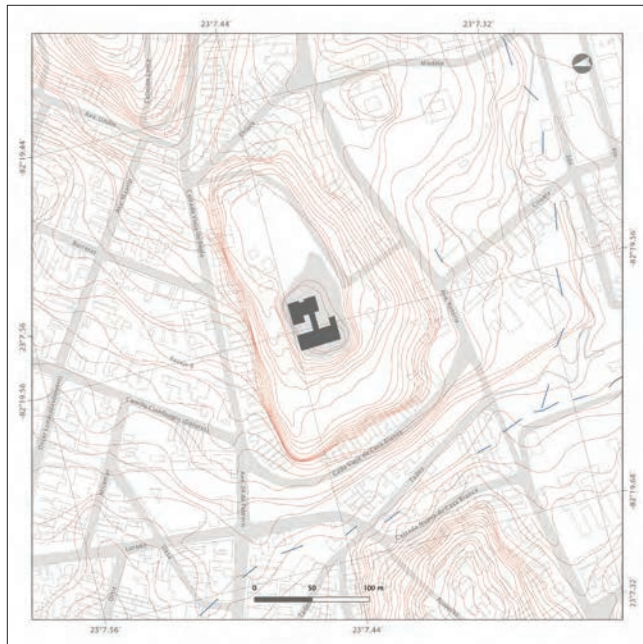
Tipología: Mirador

Época: siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1924



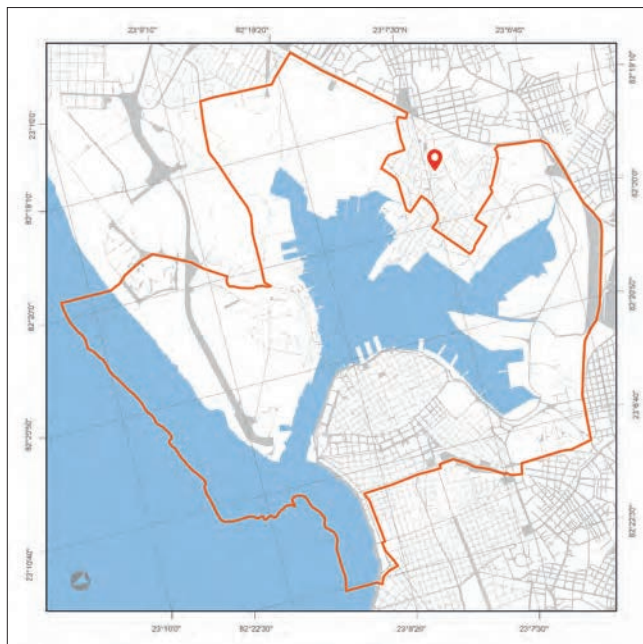
Longitud:364205.417342812 UTM (norte) Latitud:2557840.160328 UTM (oeste)



Descripción: Es uno de los sitios más altos de Regla, desde donde se puede visualizar gran parte del entorno industrial como la refinería «Nico López», los molinos de Regla, el puerto pesquero, entre otros, además del paisaje de la bahía habanera. En 1984 la artista cubana Thelma Marín creó un altorrelieve en bronce en la ladera del montículo, con el rostro de Vladimir Ilich Lenin, el que domina el conjunto monumental. También forman parte del mismo siete figuras humanas de 2 m de alto, esculpidas en mármol, que rodean al Árbol de la Paz, y que simbolizan la solidaridad humana, además de otras once figuras agrupadas, que señalan el rostro de Lenin. En el sitio se encuentran una gran plaza, una sala de exposición y museo, un salón de protocolos y otros locales de servicios auxiliares, muy deteriorados.

Síntesis histórica: Posee una estrecha vinculación con las luchas del movimiento obrero cubano. La conocida Loma del Fortín en el término municipal de Regla cambió su nombre por el de Colina Lenin en 1924 por un decreto del alcalde Antonio Celestino Bosch Martínez, a solicitud de los obreros y en homenaje póstumo al líder del proletariado mundial. Al darse a conocer la noticia del fallecimiento de Lenin se convocó al pueblo de Regla para asistir el 27 de enero a la loma para plantar un olivo en la Colina que llevaría su nombre y guardar dos minutos de silencio. La Colina Lenin representó el primer homenaje rendido fuera del territorio de la entonces URSS al líder de la Revolución de Octubre. Al cumplirse sesenta años del fallecimiento de Lenin el sitio fue declarado Monumento Nacional.

Fuente: Comisión Nacional de Monumentos. Resolución no. 45. Colina Lenin. La Habana, 6 de febrero 1984. / Cosme Baños, Pedro y otros: *Historia de Regla. Ciudad de La Habana. La identidad de la provincia y sus municipios*, Editorial Imágenes, 2006.



CENTRO TÉCNICO DE LA CONSTRUCCIÓN Y LOS MATERIALES

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-BA-CI-01

Dirección: Carretera de Casablanca y Vivero

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: Área protegida. Zona con Regulación Especial de alta significación ambiental e importancia histórico-cultural

Fecha de la declaratoria: Resolución no. 9185/ 2021

Nombre Original: Unidad de Investigaciones Técnicas

Uso original: Investigaciones científicas en el campo de las construcciones y los materiales de construcción

Uso actual: Desactivado

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Ministerio de la Construcción (MICONS)

Tipo de propiedad: Estatal

Conservación: Regular

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su forma y diseño

Contexto: Carretera de Casablanca, Zona de Triscornia

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor tipológico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: II

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Talleres / Administrativa

Época: Siglo xx (segunda mitad)

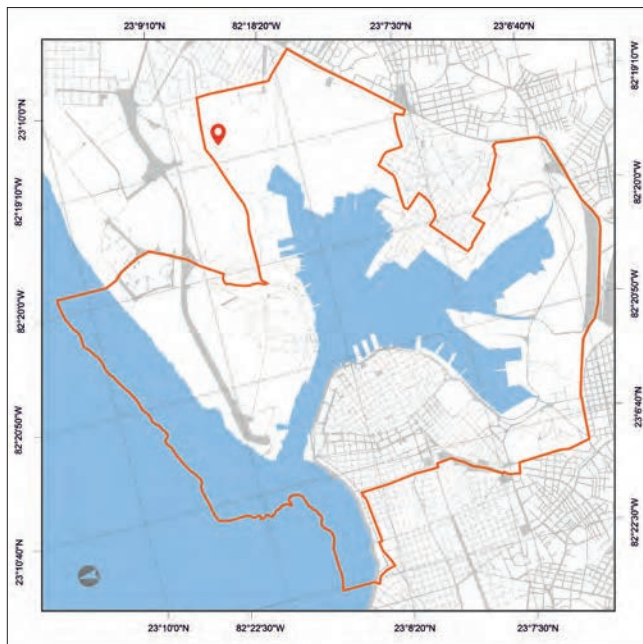
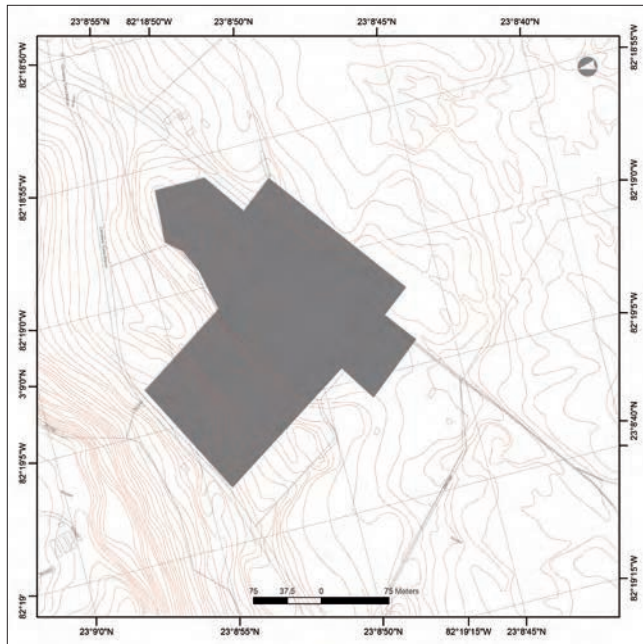
Año de construcción: 1963

Año de ampliación y/o reforma: Década de 1970

Superficie: 13 ha



Longitud:365155.793062497 UTM (norte) Latitud:2560466.85404504 UTM (oeste)



Descripción: Esta instalación fue creada para la elaboración, coordinación y ejecución de las principales investigaciones científicas de las construcciones y los materiales de construcción. Se realizaron estudios que permitieron el desarrollo y utilización de los sistemas prefabricados Gran Panel IV y LH, entre otros, así como traviesas Cuba 71 y las losas doble T prefabricadas. El conjunto está compuesto por diferentes edificios del sistema Girón, naves con estructura metálica o con tipología industrial, con dimensiones y alturas diversas, que correspondían a las funciones administrativas e investigativas del complejo. Existe, además, una edificación muy singular diseñada por Hugo D'Costa con una estructura a manera de «cáscara», donde radicaba el Grupo de Proyectos. Algunos edificios fueron incorporados en la década de 1970. Actualmente la mayor parte de las instalaciones están ociosas.

Síntesis histórica: La creación de centros de investigación de este tipo surge a partir de la necesidad del país de desarrollar la actividad científica en correspondencia con la acelerada actividad constructiva que se produce a partir de los años 1960. En este año, surge el Departamento de Investigaciones Técnicas radicado en el municipio Plaza de la Revolución. En 1963 comienza la construcción de este centro experimental en el municipio de Regla, que cambia su denominación en 1965 como Unidad de Investigaciones Técnicas. En 1969 adopta las siglas C.I.E.C, Centro de Investigación y Experimentación de la Construcción, hasta que adquiere su denominación final después de 1980.

Fuente: Machado, Bruno J.: *Casa Blanca, hallé su oscura luz*. Impreso en los talleres del Instituto Nacional Poligráfico Alfredo López, La Habana, 1987. Resolución No. 9185/2021.

INSTITUTO DE METEOROLOGÍA

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-BA-CI-02

Dirección: Loma de Casablanca

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: No posee

Nombre Original: Observatorio Nacional de La Habana

Uso original: Investigaciones Meteorológicas

Uso actual: Instituto de Meteorología de la República de Cuba

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Ministerio de Ciencia Tecnología y Medioambiente (CITMA)

Tipo de propiedad: Estatal

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su localización y entorno; por su forma y diseño; por su uso y función

Contexto: Cristo de La Habana, Residencia del Che en La Cabaña, Complejo de Museos Históricos Militares (Parque Histórico Militar Morro-Cabaña), Carretera del Cristo a Casablanca, Edificio del Estado Mayor de la Defensa Civil

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: Si / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: III

Valor histórico: Si

Valor urbano: Si

Valor paisajístico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Civil pública

Época: Siglo xx (primera mitad)

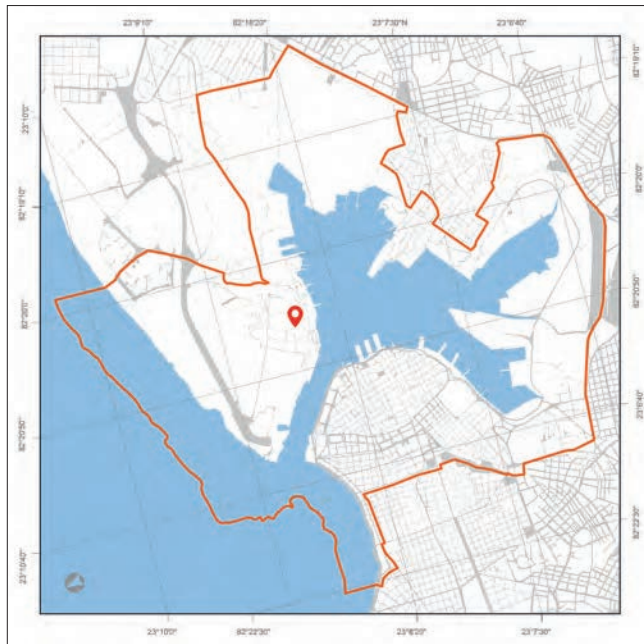
Año de construcción: 1908

Años de ampliación y/o reforma: 1934, 1937; 1969

Superficie del bien: 0,037 km²



Longitud:362610.169308048 UTM (norte) Latitud:2560113.75668237 UTM (oeste)



Descripción: Ubicada en la colina de Casablanca desde el año 1908, esta institución científica es uno de los tres centinelas habaneros, junto a las fortificaciones de El Morro y La Cabaña, que asoman a la rada habanera en su porción norte. Entre los años 1934 y 1937 se construyó un nuevo edificio para el Observatorio. El moderno inmueble fue dotado con todos los instrumentos necesarios para la medición de las variables meteorológicas, al tiempo que exhibía un nuevo mobiliario y una biblioteca. Desde entonces lo integran un grupo de construcciones, donde sobresale el edificio central con su cúpula plateada, en la cual se instalaron varios equipos para las observaciones y mediciones atmosféricas y astronómicas.

Bienes muebles: Esta institución publica la *Revista Cubana de Meteorología* desde el año 1956, primero por la Asociación Cubana de Afilados a la Meteorología (ACAM), y a partir de 1988 por el Instituto de Meteorología de Cuba (INSMET).

Síntesis histórica: Hacia 1947 el Observatorio se convirtió en una unidad naval por orden del Estado Mayor de la Marina de Guerra. En 1965 en atención a una disposición del Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, el antiguo Observatorio Nacional dejó de pertenecer a la Marina de Guerra y pasó a la Academia de Ciencias de Cuba. Al propio tiempo tiene lugar la separación de las dos secciones de astronomía y meteorología. La primera pasó hacia el municipio Marianao, mientras la segunda se quedó en Casablanca. Por ello en octubre de ese mismo año la institución pasó a denominarse Instituto de Meteorología de la Academia de Ciencias de Cuba en virtud de una resolución emitida por el doctor Antonio Núñez Jiménez, por entonces presidente de la Academia de Ciencias. En 1969 se instaló una estación receptora de satélites meteorológicos, donada por la entonces Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). En la actualidad se le denomina Instituto de Meteorología de la República de Cuba.

Fuente: Machado, Bruno J.: *Casa Blanca. Hallé su oscura luz* (1589-1987), Museo Histórico Municipal de Regla, 1987. / Libro de Cuba. Edición Conmemorativa del Cincuentenario de la Independencia (1902-1952) y del Centenario del Nacimiento de José Martí (1853-1953), La Habana, Artes Gráficas, 1954.

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y MANEJO AMBIENTAL DEL TRANSPORTE (CIMAB)

CÓDIGO DIGITAL SIT

PM-BA-CI-03

Dirección: Calle Tricornia

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Declaratoria: Área protegida. Zona con Regulación Especial de alta significación ambiental e importancia histórico-cultural.

Fecha de la declaratoria: Resolución No. 9185/ 2021

Nombre Original: Campamento de Tricornia

Nivel de acceso: Restringido

Propietario: Ministerio del Transporte (MITRANS)

Tipo de propiedad: Estatal

Uso original: Campamento de cuarentena de inmigrantes

Uso actual: Centro de Investigaciones

Conservación: Bueno

Integridad: Poco transformado

Autenticidad: Por su localización y entorno

Contexto: Poblado de Casablanca, calle Tricornia, Carretera del Asilo, Fortaleza San Carlos de la Cabaña, Hornabeque de San Diego.

Excepcionalidad

Ordinario

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Relevante

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Único

Local: No / Provincial: No / Nacional: No / Regional: No / Universal: No

Valores

Grado de protección: No tiene

Valor histórico: Si

Zona de riesgo Arqueológica: I

Clasificación: Edificaciones

Tipología: Civil pública

Época: Siglo xx (primera mitad)

Año de construcción: 1900

Superficie del bien: 0,056 km²



Longitud:362983.794620667 UTM (norte) Latitud:2560252.37270737 UTM (oeste)



Descripción: La construcción del lazareto o estación de cuarentena de Tricornia en torno a la bahía habanera tuvo lugar en el año 1900. Algunos historiadores vinculan el surgimiento de este campamento como la primera medida adoptada por el gobierno de ocupación militar norteamericano en el ámbito de la inmigración, llegando incluso a compararlo al de la isla de Ellis en Nueva York.

Síntesis histórica: Durante muchos años el establecimiento albergó la tristemente célebre fama de lugar infausto y lúgubre, llegando a ser comparado con un presidio. Un reportero del diario gallego *El Eco de Galicia*, que inspeccionó el sitio a principio del siglo escribiría: «Multitud de hombres que venían destinados para esta ciudad u otros puntos diferentes de la isla, pero que no podían salir de allí, porque no les dejaban (...), lo que causaba pena era que después se les tuviesen allí recluidos como facinerosos, después de haber, cada uno de ellos pagado su viaje y llegar con la intención más sana para emplear sus actividades en bien de este país». En sus inicios cada emigrante pagaba veinte centavos diarios para su sustento en el campamento. No obstante las condiciones de vida e higiene del centro no eran las mejores. En él también fue prolífero el tráfico de mujeres con destino a la prostitución, floreciente negocio en las primeras décadas republicanas en Cuba. Ello era posible por el contubernio de las autoridades del lugar con proxenetas. Luego del triunfo de la Revolución en 1959 se procedió al cierre de esta institución. El 18 de diciembre de 2012, con motivo de la celebración del día del inmigrante, el entonces embajador de España en Cuba, señor Francisco Montalbán Carrasco, en compañía de otros diplomáticos y funcionarios visitó el antiguo campamento de recepción de inmigrantes donde develó una placa a la memoria de los cerca de dos millones de emigrantes españoles llegados a esta tierras. La placa fue un reconocimiento de la Embajada de España en Cuba, la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, el Consejo de Residentes Españoles y la Federación de Sociedades Españolas de Cuba. Durante años esta antigua Estación de inmigración fue sede de una empresa de astilleros, así como de diversas instituciones estatales.

Fuente: Machado, Bruno J.: *Casa Blanca, halló su oscura luz (1589-1987)*. Impreso en los talleres del Instituto Nacional Poligráfico Alfredo López, La Habana, 1987. / Duque, Francisco: *Historia de Regla. Descripción política, económica y social, desde su fundación hasta el día*, Imprenta y papelería, Rambla, Bouza y Compañía, Habana, 1925. Resolución no. 9185/ 2021.

4.3. Manifestaciones y prácticas culturales

CÓDIGO SIT	CLASIFICACIÓN/ MANIFESTACIÓN CULTURAL
CR	CULTOS, CEREMONIAS, FESTIVIDADES
CR-1	Culto a la Virgen de Regla
CR-2	Fiestas patronales de la Virgen del Carmen
CR-3	Sociedad Secreta Abakuá
MAP	MANIFESTACIONES DE ARTE POPULAR
MAP-1	La bahía en imágenes
TO	TRADICIONES Y EXPRESIONES ORALES
TO-1	Ceremonia del cañonazo
TO-2	Recorrido de la lanchita: Habana Vieja-Regla-Casablanca
TO-3	Recorrido en el tren de Hershey
OT	OFICIOS Y TRADICIONES LABORALES
OT-1	La Construcción Naval.
OT-2	Los afrodescendientes en las actividades portuarias
OT-3	El cabotaje: los «boteros»
OT-4	La actividad aduanal
OT-5	Estibadores y braseros
OT-8	Prácticos del puerto
OT-9	La actividad laboral en las tabaquerías
OT-10	Los lectores de tabaquería

CÓDIGO SIT	CLASIFICACIÓN/ MANIFESTACIÓN CULTURAL
OT	OFICIOS Y TRADICIONES LABORALES
OT-11	La actividad laboral ferroviaria
OT-12	Los impresores
OT-13	Los herreros
OT-14	La producción de materiales de construcción
OT-15	Actividades comerciales
OT-16	Actividades de servicios
OT-17	Las despalladoras
GA	GREMIOS Y ASOCIACIONES
GA-1	Sociedades masónicas
GA-2	Asociaciones y gremios portuarios de trabajadores
GA-3	Asociaciones de empresarios portuarios
P	PERSONALIDADES
P-1	Aracelio Iglesias
P-2	Eduardo Facciolo Alba
P-3	Personajes simbólicos de la vida portuaria
CNU	CONOCIMIENTOS Y USOS RELACIONADOS CON LA NATURALEZA Y EL UNIVERSO
CNU-1	La pesca, como actividad popular
CNU-2	Actividades lúdicas en el malecón de Regla



CULTO A LA VIRGEN DE REGLACÓDIGO DIGITAL SIT **PI-CR-01****Localización:** Poblado de Regla**Provincia:** La Habana**Otros nombres:** Fiestas patronales el 8 de septiembre**Clasificación:** Cultos, ceremonias, festividades, sitios religiosos (CR)**Grupo étnico:** Religión católica y yoruba**Periodo de aparición de la manifestación:** Siglo XVII

Caracterización: Las fiestas patronales de la Virgen de Regla, identificada con Yemayá, la dueña del mar, es una tradición, que se realiza anualmente desde el 8 de septiembre de 1696, cuando se ubicó en el Santuario su imagen. Surgió con un carácter ritual, pero el pueblo le incorporó gradualmente elementos laicos entre los siglos XVIII y XX. Desde 1961 ha conservado su autenticidad como fiesta religiosa, circunscrita al templo católico y al espacio público donde se verifica la procesión de la virgen. En particular se ha mantenido la antigua costumbre de visitar la Iglesia el día 8, pero dejó de celebrarse el domingo siguiente a este día la procesión tradicional, manteniéndose el culto sin la salida de la virgen el día de su Natividad. Participa en este festejo la Imagen de la Virgen de Regla y sus ornamentos, el conjunto de culto y rituales utilizados en la misa, vestiduras de sacerdotes y de otros ministros de la Iglesia Católica, vasos sagrados, estandartes, entre otros. El festejo se realiza en el Santuario Nacional de nuestra señora de Regla, donde se ponen de manifiesto las creencias relativas a la Patrona de la Bahía de La Habana y del poblado de Regla relacionadas con la religión católica, el sincretismo y la transculturación de lo africano y lo español, así como los cantos que acompañan la procesión.

Fuente: González, O: *Breve Historia de Regla o culto a Yemayá*, Habana Noticias, La Habana, 2015.

FIESTAS PATRONALES DE LA VIRGEN DEL CARMEN

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-CR-02



Localización: Poblado de Casablanca

Provincia: La Habana

Otros nombres: Procesión de la Virgen del Carmen

Clasificación: Cultos, ceremonias, festividades, sitios religiosos (CR)

Grupo étnico: Religión católica

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XIX

Caracterización: Si se conoce que la religión dominante de los emigrados de Casablanca era la católica, es lógico suponer entonces, que en dicha comunidad se hayan desarrollado con mayor fuerza las tradiciones de la Iglesia Católica hasta nuestros días, por lo que existe un gran número de personas que son devotos a esta.

El origen de la Iglesia Parroquial Nuestra Señora del Carmen, de Casablanca, se remonta al 18 de abril de 1818, cuando el Obispo Juan José de Espada y Landa concedió licencia para la construcción de una ermita en este sitio, pero ya en 1842 existían noticias de la construcción de otra ermita y en lo adelante hubo una historia de reiteradas peticiones respecto a la construcción de un cementerio, que se hizo finalmente, y distintos servicios religiosos. Un nuevo edificio, el que ha llegado hasta el presente, se construyó en 1893, parroquia que ha estado regida por los padres franciscanos.

La cultura tradicional de la comunidad de Casablanca, tiene su máxima expresión en las fiestas patronales dedicadas a la Virgen del Carmen, celebradas el 16 de julio cada año, con la procesión de la Virgen, las ferias, los juegos populares tradicionales que se organizan como lo hacen los pueblos costeros españoles, pero con un alto grado de cubanía al adaptarlos a nuestra idiosincrasia. Durante el día se llevaban a cabo juegos y competencias tradicionales con participación popular, en varias zonas del pueblo y en el que tenían la posibilidad de intervenir todos los grupos etarios de la vecindad, sin importar el tipo de juego o actividad. Se corría a caballo para ensartar cintas, se organizaban carreras en sacos, grupos opuestos tiraban de una sogas para ver quien vencía a quien, las cuñas y el palo encebado jamás podían faltar. De esta forma se divertía el pueblo con tales entretenimientos en las horas diurnas. Estas festividades han tenido un nuevo renacer en los últimos años, a partir de una comisión de vecinos que de año en año han trabajado para revitalizarlas. Hoy dichas festividades tienden a ser cada vez mejores por su organización y por su participación ciudadana.

Fuente: Moreno, Gerardo: *Casablanca y su tradición de celebrar sus fiestas patronales*, Dirección Municipal de Cultura de Regla, La Habana, 2015.

SOCIEDAD SECRETA ABAKUÁ

CÓDIGO DIGITAL SIT **PI-CR-03**



Localización: Calle Millar entre Perdomo y 10 de Octubre

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Clasificación: Cultos, ceremonias, festividades, sitios religiosos (CR)

Grupo étnico: Afrocubana

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XIX

Caracterización: La Sociedad Secreta Abakuá es una asociación de carácter mágico religioso, exclusiva de hombres, procedente de Calabar, una provincia de Nigeria, y que se estableció en Cuba por primera vez en Regla por negros de origen carabalí. Sus miembros se conocen popularmente como ñañigos. Se presume que la organización primitiva de esa secta fue autorizada por el cabildo Apapa Efor o por el Brícamo Apapa Efik, y se creó en Regla en 1836. En dicho municipio existen veintitres potencias, entre las que se distinguen por preceder en el tiempo: Abarakó 1^{ro} y 2^{do}, Abakuá Efó y Nyaguayó; y funcionan tres templos, de los cuales el de la Potencia Muñongo Efó es el más antiguo. La historia se centra en Sikán, mujer que descubre el secreto a través de la voz sagrada de un pez que era la reaparición del viejo rey llamado Obón Tanzé, Rey de Efigueremo quien en el mismo instante era la reencarnación de Abasí, dios supremo. Sikán es sacrificada en aras de que el secreto se transmitiera solo a los hombres y no desapareciera. Sus principales creencias y prácticas giran en torno a ceremonias de iniciación, ritos de purificación previa incluyendo uso de líquidos, sacrificios de animales, tabúes sexuales y alimenticios, mito sobre los orígenes del rito, utilización de la magia, manejo de máscaras, de la música y la danza.

En todos los ritos se utilizan trazos llamados Ekeniyó, que constituyen un sistema ideográfico de señales para inmovilizar y fijar las representaciones de diversos hechos. En los años 1880 se consolida un cambio en la orientación racial de la Sociedad, por lo que se crean varias sectas más, lo que propició que aumentara el aspecto delictivo del ñañiguismo. Muchos iniciados tenían antecedentes penales por lo que buscaban protección y ocultamiento y comenzaron a generarse los conflictos raciales. No obstante, en aquellos tiempos todavía existían los vestigios de la esclavitud, por lo que la Sociedad se percibió como una vía de integración y relación de hermandad entre los negros y blancos. La religión Abakuá, ha sido signada por la marginalidad y lo popular. Por desconocimiento, se le considera una asociación de personas de bajo nivel, delincuentes activos o en potencia, otros, entre los que se encuentran los nuevos asociados, la consideran la máxima expresión de la valentía. Precisamente, el secreto, elemento que los caracteriza, hace inaccesible conocer a profundidad todo lo que encierra ser un Abakuá. A pesar de los incompletos saberes, esta práctica cívico religiosa se ha legitimado como tradición, instituyéndose como parte del patrimonio cubano.

Fuente: Sociedad Secreta Abakuá. <https://www.ecured.cu/Sociedad_Secreta_Abaku%C3%A1> Consulta: [06/10/2016].

LA BAHÍA EN IMÁGENES

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-MAP-01



Localización: Bahía de La Habana

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Clasificación: Manifestaciones del arte popular (MAP)

Grupo étnico o matriz cultural de procedencia: Fotografías, litografías y grabados

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVI

Caracterización: Las primeras representaciones gráficas (mapas, planos y grabados) del Nuevo Mundo provienen de Europa, que reproducían escenas del descubrimiento, así como vistas panorámicas de ciudades y lugares de Cuba, fundamentalmente de La Habana, realizadas entre los siglos XVI y XVIII. Los talleres que elaboraban dichas estampaciones eran de grabadores holandeses, franceses e ingleses, quienes en su mayoría nunca vinieron a Cuba o a América, de ahí que muchas imágenes no sean fieles a la realidad. Las vistas panorámicas más antiguas, en particular de La Habana, aparecen a finales del siglo XVI en América, realizadas por Theodore de Bry. Una de las más antiguas y veraces del puerto y la villa, pertenece al cartógrafo Gerardus Mercator, quien realizó un plano donde resaltan las pequeñas casas, las fortalezas de La Punta y el Morro, publicado en Amsterdam, en 1606.

El sistema de fortificaciones constituye la primera referencia visual de la ciudad. La Habana tuvo sus paisajes urbanos y rurales verídicos, después del ataque de los ingleses, representados por el pintor francés Dominique Serres, quien recreó escenas de los combates e imágenes de la costa. Posteriormente arribó el ingeniero militar Elías Dunford, quien dibujó seis vistas de la capital y sus alrededores, reproducidas en planchas de cobre.

Las imágenes de la Habana y sus alrededores, y de otros sitios de Cuba, serán numerosas en el siglo XIX cuando llegan a sus playas y costas numerosos artistas y grabadores, entre los que destaca el francés Hippolyte Garnier, con grabados de: las plazas Vieja y de Armas, del Paseo Extramuros y de la Alameda de Paula. En cuanto a las litografías resalta la creación, en 1839, de dos talleres litográficos, uno del Gobierno y otro de la Real Sociedad Patriótica, los cuales realizaron disímiles proyectos como la Vista de la ciudad y puerto de La Habana. Son de destacar las obras de los artistas franceses Federico Mialhe, con exquisitas versiones sobre los muelles habaneros de los años 40 del siglo XIX y Eduardo Laplante, entre cuyos trabajos están: Vista general de los Almacenes de Regla y parte de la Bahía de La Habana y Vista a vuelo de pájaro, tomada desde Casablanca.

A inicios del siglo XX, apareció la fototipia, dejando atrás la litografía como sistema de impresión. Las primeras fotografías tomadas en Cuba, recrean imágenes vinculadas a la bahía habanera, realizadas por Pedro Téllez Girón y el fotógrafo norteamericano Osbert Burr Loomis en 1860, autor de la primera foto panorámica de Cuba.

Fuente: Lapique Becali, Zoila y Julio A. Larramendi Joa: *La Habana: imagen de una Ciudad Colonial*, Ediciones Polymita, Ciudad de Guatemala, 2013.

CEREMONIA DEL CAÑONAZO

CÓDIGO DIGITAL SIT

PI-TO-01



Localización: Fortaleza de San Carlos de la Cabaña

Municipio: Casablanca, Regla

Provincia: La Habana

Otros nombres: Ceremonia del cañonazo de las 9

Clasificación: Tradiciones y expresiones orales (TO)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVIII

Caracterización: La ceremonia del Cañonazo constituye una tradición habanera que data del siglo XVIII y surge de los lanzamientos de salvas para anunciar la apertura y cierre de las puertas de la antigua ciudad amurallada, así como el anclaje de la cadena que interceptaba la entrada al puerto. Sin embargo, la génesis de la tradición se vincula a las reglamentaciones de actividades militares en los cuarteles de la fortaleza en el siglo XVI.

A pesar de que las murallas fueron derribadas y se levantaron todos estos regímenes, el cañonazo perdura hasta nuestros días como símbolo identitario de La Habana. El acto cubre con su manto acústico todos los espacios de la capital, lo que permite al habanero y a los visitantes ajustar sus relojes a las nueve de la noche. La ceremonia es siempre concurrida, presenciada por personas locales, nacionales y extranjeros. El espectáculo se realiza por jóvenes que se encuentran en el servicio militar, vestidos con uniformes similares a los utilizados por los oficiales durante el reinado de Carlos III.

Como referencia popular de esta tradición, se ha instaurado un dicho que hace alusión al buen estado de salud y vitalidad del cubano: «estoy como el cañonazo de las nueve».

Fuente: *Cañonazo de las nueve*. <https://www.ecured.cu/Ca%C3%B1onazo_de_las_nueve> Consulta: [06/10/2016].

RECORRIDO DE LA LANCHITA: HABANA VIEJA-REGLA-CASABLANCACÓDIGO DIGITAL SIT **PI-TO-02****Localización:** Regla y Casablanca**Municipio:** Casablanca, Regla**Provincia:** La Habana**Clasificación:** Tradiciones y expresiones orales (TO)**Periodo de aparición de la manifestación:** Siglo XIX

Caracterización: La lanchita de Regla es uno de los medios de transporte de pasajeros más antiguos originados por el trasiego de mercancías que desarrolló la urbe en los márgenes del Puerto Viejo con los pequeños poblados ultramarinos de Casablanca y Regla, surgidos en los siglos XVI y XVIII, respectivamente. Dicho medio de transporte, data del siglo XIX, cuando se comenzaron a usar botes de vela y remos que facilitaban el paso hacia Regla y Casablanca, hasta incrementarse a pequeñas lanchas y flotillas que garantizaban el traslado de un lado a otro de la rada. Constituye uno de los símbolos de la bahía y destaca por su eficiencia y rapidez, al conectar ambos puntos de la ciudad en solo cinco minutos. Las lanchas forman parte del paisaje natural y urbano de la zona, y del ambiente cotidiano de los habitantes de la región. El Emboque de Regla, que se conserva hasta el día de hoy, fue erigido en 1910 y constituye una de las edificaciones más importantes del patrimonio industrial de la bahía habanera.

Fuente: *Lanchita de Regla* <<https://www.juventudrebelde.cu/cuba/2014-06-09/lanchita-de-regla-fotos>> Consulta: [09/06/2014]./ Rodríguez, Yamira: *Regla, un viaje a su patrimonio local* <<http://www.habanaradio.cu/patrimonio/regla-un-viaje-a-su-patrimonio-local/>> Consulta: [03/03/2017].

RECORRIDO EN EL TREN DE HERSHEY

CÓDIGO DIGITAL SIT

PI-TO-03



Localización: Casablanca-Matanzas

Provincia: La Habana-Matanzas

Clasificación: Tradiciones y expresiones orales (TO)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo xx

Caracterización: La red ferroviaria de Regla se vio incrementada de forma notable con el desarrollo de la actividad económica y la necesidad de prestar este servicio a la red de almacenes y fábricas existentes. Un ferrocarril importante para la actividad económica y de pasajeros fue el llamado Tren de Hershey, que como tren eléctrico cubre desde el 15 de octubre de 1922 la ruta de Casablanca a Matanzas.

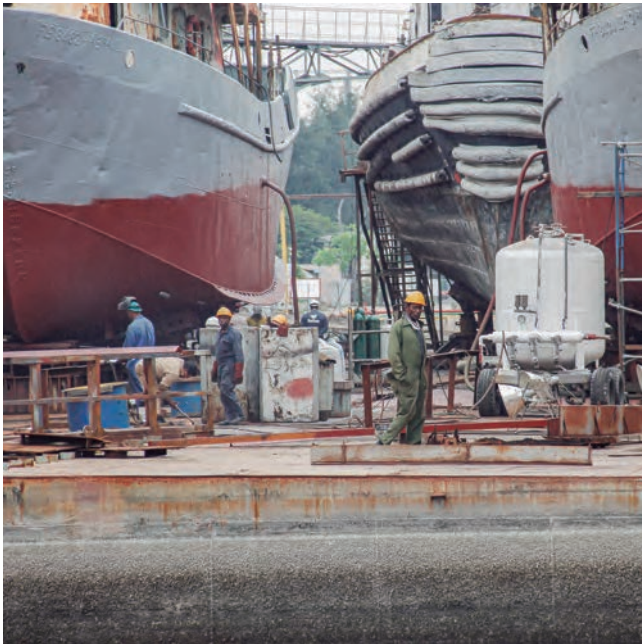
Nombrado así porque originalmente fue construido por la Empresa Hershey, para facilitar el transporte de trabajadores y mercancías, luego que esta compañía había comprado, hacia 1916, plantaciones de caña de azúcar cercanas a la ciudad de Matanzas. Contaba con veintiun equipos de tracción propia y cinco coches de arrastre. Luego surgieron los nuevos itinerarios, el 10, 11, 12 y 13, con fechas 2 de diciembre de 1922, 10 de julio de 1923, 1^{er} de junio de 1930 y 15 de mayo de 1936, respectivamente. En el año 1926, luego del ciclón, este servicio funcionó buen tiempo con trenes de vapor dadas las afectaciones que sufrieron los sistemas eléctricos y de comunicaciones a consecuencias del violento fenómeno atmosférico. El ruidoso tren eléctrico hacía viajar por muchas bocas el nombre de Casablanca y obligaba a muchos a conocerla. También por esta vía se trasladaba un considerable tonelaje de mercancías por la región occidental, sirviendo a veces como puente con la región oriental. Esta línea férrea atraviesa parte de la Formación Cojímar, así como parte de la Formación Vía Blanca.

Constituye uno de los avances dentro del transporte en el territorio y uno de los valores distintivos de Casablanca, único tren eléctrico que funciona en Cuba. El trazado y posterior funcionamiento de este tren se fue conformando por varios tramos que se fueron incorporando. En 1922, se pone en funcionamiento el itinerario número 9, que comprende el trayecto Casablanca-Matanzas con la marcha del tren eléctrico, el cual se mantiene trabajando hasta el presente. Único tren eléctrico de su tipo que funcionó y se mantiene aún en movimiento, en toda la historia del desarrollo ferroviario en Cuba.

Fuente: Duquesne, Nola; Díaz, Teresa de J.; Estrada, Víctor: Contribución al patrimonio geólogo-histórico del paisaje costero de la Provincia Ciudad de La Habana. s/f./ <<https://docplayer.es/57054137-Contribucion-al-patrimonio-geologo-historico-del-paisaje-costero-de-la-provincia-ciudad-de-la-habana.html>> Consulta: [15/01/2022].

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-OT-01



Localización: Margen este de la bahía, a la entrada de la Ensenada de Marimelena.

Provincia: La Habana

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVI

Caracterización: La construcción naval resultó ser una de las actividades laborales que más connotación alcanzó en el puerto habanero desde la etapa colonial, pues desde finales del siglo XVI, este se consideraba el primer centro de construcciones navales de Las Antillas. Durante el siglo XVIII, se traslada desde la zona comprendida desde el Castillo de la Real Fuerza hasta la Aduana, para los talleres del Real Arsenal. Ya para la primera mitad del siglo XX, en la etapa republicana la construcción naval se encontraba minimizada y comienza a trasladarse hacia talleres ubicados en las inmediaciones de Casablanca, donde surgen nuevos oficios asociados a los avances técnicos en la construcción de navíos. Con el triunfo de la Revolución Cubana, se adquieren en los primeros años, los equipos necesarios para construir en Casablanca un astillero para garantizar la flota de travesía, la de cabotaje y la de servicios marítimos y portuarios. Esto le permitió a Cuba contar con uno de los mejores astilleros de Latinoamérica, que no solo trabajó en el mantenimiento y reparación de la flota, sino que pudo desarrollar las construcciones navales. En la actualidad existen dos entidades que se dedican a esa actividad: la Empresa Militar Industrial Granma, perteneciente a las FAR y la Empresa Nacional de Astilleros perteneciente al MITRANS. Ambas prestan, servicios de mantenimiento y reparación de navíos de pequeño y mediano porte. Entre los cinco astilleros de diferentes escalas que conforman el subsistema, la Empresa Nacional de Astilleros y Caribbean Drydock Company, se caracterizan por una excepcional infraestructura tecnológica.

Así mismo, el conjunto de diques, dársenas y varaderos, configuran de manera muy particular la línea de costa y, las propias características de la actividad le imprimen un valor añadido, desde el punto de vista paisajístico al poder apreciarse, durante un tiempo relativamente prolongado, las partes y componentes de los barcos que habitualmente no están a la vista. Recientemente desaparecido y sustituido por otro, el dique flotante es uno de esos exponentes del patrimonio industrial de mayores valores y atractivos; su enorme dimensión continúa siendo un elemento icónico en el paisaje de la bahía, el que muestra una parte importante del proceso de la reparación naval, como elemento interpretativo de la evolución de una actividad económica tradicional, aún vigente.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana: *Plan de manejo del paisaje cultural. Bahía de La Habana. Avance*, La Habana, Editorial Boloña, 2017. / Rodríguez, S: *Las tradiciones laborales portuarias y su relación con el desarrollo urbano del Puerto Viejo habanero*, La Habana, 2019.

EL CABOTAJE

CÓDIGO DIGITAL SIT

PI-0T-03



Localización: Antiguos muelles de Paula y de Luz fundamentalmente.

Provincia: La Habana

Otros nombres: Boteros, lancheros

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVII

Caracterización: La navegación de cabotaje hace referencia al tráfico marítimo que se realiza sin perder de vista la costa, y proviene de una etapa histórica en la cual la navegación no había alcanzado el desarrollo suficiente como para alejarse mar adentro. Con relación a la zona de estudio, aunque los muelles de Paula y de Luz, no fueron sus únicos emplazamientos, sí resultaron los más significativos. Los que se convirtieron también en un espacio representativo del paisaje portuario que subsistió durante diferentes etapas históricas.

A partir de su construcción, el muelle de Luz se convirtió en un lugar de entrada e intercambio, tanto de personas como de productos, entre La Habana y las localidades de Regla, por lo que fue un espacio especialmente concurrido y de mucho movimiento, que cobró importancia para la ciudad. En esta etapa el cabotaje se realizaba a través de pequeñas embarcaciones de remo y vela, cuya presencia se volvió característica en toda la bahía y sus conductores eran llamados boteros. La navegación a vapor fue introducida en el país en el siglo XIX, lo cual implicó cambios en el ejercicio del oficio. Con la evolución en las técnicas de navegación y la aparición de nuevos sistemas de propulsión, surge la lancha y con esta el lanchero, como nuevo oficio asociado a la actividad del cabotaje.

En 1909, en el antiguo y deteriorado muelle de Luz, la compañía Havana Central Railroad Co., construyó un inmueble con dos espigones aledaños con las siguientes salidas de circulación: para Guanabacoa y Regla, y para Matanzas y los Almacenes de Regla. Así continuó en este espacio la práctica del cabotaje, pero a través de vapores ferries, por lo que la estación se renombró Luz Ferries. Tras el deterioro de las relaciones entre Cuba y los Estados Unidos en los años sesenta, desaparecieron los ferries, lo que representó un cambio en la actividad. Este tipo de embarcaciones estaban dedicadas no solo al cabotaje, sino que mantenían el trasiego de mercancías y pasajeros y era garantizado por compañías extranjeras, cuyos bienes en el puerto fueron nacionalizados en 1960. Las actividades tradicionales, en su mayoría, se adaptaron a los cambios de la época y se mantuvieron en la zona de estudio, como fue el caso del cabotaje con la navegación de lanchas entre ambas riberas.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana: *Plan de manejo del paisaje cultural. Bahía de La Habana. Avance*, La Habana, Editorial Boloña, 2017. / Rodríguez, S: *Las tradiciones laborales portuarias y su relación con el desarrollo urbano del Puerto Viejo habanero*, La Habana, 2019.

LA ACTIVIDAD ADUANAL

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-OT-04



Localización: Junto a la Plaza de San Francisco, frente a la Avenida San Pedro

Provincia: La Habana

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVI

Caracterización: La labor aduanal constituyó desde la etapa colonial una de las actividades fundamentales que se afianzaron en la zona y caracterizaron su mundo laboral durante siglos. Esta actividad resultaba imprescindible para dar la entrada y despacho, tránsito y trasbordo de mercancías, con el objeto de recaudar los derechos de aranceles y poner en vigor las leyes y ordenanzas vigentes. El primero de los edificios de la Real Aduana lo ordenó edificar el Rey en el año 1569, aunque la construcción fue pospuesta para 1578. La fisonomía de la primera casa aduanal parece haber seguido la tipología doméstica. En 1804 se iniciaron las gestiones para construir una nueva obra frente a la actual calle San Pedro, lugar hacia donde se trasladó. Sin embargo, años después regresa a su ubicación original. En 1825 se trasladó la Aduana hacia un local de mayor amplitud y mejores condiciones para el despacho de los buques. La creciente actividad comercial incidió en que también se construyeran espaciosos almacenes para aumentar su capacidad y en 1843, con la clausura de las actividades religiosas en el Convento de San Francisco, este pasó a funcionar también como almacén de la Aduana. Luego en 1914 se construye una nueva edificación que concentra labores aduanales, de descarga y almacenaje con muelles y tres espigones en el litoral de la bahía.

La estructura laboral de esta actividad también sufrió cambios, modificándose con el paso del tiempo y el desarrollo tecnológico y conceptual en lo referente al desempeño de los trabajadores. En los inicios del siglo XX los diferentes cargos que ocupaban los trabajadores eran administrador; opositario o tesorero (responsable de las rentas de la Aduana); inspector de almacenes e inspector de muelles y bahía; intérpretes; auxiliares de vista; guarda almacenes. En el siglo XXI, disminuye la función portuaria. Los oficios relacionados con la actividad aduanal también se han adaptado a las circunstancias modernas, se han especializado y han cambiado su denominación.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana: *Plan de Manejo del Paisaje Cultural. Bahía de La Habana. Avance*, La Habana, Editorial Boloña, 2017. / Rodríguez, S: *Las tradiciones laborales portuarias y su relación con el desarrollo urbano del Puerto Viejo habanero*, La Habana, 2019.

ESTIBADORES Y BRASEROS

CÓDIGO DIGITAL SIT

PI-OT-05



Localización: En zonas de almacenes y atraques de la zona portuaria.

Provincia: La Habana

Otros nombres: Boteros, lancheros

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVI

Caracterización: Desde etapas muy tempranas, se desarrollaron labores relacionadas con la actividad de carga y descarga de mercancías, debido al carácter comercial del puerto habanero. En este sentido, hay que mencionar a los braceros y estibadores. La diferencia entre estos dos oficios, consiste en que los estibadores suben a la embarcación para realizar la descarga de las mercancías, mientras que los braceros la reciben en tierra firme y la trasladan hacia los almacenes.

Los braceros constituyeron el contingente de trabajadores que movilizaban la carga entre tierra firme, los ferrocarriles y las embarcaciones. Respecto a la mano de obra de estiba, se debe precisar que las tareas de carga y descarga de mercancías eran realizadas por las tripulaciones, los empleados de los dueños de carga o los trabajadores ocasionales, que se presentaban para ejercer la tarea. Al ser un empleo de índole transitoria posibilitaba la contratación y despido según la demanda. Ambos realizaban su trabajo en un medio ambiente inseguro e insalubre a pesar de que constituían uno de los sectores más numerosos dentro de las labores portuarias.

Estos trabajadores se encargaban de cargar y descargar las mercancías, así como de su adecuada ubicación o traslado hacia los ferrocarriles o carretones. Las labores requerían de un importante desgaste físico, por lo que los trabajadores se organizaban en pequeños grupos y turnos para realizarlas.

De tal manera fueron de vital importancia las federaciones, como forma superior de organización que agrupaba a personas o asociaciones con un interés similar, para formar alianzas entre sociedades de diversos oficios y exponer sus reclamos económicos, que paulatinamente se transformaron en demandas de corte político. Este era el caso de la Federación Obrera de la Bahía de La Habana, la cual contaba dentro de su composición asociativa con gremios como los de: Estibadores y Jornaleros de la Bahía de La Habana; y Braceros y sus Anexos de los Almacenes de Regla.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana: *Plan de Manejo del Paisaje Cultural. Bahía de La Habana. Avance*, La Habana, Editorial Boloña, 2017. / Rodríguez, S: *Las tradiciones laborales portuarias y su relación con el desarrollo urbano del Puerto Viejo habanero*, La Habana, 2019.

PRÁCTICOS DEL PUERTO

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-0T-08



Localización: Fundamentalmente en los muelles principales y el canal de entrada a la bahía.

Provincia: La Habana

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVI

Caracterización: El servicio de practicaaje, resulta uno de los oficios más antiguos en el puerto habanero, con una importancia clave para la navegación pues consiste en el «servicio de asesoramiento prestado por el Práctico a los capitanes y patrones de buques, embarcaciones y artefactos navales, durante las maniobras náuticas dentro del puerto». Esta actividad, se remonta también a épocas muy tempranas de la historia portuaria habanera. Fue organizado e implantado desde los inicios de la etapa colonial por el gobierno español como consecuencia lógica del desarrollo del tráfico marítimo y fue desempeñado, fundamentalmente, en los muelles principales. Este servicio, relacionado con las autoridades marítimas, ha resultado clave en todas las etapas del desarrollo histórico de la zona de estudio, pues resultaba imprescindible para orientar a las embarcaciones en su arribo al puerto, por lo que ha perdurado hasta la actualidad.

Como un dato curioso se puede mencionar que, en los inicios de la guerra de independencia contra el régimen colonial, en 1868, el Departamento de Expediciones del Ejército Libertador organizó el Servicio de Practicaaje a fin de facilitar el arribo a las costas cubanas de buques con alijo de armas, aviataillamiento y hombres para la causa independentista.

A partir de 1994 se creó la Organización Económica Estatal Prácticos de Puertos de la República de Cuba (ONP), de forma abreviada Prácticos de Cuba, con personalidad jurídica independiente y patrimonio propio, por lo que esta labor se consolidó en una organización de carácter nacional y comenzó un proceso de perfeccionamiento y mejora continua de la actividad.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana: *Plan de manejo del paisaje cultural. Bahía de La Habana. Avance*, La Habana, Editorial Boloña, 2017. / Rodríguez, S: *Las tradiciones laborales portuarias y su relación con el desarrollo urbano del Puerto Viejo habanero*, La Habana, 2019.

LA ACTIVIDAD LABORAL EN LAS TABAQUERÍAS

CÓDIGO DIGITAL SIT

PI-0T-09



Localización: En las tabaquerías localizadas el antiguo Reparto Las Murallas y Centro Habana.

Provincia: La Habana

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVIII

Caracterización: Al sur de la ciudad, especialmente en las cercanías del borde costero, se asentaron dos edificaciones de alta relevancia en la etapa colonial: el Real Arsenal y la Real Factoría de Tabacos. Estas instituciones fueron ubicadas junto al último baluarte de la muralla, próximo al mar. Los muelles y almacenes destinados a la exportación del tabaco fueron localizados en las inmediaciones de este sitio, por el opulento comerciante José Antonio Tallapiedra, para el envío del tabaco cubano a los talleres de Sevilla.

Resulta una imagen singular en el paisaje la secuencia de cubiertas a dos aguas conformadas por grandes volúmenes de almacenes (antiguo almacén del Tabaco y la Madera) que propiciaron el abrigo para las mercancías traídas en los barcos. Entre los siglos XVIII y el siglo XIX se desarrolló el proceso de instauración del Libre Comercio, el cual se materializó definitivamente en 1818. Este nuevo sistema benefició al puerto habanero, pues el mismo había evolucionado de puerto de servicios para el abastecimiento del Sistema de Flotas, desaparecido en el siglo XVIII, a un puerto exportador de productos como el azúcar, el café y el tabaco. Encontraron lugar en La Habana Vieja, sobre todo en la zona del ensanche de la Muralla, numerosas fábricas de tabaco, algunas de ellas se mantuvieron vitales hasta los primeros años del siglo XXI, cuando fueron cerradas o trasladadas a otros municipios o destinadas al almacenaje de tabacos y cigarros.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana: *Plan de manejo del paisaje cultural. Bahía de La Habana. Avance*, La Habana, Editorial Boloña, 2017. / Rodríguez, S: *Las tradiciones laborales portuarias y su relación con el desarrollo urbano del Puerto Viejo habanero*, La Habana, 2019.

LOS LECTORES DE TABAQUERÍA

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-OT-10



Localización: En las tabaquerías localizadas el antiguo Reparto Las Murallas y Centro Habana.

Provincia: La Habana

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XIX

Caracterización: La lectura en las tabaquerías, una práctica educativa que aún existe en Cuba no tiene análogos en otras partes del mundo, excepto en aquellos lugares donde la llevaron los propios tabaqueros emigrados. Fue creada con características comunicativas e informativas que cubrieran necesidades de información y cultura, función que aún se mantiene. En la segunda mitad del siglo XIX el intelectual y político cubano Nicolás Azcárate, se inspiró en las lecturas que se les realizaban a los presos en dos galeras del Arsenal de La Habana, donde el lector leía media hora todas las tardes algún libro cívico.

Nicolás Azcárate propuso insertar dicha actividad en la producción tabaquera, idea que materializó el joven asturiano tabaquero, luchador proletario y literato Saturnino Martínez, trabajador de la Fábrica «Partagás». Aunque resulta imposible señalar con precisión los iniciadores del oficio, Nicolás F. de Rosas, se encuentra entre los primeros. En sus inicios, la lectura se realizaba por los trabajadores designados, los que se turnaban cada cierto tiempo. Pero pronto la lectura por turnos dejó de prevalecer, y el cargo de lector lo ocupó la persona que ganó esta plaza por oposición. El sábado 3 de febrero de 1866, se inauguró la mencionada tribuna en el taller de «Partagás», acontecimiento celebrado con solemnidad. Las obras literarias variaban en contenido y calidad, en dependencia de lo elegido por la de los tabaqueros. En un principio solo se leían obras de esta índole, pero pronto, se introdujo la costumbre de leer las noticias que aparecían en la prensa local.

En el período de 1889 a 1895 fue parte de la propaganda en favor de la causa revolucionaria que muy pronto habría de culminar con el Grito de Baire. Posteriormente, la lectura sirvió para divulgar la labor de los clubes revolucionarios, la propaganda política de Julio Antonio Mella, así como la divulgación política contra Machado. Conjuntamente con Carlos Baliño, tabaquero desde tiempos coloniales, Mella constituyó, en 1925, el primer Partido Comunista de Cuba y la Confederación Nacional Obrera de Cuba (CNOC), gracias a la labor revolucionaria de los tabaqueros. Tras el triunfo de la Revolución, en cada tabaquería, despallillo o escogida existe una comisión de lectura, integrada por un presidente, un vicepresidente, un representante sindical, un administrativo, el lector y dos vocales (un joven y un trabajador destacado). Actualmente, ha alcanzado su verdadero carácter formador y un perfil definitivo con la incorporación de las mujeres a la lectura, como un inconfundible signo de los nuevos tiempos.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana: *Plan de manejo del paisaje cultural. Bahía de La Habana. Avance*, La Habana, Editorial Boloña, 2017. / Rivera, Z., Roig, I., Kim Men: *La lectura en las tabaquerías en Cuba*, Acimed, 2007.

LA ACTIVIDAD LABORAL FERROVIARIA



Localización: Bahía de la Habana

Provincia: La Habana

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XIX

Caracterización: Los edificios y la infraestructura que requirió el ferrocarril en los años iniciales de su desarrollo, constituyeron una temática completamente nueva en el panorama arquitectónico del siglo XIX cubano. A través de los ingenieros y empleados que estuvieron involucrados en la empresa ferroviaria se produjo una importante transferencia de cultura material e inmaterial proveniente de los centros industriales de Europa y Norteamérica.

En el repertorio constructivo del siglo XIX se introdujeron nuevas tipologías arquitectónicas que dieron respuesta a los diversos requerimientos de este sistema de transporte. En ese proceso fue particularmente significativo el empleo de nuevos materiales de construcción y la aplicación temprana y puntual de códigos estético-formales asociadas al eclecticismo, en un panorama constructivo marcado por la legitimación y el predominio del lenguaje de la arquitectura neoclásica. La estación constituyó el inmueble más representativo del sistema ferroviario; también destacan los edificios vinculados al soporte técnico y administrativo: almacenes, talleres, oficinas y alojamientos, los cuales muestran la dinámica establecida por el ferrocarril en el escenario socioeconómico de Cuba durante el siglo XIX. También se construyeron varios talleres para la reparación del material rodante, los cuales en ocasiones, constituyeron grandes conjuntos de instalaciones entre los que destacaban las denominadas casas de máquinas, otra de las tipologías de la infraestructura ferroviaria.

El ferrocarril de la mano de los ingenieros, significó una importante vía de transferencia cultural en un contexto socioeconómico particular que reafirma las singularidades del desarrollo ferroviario cubano, pionero en Hispanoamérica y por otra parte fue fuente de empleo estable para muchos trabajadores habaneros, estableciendo una dinámica y caracterización en las formas laborales a través de cada época hasta la actualidad.

Fuente: Lloga Fernández, Rolando: *La labor de los ingenieros militares en los ferrocarriles de Cuba (1837-1898)*. <www.redalyc.org> Consulta: [17/06/2021].

LAS DESPALILLADORAS

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-OT-17



Localización: En las tabaquerías localizadas el antiguo Reparto Las Murallas y Centro Habana.

Provincia: La Habana

Clasificación: Oficios y tradiciones (OT)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XIX

Caracterización: El trabajo artesanal, defendido tenazmente por torcedores y despalilladoras en contra de los intentos por mecanizar la industria, fue su sello distintivo hasta bien entrado el siglo XX. En la actualidad la forma de despalillar las hojas se realiza de la misma manera que antaño. Igualmente sigue siendo un oficio realizado casi en su totalidad por mujeres y concebido culturalmente como «femenino». Las despalilladoras, con su origen en las áreas rurales productoras de tabaco, constituyen uno de los pocos casos de incorporación de las mujeres a una industria fabril que se sostuvo en el tiempo, gracias a la tradición familiar, desde las últimas décadas del siglo XIX hasta la actualidad en Cuba.

Al interior de la industria tabacalera no eran las únicas trabajadoras empleadas. También estaban las encargadas de la escogida de hojas cerca de las vegas y del anillado de los tabacos torcidos en fábricas urbanas. Pero el despalillo agrupaba en promedio a un 90 % de las obreras en la industria según los censos de 1899 y 1943, mientras que en 1947 representaban el 53.6 % de toda la mano de obra empleada en oficios de tabaquería. Las despalilladoras eran un grupo clasificado de raza blanca según las categorías raciales de los censos realizados durante la primera mitad del siglo XX, aunque negras y mestizas o mulatas fueron ocupando un lugar importante, oscilando entre un 20 % y un 30 % entre 1899 y 1943. En la década de 1940, algunas de sus más destacadas líderes sindicales eran mujeres negras o mestizas.

Fuente: Garrido, Catalina del Mar: *Mujeres trabajadoras en la provincia de La Habana. Identidades, marcas de subalternidad y cultura obrera de las despalilladoras de tabaco, 1898-1948*, Centro de Estudios Históricos, Colegio de México, 2020.

ASOCIACIONES Y GREMIOS PORTUARIOS

CÓDIGO DIGITAL SIT

PI-GA-02



Localización: Zona portuaria

Provincia: La Habana

Otros nombres: Sindicato del Puerto de La Habana

Clasificación: Gremios y Asociaciones (GA)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVII

Caracterización: Desde el siglo XVII ya existían hermandades y cofradías en La Habana, formadas a través de las licencias que otorgaba el Gobernador General. En 1625 quedó establecida la primera sociedad de armadores. La primera mitad del siglo XX destaca por la organización de sus trabajadores y el impacto de sus luchas en el contexto portuario.

Dentro de las agrupaciones existían cuatro tipologías asociativas: los gremios, las uniones, los sindicatos y las ligas. En la década de los años treinta, los sindicatos y los gremios constituyeron las variantes de la sociabilidad portuaria de mayor ejecutoria. Todas estas formas de organización tenían sus características distintivas, pero surgieron con el objetivo común de agrupar a la clase obrera para lograr protegerse dentro de su sector laboral. También fueron de vital importancia las federaciones, forma superior de organización que agrupaba a personas o asociaciones con un interés similar, como la Federación Obrera de la Bahía de La Habana, la cual contaba con la siguiente composición asociativa:

1. Gremio de Estibadores y Jornaleros de la Bahía de La Habana
2. Gremio de Lancheros y sus Anexos de la Bahía de La Habana
3. Gremio de Braceros y sus Anexos de los Almacenes de Regla
4. Unión de Fogoneros Marineros y Similares
5. Sindicato de Braceros y sus Anexos de la Bahía de La Habana
6. Unión de Chalaneros de la Bahía de La Habana
7. Gremio de Carpinteros de Ribera de Regla
8. Gremio de Calafates de Regla
9. Unión de Dependientes de Almacenes al por mayor
10. Liga de Dependientes al por mayor
11. Gremio de Carpinteros de Ribera.

El impacto y auge del movimiento obrero portuario alcanzó un nivel nacional, con el surgimiento en 1929 de la Unión General de Organizaciones Obreras Marítimas. Con el triunfo de la Revolución en 1959, cesaron las arduas luchas de los trabajadores del puerto, desaparecen los gremios y todo el personal que laboraba en el puerto pasó a formar parte del Sindicato Nacional de Marina Mercante, Puertos y Pesca, el cual con posterioridad adquirió el nombre de Sindicato Nacional del Transporte y los Puertos.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana: *Plan de Manejo del Paisaje Cultural. Bahía de La Habana. Avance*, La Habana, Editorial Boloña, 2017. / Rodríguez, S: *Las tradiciones laborales portuarias y su relación con el desarrollo urbano del Puerto Viejo habanero*, La Habana, 2019.

ARACELIO IGLESIAS

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-P-01



Caracterización: Líder sindical de los trabajadores portuarios que logró conquistar varias mejoras laborales. Aracelio Iglesia Díaz nació el 22 de junio de 1901 en Pinar del Río. A los quince años se inició como bracero en los Muelles San José, en la bahía habanera, convirtiéndose en líder sindical de los obreros portuarios cubanos. En 1938, fue electo secretario de finanzas del Sindicato de Estibadores y Jornaleros, del cual posteriormente fue Secretario General. En 1946, ocupó la secretaría de la Federación Obrera Marítima Local del Puerto de La Habana. Entre sus logros destacan: el establecimiento de las listas rotativas, el aumento de salario y el descanso retribuido. Fue asesinado el 17 de octubre de 1948, por sicarios al servicio del gobierno de Carlos Prío Socarrás. Es por ello que mantiene su memoria a través de la nueva denominación de los Antiguos Muelles de San José.

Fuente: Aracelio Iglesias <https://www.ecured.cu/Aracelio_Iglesias> Consulta: [02/03/2021].

Localización: Muelles de San José, zona portuaria de la bahía de La Habana

Provincia: La Habana

Otros nombres: Líder de los portuarios cubanos

Clasificación: Personalidades (P)

Grupo étnico: obrero portuario, bracero

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo xx

EDUARDO FACCILO ALBA

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-P-02



Localización: Poblado de Regla

Provincia: La Habana

Otros nombres: Primer mártir de la prensa cubana

Clasificación: Personalidades (P)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XIX

Caracterización: Eduardo Facciolo Alba, nació el 7 de febrero de 1829 en el pueblo de Regla, hijo de María de los Dolores, reglana y Francisco Pichardo, español. Comenzó el aprendizaje del oficio de cajista en la imprenta literaria a cargo de Domingo Patiño, donde se especializa como tipógrafo y posteriormente trabajó en distintas imprentas. En 1844 comienza a laborar en la imprenta donde se editaba el periódico el «El Faro Industrial de La Habana», donde fue designado por su director Don José García Arabaleya para ocupar la plaza de Regente a finales de 1845. Por ese entonces, a las diferencias entre peninsulares y criollos en la isla se sumaban las crecientes desigualdades económicas. Todo conlleva a que se vuelva imperiosa la necesidad de separación de la Metrópoli. Esta es una situación con la que Facciolo se identificaba, hizo duras acusaciones contra los mandatarios de la Corona española que oprimía al país y apoyaba a los líderes de la revuelta.

En su afán conspirador, Facciolo se relaciona con otro criollo, Juan Sandalio Bellido de Luna. Ambos se ponen de acuerdo para crear un periódico que apoyara las ideas independentistas de los cubanos y el 13 de junio de 1852 dos mil ejemplares de «La Voz del Pueblo Cubano» veían la luz de forma clandestina. Es de destacar que el periódico apareció con el subtítulo «Órgano de la Independencia». Este primer número circuló en Cuba y fue enviado al extranjero, la imprenta clandestina tuvo que trasladarse a Teniente Rey no. 4, donde se editó la segunda entrega de «La Voz del Pueblo Cubano», con fecha 4 de julio de 1852, se suprimía de su título la palabra cubano y con la firma de Guaicanamar, seudónimo de Juan Bellido de Luna, aparecía un suelto incitando a los cubanos a la lucha por la independencia.

Facciolo compró una imprenta ubicada en la calle Obispo, donde se editaba el periódico «El Almendares», allí se estaba componiendo el cuarto número cuando fue sorprendida la imprenta por las autoridades españolas el día 23 de agosto de 1852 y junto a Facciolo fueron apresadas cinco personas. De nada valió que los padres de Facciolo, pidieran a las autoridades que perdonaran la vida de su hijo, Facciolo fue condenado a muerte en garrote vil. Por su temprano servicio a la propaganda independentista, Facciolo ha sido considerado el primer mártir de la prensa en Cuba. Su pueblo natal lo honra, denominando con su nombre la calle donde estuvo la casa donde naciera.

Fuente: Marrero, Juan: *Dos Siglos de Periodismo en Cuba. Momentos, hechos y rostros*, Editorial Pablo de la Torriente, La Habana, 1999.

LA PESCA COMO ACTIVIDAD POPULAR

CÓDIGO DIGITAL SIT PI-CNU-I



Localización: Borde costero de la Habana Vieja, Regla y Casablanca

Provincia: La Habana

Clasificación: Manifestaciones del arte popular (MAP)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo XVII

Caracterización: Después de la fundación, el 3 de marzo de 1687, del Santuario de Nuestra Señora de Regla en un sitio conocido como Punta Camaco, se experimenta un sostenido crecimiento de este núcleo urbano, descrito por el historiador Jacobo de la Pezuela: «en 1733 aparecían ya en la ribera de esa localidad algunas barracas de pescadores, y no tardó en aumentarse el número de chozas de la marinería pescadora de esa playa al frente de la bahía, tan adecuada para el abrigo y reparación de sus lanchas, redes y útiles». Ello evidencia que la pesca, una de las actividades socioeconómicas del puerto habanero, se desarrolló en la zona desde la época colonial. Desde entonces muchas personas practicaron la pesca como actividad popular en el perímetro de la bahía habanera.

Con fines comerciales o recreativos, el lugar ha sido testigo de innumerables intentos por atrapar un «pez gordo». A cualquier hora del día se pueden observar pescadores experimentados o principiantes, con su caña de pescar, bolsa de carnadas en la mochila, cargando sobre los hombros una paciencia digna de admiración. Ni el frío mañanero ni el inclemente sol del mediodía los detiene. Pescar en el litoral tiene su «ciencia». Los pescadores saben cuáles son los mejores sitios para colocarse y los horarios donde pican los peces. No resulta extraño ver cómo se sitúan, en ocasiones, uno al lado del otro. La cercanía no les molesta, pues desde ese espacio común comparten alegrías, tristezas, calores, sueños e historias.

Es frecuente encontrarlos junto al canal de entrada; en Casablanca y en el muelle flotante frente a la Alameda de Paula; donde las condiciones son más propicias para adentrarse un poco más en las aguas, lo cual los pone en una posición ventajosa. Algunos pescadores salen a bordo de improvisadas embarcaciones, resultado de su inventiva: un pedazo de poli-espuma o una llanta de camión inflada. En tanto, otros prefieren sentarse en el muro del malecón, o correr de aquí para allá, desde donde lanzan su caña de pescar y quedan sumidos en la paciente impaciencia hasta que un pez decide atrapar una carnada que marcará el final de su vida.

A veces las horas de espera se compensan de una buena captura, pero siempre, para el pescador habanero, el mayor pez fue el que se le escapó. Al final de la jornada no todos tuvieron la suerte de una buena pesca; pero, quizás esos mismos que tuvieron un «mal día» sean los primeros en regresar al litoral, pocas horas después. Si algo no les falta es la perseverancia.

Fuente: Plan Maestro. Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana. *Plan de Manejo del Paisaje Cultural. Bahía de La Habana. Avance. La Habana: Boloña, 2017.* / Sánchez Rivera, J. L. «Una tradición habanera»: <<http://www.cubadebate.cu/fotorreportajes/2019/03/27/una-tradicion-habanera/>> Consulta: [02/07/2022].

ACTIVIDADES LÚDICAS EN EL MALECÓN DE REGLA

CÓDIGO DIGITAL SIT **PI-CNU-02**

Localización: Poblado de Regla

Municipio: Regla

Provincia: La Habana

Clasificación: Manifestaciones del arte popular (MAP)

Periodo de aparición de la manifestación: Siglo xx

Caracterización: El Malecón y el emboque de Regla son puntos significativos y representativos de la identidad del territorio. Ambos lugares se encuentran en vínculo directo con la bahía, por lo que son constantemente frecuentados por locales y visitantes, debido a que las manifestaciones culturales, religiosas, el panorama arquitectónico, las costumbres, los oficios, modos de recreación y ocio, estilos de vida, entre otros, se configuran en función del mar.

El malecón reglano nos ofrece una fotografía que revela la relación entre el paisaje natural y construido, constituyendo la otra cara de esa visual que los habaneros están acostumbrados a apreciar de la bahía, mostrando el litoral habanero en toda su continuidad. El emboque de Regla, fue inicialmente el emboque de los ferries Regla-Habana. Inaugurado en 1912, funcionaba también como terminal de los tranvías eléctricos Regla-Guanabacoa, tramo por el que se brindó por primera vez este servicio en Cuba. Por esa misma fecha se construyó el Emboque de Casablanca, edificación de madera ya destruida y el Muelle de Luz, que luego asumió la función de Comando Naval contra Incendios, hoy renovada estación de lanchas.

El Emboque de Regla fue testigo de un período de auge del transporte de pasajeros en el puerto habanero y de los cambios que se generaron en este sector. También se encuentra asociado al fuerte desarrollo industrial del territorio y a su carácter histórico y cultural. La función actual continúa como transporte de pasajeros en las lanchas que transitan entre Regla, Casablanca y La Habana, utilizando como atraque para la embarcación un solo espigón, dado el mal estado técnico de su construcción y que espera ser rehabilitado.

Fuente: Figueroa, Reinaldo: *Emboque de Regla*. Dirección Municipal de Cultura de Regla, La Habana, 2016.







Anexos

ISSN 1682-7511



GACETA OFICIAL

DE LA REPÚBLICA DE CUBA

MINISTERIO DE JUSTICIA

EXTRAORDINARIA LA HABANA, MARTES 20 DE ENERO DE 2015 AÑO CXIII

Sitio Web: <http://www.gacetaoficial.cu>—Calle Zanja No. 352 esquina a Escobar, Centro Habana
Teléfonos: 878-3849, 878-4435 y 873-7962

Número 4

Página 23

NOTA:

La presente Edición cumple con el mandato dispuesto en la Disposición Final Cuarta del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, concordando el Decreto-Ley 143 “Sobre la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana” de 30 de octubre de 1993 con los Decretos-Leyes Nos. 216 de 30 de enero de 2001, 283 de 21 de junio de 2011 y 325 de 16 de octubre de 2014.

CONSEJO DE ESTADO

FIDEL CASTRO RUZ, Presidente del Consejo de Estado de la República de Cuba.

HAGO SABER: Que el Consejo de Estado ha acordado lo siguiente:

POR CUANTO: En el año 1938, el Dr. Emilio Roig de Leuchsenring fundó la Oficina del Historiador de la Ciudad con carácter autónomo y la responsabilidad de fomentar la cultura habanera, nacional y sus vínculos internacionales, legándonos el ejemplo de una infatigable lucha por la conservación de los monumentos históricos de La Habana y los bienes ubicados en la capital de la República que corresponden al patrimonio nacional.

POR CUANTO: La actual Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana, hasta el momento, no solo le ha dado continuidad al trabajo de su predecesor, sino que ha llevado a cabo nuevas tareas al fungir como inversionista de la restauración del Centro Histórico de la Ciudad de La Habana y su sistema de fortificaciones, declarado Patrimonio Mundial en la sesión del 14 de diciembre de 1982, del Comité Intergubernamental para la protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, celebrada en la sede de la Or-

ganización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), en París; y al extender su función socio-cultural más allá del Palacio de los Capitanes Generales, a otros inmuebles del Centro Histórico, acumulando prestigio y reconocimiento en Cuba y en el extranjero.

POR CUANTO: La restauración y conservación del Centro Histórico demanda de una atención priorizada, y es menester para el cumplimiento de estos fines, la ampliación del marco de autoridad de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana y el fortalecimiento de su condición de institución cultural con personalidad jurídica propia, dándole jerarquía adecuada con el objeto, entre otros, de permitirle la obtención de recursos financieros.

POR CUANTO: Es indiscutible que la conservación y restauración del Centro Histórico aumentará su atractivo y logrará que se vinculen, armónicamente, los fines culturales con los intereses económicos en función del desarrollo del país, de la propia restauración, así como de la labor de rescate social que contribuya a afianzar el sentimiento nacional y patriótico de sus habitantes.

POR TANTO: En uso de la atribución que le ha sido conferida por el inciso c) del artículo 90 de la Constitución de la

República, el Consejo de Estado resuelve dictar el siguiente:

**DECRETO-LEY NÚMERO 143
SOBRE LA OFICINA
DEL HISTORIADOR**

DE LA CIUDAD DE LA HABANA

ARTÍCULO 1.- (Modificado) A los efectos de este Decreto-Ley se entiende por:

Centro Histórico: Zona delimitada por el trazado de las antiguas murallas y el mar.

Patrimonio Mundial: Comprende el Centro Histórico y las demás fortificaciones de la bahía habanera.

Zona priorizada para la conservación: Comprende el Patrimonio Mundial, más la zona de expansión de las murallas hasta el Paseo del Prado, inclusive en sus dos aceras y el Parque de la Fraternidad, y por el Norte, la franja costera del Malecón habanero por sus dos aceras, desde el Castillo de la Punta hasta el Parque Maceo, inclusive desde este, por el Sur por la calle San Lázaro, en ambas aceras hasta interceptar de nuevo con el Castillo de la Punta.

Espacio Urbano: Áreas públicas, inmuebles de uso estatal, social, viviendas, así como los espacios no edificados que integran una ciudad.

Este artículo fue modificado por el Decreto-Ley No. 216 de 30 de enero de 2001, publicado en la Edición Ordinaria No. 12 de la Gaceta Oficial de la República de 30 de enero de 2001, que le confirió su actual redacción.

ARTÍCULO 2.1. - (Modificado) La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana tiene la misión de proponer y, una vez aprobadas, dirigir y controlar las políticas del Estado y el Gobierno referidas a la preservación, conservación y restauración patrimonial y el desarrollo cultural, social, físico y económico de manera sostenible en la Zona Priorizada para la Conservación, donde se considera la comunidad protagonista y beneficiaria.

La Oficina se subordina al Consejo de Ministros, el cual tiene la responsabilidad de la alta dirección de sus actividades.

2.- La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana es un sistema integrado por la propia Oficina y las unidades presupuestadas que se le subordinan, a los fines del cumplimiento de las funciones que tiene asignadas.

3.- El sistema de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana funciona con cargo al presupuesto del Estado y otras fuentes de financiamiento autorizadas.

Este artículo fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción y le adicionó los numerales 2 y 3.

ARTÍCULO 3.1. - (Modificado) La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana tiene competencia en su perfil cultural sobre toda la provincia de La Habana. Su director es el Historiador de la ciudad de La Habana, nombrado y sustituido en su cargo por el Presidente del Consejo de Ministros.

2.- La Oficina cuenta, además, con un Director General Adjunto que asiste al Historiador de la ciudad de La Habana en el ejercicio de sus funciones.

Este artículo fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción y le adicionó el numeral 2.

ARTÍCULO 4.- Derogado.

Este artículo fue derogado por la Disposición Final TERCERA del Decreto Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014.

ARTÍCULO 5.- La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana consultará a los organismos e instituciones nacionales enclavados en el territorio, así como fuera de él, que considere necesario para el cumplimiento de sus funciones.

También podrá solicitar asesoría de organismos e instituciones internacionales, cuando así lo requiera.

ARTÍCULO 6.1.- (Modificado) La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana tiene como funciones principales, las siguientes:

a) Preservar la memoria material y espiritual de la capital de la República de Cuba como expresión de la historia nacional, divulgándola y honrándola por todos los medios de difusión natural y

- técnico-científicos y por su acción continua sobre estos bienes de la nación;
- b) dirigir y controlar los planes de restauración de la Zona Priorizada para la Conservación, y velar por la preservación de los valores históricos en el resto de La Habana;
 - c) fiscalizar las actividades que con relación a los bienes que integran la Zona Priorizada para la Conservación, lleven a cabo las entidades enclavadas en esta;
 - d) fomentar fuentes de financiamiento destinadas a la restauración y preservación de la Zona Priorizada para la Conservación, al mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes, al sostenimiento de las funciones de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana y a los ingresos del país;
 - e) gestionar y fiscalizar las donaciones y concertar convenios de colaboración con entidades nacionales y extranjeras, organismos internacionales, organizaciones no gubernamentales, así como con otras personas naturales y jurídicas debidamente acreditadas;
 - f) conceder o denegar autorizaciones para obras y usos de los espacios urbanos en la Zona Priorizada para la Conservación; y
 - g) cualquier otra que le asigne el Consejo de Ministros o su Presidente.

Este artículo fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción.

ARTÍCULO 7.- (Modificado) Para llevar a cabo dichas funciones, la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana puede:

- a) Abrir y operar cuentas bancarias en moneda nacional y en moneda convertible;
- b) comprar, vender y realizar otras operaciones mercantiles;
- c) formalizar convenios con los organismos y entidades situadas en la Zona Priorizada para la Conservación con el fin de garantizar el uso adecuado de sus valores patrimoniales; y
- d) recibir y utilizar donaciones con destino a la conservación y la restauración

del patrimonio y ejecutar programas sociales y culturales para cumplir la misión que tiene asignada.

Este artículo fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción.

ARTÍCULO 8.- (Modificado) Las entidades no subordinadas a la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana y sus dependencias, así como los trabajadores por cuenta propia y los arrendatarios de viviendas, habitaciones y espacios, que de acuerdo con las regulaciones correspondientes se encuentren enclavadas o desarrollen sus actividades dentro de la zona priorizada para la conservación, y perciban ingresos en pesos o en pesos convertibles, contribuirán a su restauración y preservación con un por ciento de sus ingresos, los cuales entregarán a la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana. En ambos casos el por ciento será fijado por el Ministerio de Finanzas y Precios.

Este artículo fue modificado por el Decreto-Ley No. 283 de 21 de junio de 2011, publicado en la Edición Extraordinaria No. 24 de la Gaceta Oficial de la República de 21 de junio de 2011, que le confirió su actual redacción.

ARTÍCULO 9.- La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana presentará a los ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Finanzas y Precios sus necesidades mínimas de plantilla y presupuestos, con vistas al desempeño de las tareas que le han sido encomendadas.

ARTÍCULO 10.- (Adicionado) Los trabajadores por cuenta propia y los arrendatarios de viviendas, habitaciones y espacios, que de acuerdo con las regulaciones establecidas, soliciten desarrollar sus actividades dentro de los límites de la zona priorizada para la conservación, requieren de la autorización correspondiente de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

Este artículo fue adicionado por el Decreto-Ley No. 283 de 21 de junio de 2011, publicado en la Edición Extraordinaria No. 24 de la Gaceta Oficial de la República de 21 de junio de 2011.

ARTÍCULO 11.- (Modificado) El Historiador de la ciudad de La Habana, tiene las atribuciones y obligaciones siguientes:

- a) Representar y dirigir el sistema de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana;
- b) controlar el cumplimiento de las políticas del Estado y el Gobierno, relativas al desarrollo de la Zona Priorizada para la Conservación, y preservar los valores históricos y culturales en el resto de La Habana;
- c) presentar, ante la autoridad que corresponda, propuestas de acciones para el desarrollo de la actividad a su cargo;
- d) fiscalizar las acciones de los órganos, organismos y entidades que participan en el desarrollo de inversiones y actividades económicas en la Zona Priorizada para la Conservación, velando por que se correspondan con las políticas y normativas aprobadas, y de ser necesario, cuando existan motivos que lo justifiquen, proponer al Presidente del Consejo de Estado y de Ministros la suspensión de su ejecución;
- e) adoptar medidas, en el ámbito de su competencia, dirigidas a solucionar los problemas que se presenten en el desarrollo de las actividades a su cargo;
- f) velar por el cumplimiento de las regulaciones urbanísticas aprobadas en la Zona Priorizada para la Conservación;
- g) atender, en lo que le corresponda, los planteamientos que se realicen por los delegados del Poder Popular de las circunscripciones enclavadas en la zona Priorizada para la Conservación;
- h) mantenerse informado y opinar, en lo que le corresponda, sobre las distintas situaciones o hechos que se presenten en la Zona Priorizada para la Conservación, con independencia de la autoridad facultada para su solución;
- i) coordinar acciones con autoridades locales y representantes de los órganos, organismos y entidades, con la finalidad de evaluar asuntos vinculados a su actividad, y el cumplimiento de los planes y programas de preservación y restauración en la zona priorizada para la conservación;
- j) mantener estrechas relaciones de trabajo y coordinación con los presidentes

de los consejos de la Administración municipales de los territorios enclavados en la Zona Priorizada para la Conservación;

- k) velar por la adecuada utilización de los recursos asignados por el Estado para su empleo en el desarrollo, preservación y restauración de obras en la Zona Priorizada para la Conservación; y
- l) cualquier otra que se le asigne por el Consejo de Ministros o su Presidente.

Este artículo fue adicionado por el Decreto-Ley No. 283 de 21 de junio de 2011, publicado en la Edición Extraordinaria No. 24 de la Gaceta Oficial de la República de 21 de junio de 2011 y posteriormente fue modificado por el Artículo ÚNICO del Decreto-Ley No. 325 de 16 de octubre de 2014, publicado en la Edición Extraordinaria No. 52 de la Gaceta Oficial de la República de 12 de diciembre de 2014, que le confirió su actual redacción.

DISPOSICIÓN ESPECIAL

ÚNICA: (Adicionada) Las máximas autoridades de los órganos, organismos y entidades con inmuebles de valor patrimonial dedicados a oficinas u otros usos en la zona priorizada para la conservación, previa coordinación con el Historiador de la ciudad de La Habana, crean las condiciones para, cuando las circunstancias lo permitan, transmitirlos a la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana.

Esta Disposición Especial fue adicionada por el Decreto-Ley No. 283 de 21 de junio de 2011, publicado en la Edición Extraordinaria No. 24 de la Gaceta Oficial de la República de 21 de junio de 2011.

DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA: La Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana dictará los reglamentos para la mejor ejecución de lo que se establece en este Decreto-Ley dentro del término de noventa días naturales siguientes a su promulgación. Dicha Oficina dictará, en cualquier término, cuantas otras disposiciones sean necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto.

DADO en el Palacio de la Revolución, en la ciudad de La Habana, a los 30 días del mes de octubre de 1993.

Fidel Castro Ruz
Presidente del Consejo
de Estado



RESOLUCIÓN No. 13

POR CUANTO: La Ley No. 2, de fecha 4 de agosto de 1977, Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, en su artículo 3, crea la Comisión Nacional de Monumentos, adscripta al Ministerio de Cultura.

POR CUANTO: La propia Ley No. 2, en su artículo 4, inciso 3, establece declarar cuáles centros históricos, construcciones, sitios y objetos son Monumentos Nacionales o Locales, siendo la Comisión Nacional de Monumentos el único órgano facultado para hacer dicha declaración, a través de la figura de su presidente.

POR CUANTO: La pequeña bahía de bolsa tempranamente nombrada como Puerto Carenas por Sebastián de Ocampo al carenar sus naves en el mismo durante el bojeo de la Isla ordenado por el Adelantado Diego Velázquez devino enclave portuario de gran relevancia regional durante toda la época colonial.

POR CUANTO: La Villa de San Cristóbal de La Habana, después de ser fundada en 1514 en un lugar no precisado aun, tuvo dos traslados, uno para la zona conocida como La Chorrera, ubicada entre el actual Puentes Grandes y El Husillo, y después a orillas del Puerto Carenas en que tomó su asiento definitivo para el cual se asume como fecha fundacional el 16 de Noviembre de 1519, cuando se celebró el primer Cabildo y la primera Misa, a la vera de una ceiba.

POR CUANTO: La naciente Villa de San Cristóbal de La Habana y su Puerto fueron alcanzando preponderancia a lo largo del siglo XVI por su estratégica ubicación, lo abrigado de su puerto y las condiciones naturales generales del mismo a orillas de la Corriente del Golfo y del Canal de Bahamas. Las condiciones señaladas anteriormente convirtieron al Puerto de La Habana en escala obligada de cuantos navíos cruzaban el Océano Atlántico en un sentido u en otro para su enlace con todas las posesiones españolas del Continente Americano.

POR CUANTO: Al constituirse el Sistema de Flotas decretado por la Corona Española en 1522, el Puerto de La Habana se convirtió en el punto clave para la comunicación entre el Nuevo y el Viejo Mundo, por lo que se le llamó la Llave del Nuevo Mundo y el Antemural de Las Indias Occidentales, centrando las Flotas que desde Veracruz, Cartagena de Indias y Portobelo, entre otros, trasladaban a la Metrópoli los fabulosos tesoros y otras materias primas y mercancías extraídos de la América y transportaban hacia ella todo género de mercaderías, de igual modo constituyó un nodo importante del oprobioso comercio de esclavos provenientes de África.

POR CUANTO: La Habana y su puerto se convirtieron en la plaza más fortificada de la América española, la metrópolis edificó tres sistemas defensivos a lo largo de varios siglos, estos bienes, por su excepcionalidad fueron declarados por la UNESCO, de conjunto con el centro histórico como Patrimonio Mundial, por lo que la bahía y su entorno constituyen la zona de amortiguamiento de este centro.





Comisión Nacional de Monumentos

POR CUANTO: En todo el contorno de la Bahía se conformaron asentamientos poblacionales con identidad propia como Guanabacoa, Regla y Casa Blanca, que como parte de sus valores que merecen ser protegidos, reconocen su histórica relación con la rada habanera.

POR CUANTO: También proliferaron en el contorno de la Bahía a lo largo de los siglos diferentes elementos industriales y de otra naturaleza como los famosos Astilleros de La Habana en que fueron construidos muchos de los más famosos navíos de la Real Armada Española, la Real Factoría de Tabaco cuyo edificio aun existe, los famosos Almacenes del Quinto en Regla, de los cuales aún quedan dos exponentes, los Muelles de San José, el Campamento de Tiscornia, el hospital y el cementerio de los chinos en la Loma de los Cocos, el cementerio inglés en terrenos de la actual refinería y la Quinta del Rey por solo citar algunos, ya en el siglo XX otras importantes instalaciones como los Muelles de San Francisco, la Terminal de Ferrocarriles con sus famosos Elevados, la Termoeléctrica de Tallapiedra, el Ferrocarril de Hershey así como muchos otros elementos dispersos se incorporan al rico patrimonio edificado de la zona.

POR CUANTO: El contorno de la Bahía de La Habana ha ido cambiando a lo largo de los siglos, reduciendo en muchos casos su área marítima y dejando bajo tierra numerosos elementos de valor patrimonial que pueden aparecer en cualquier obra, o excavación que se realice en esos perímetros que la rodean. A lo largo de los siglos, en el fondo de la Bahía de la Habana se han ido acumulando elementos (pecios) que hoy representan un inestimable valor para el patrimonio de la nación cubana y que son susceptibles de ser destruidos o dañados e incluso desechados en cualquier acción de dragado, construcción, extracción ilícita u otra que sean realizadas sin las medidas restrictivas correspondientes que permitan su rescate y preservación.

POR CUANTO: La Comisión Nacional de Monumentos, en fecha 25 de septiembre del 2014, analizó y valoró los aspectos anteriormente expuestos a propuesta de la Comisión Provincial de Monumentos de La Habana.

POR CUANTO: Por la Resolución No. 17, de fecha 28 de febrero de 2013, del Ministro de Cultura se designó a quien suscribe como, Presidenta de la Comisión Nacional de Monumentos.

POR TANTO: En ejercicio de las Facultades que le confiere la Ley No 2, de fecha 4 de agosto de 1977, Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, la Comisión Nacional de Monumentos;





RESUELVE

PRIMERO: Declarar Zona de Protección de la República de Cuba, la Bahía de La Habana y su zona de amortiguamiento, provincia La Habana, que se define en el derrotero adjunto. Ver anexo 1.

SEGUNDO: Que toda intervención, en tierra o mar dentro de la Zona de Protección deberá contar con la aprobación previa de la Comisión de Monumentos que corresponda, según establece la Ley No. 2 y su Reglamento el Decreto 55.

TERCERO: Orientar a la Comisión Provincial de Monumentos de La Habana la inscripción la Bahía de La Habana y su zona de amortiguamiento en el Registro Nacional de Monumentos Nacionales y Locales para su debida protección.

CUARTO: La presente Resolución entra en vigor a partir del día hábil posterior a su notificación.

NOTIFÍQUESE: Al Presidente de la Asamblea Provincial del Poder Popular de La Habana

COMUNÍQUESE: Al Ministro de Cultura, Viceministros, Presidentes de Institutos y Consejos, al Director Provincial de Cultura, Dirección Provincial de Planificación Física y a cuantas más personas naturales y jurídicas proceda.

ARCHÍVESE el original de esta Resolución en la Secretaría de la Comisión:

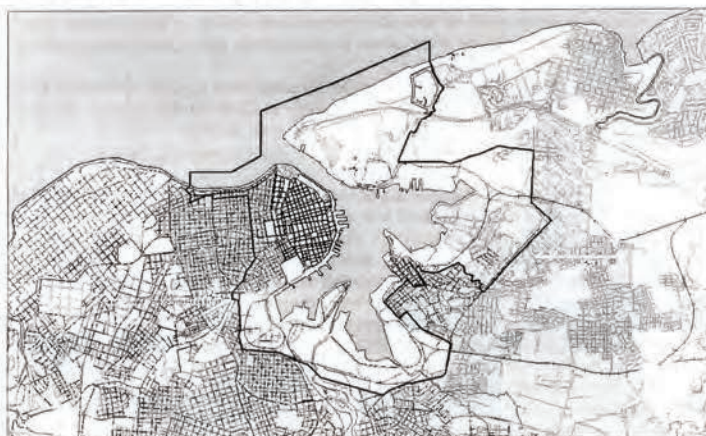
DADA en La Habana, a los 17 días del mes de Diciembre de 2014.
"AÑO 56 DE LA REVOLUCION".

Gladys Collazo Usallán
Presidenta
Comisión Nacional de Monumentos





Anexo 1. Delimitación de la Bahía de La Habana y su entorno.

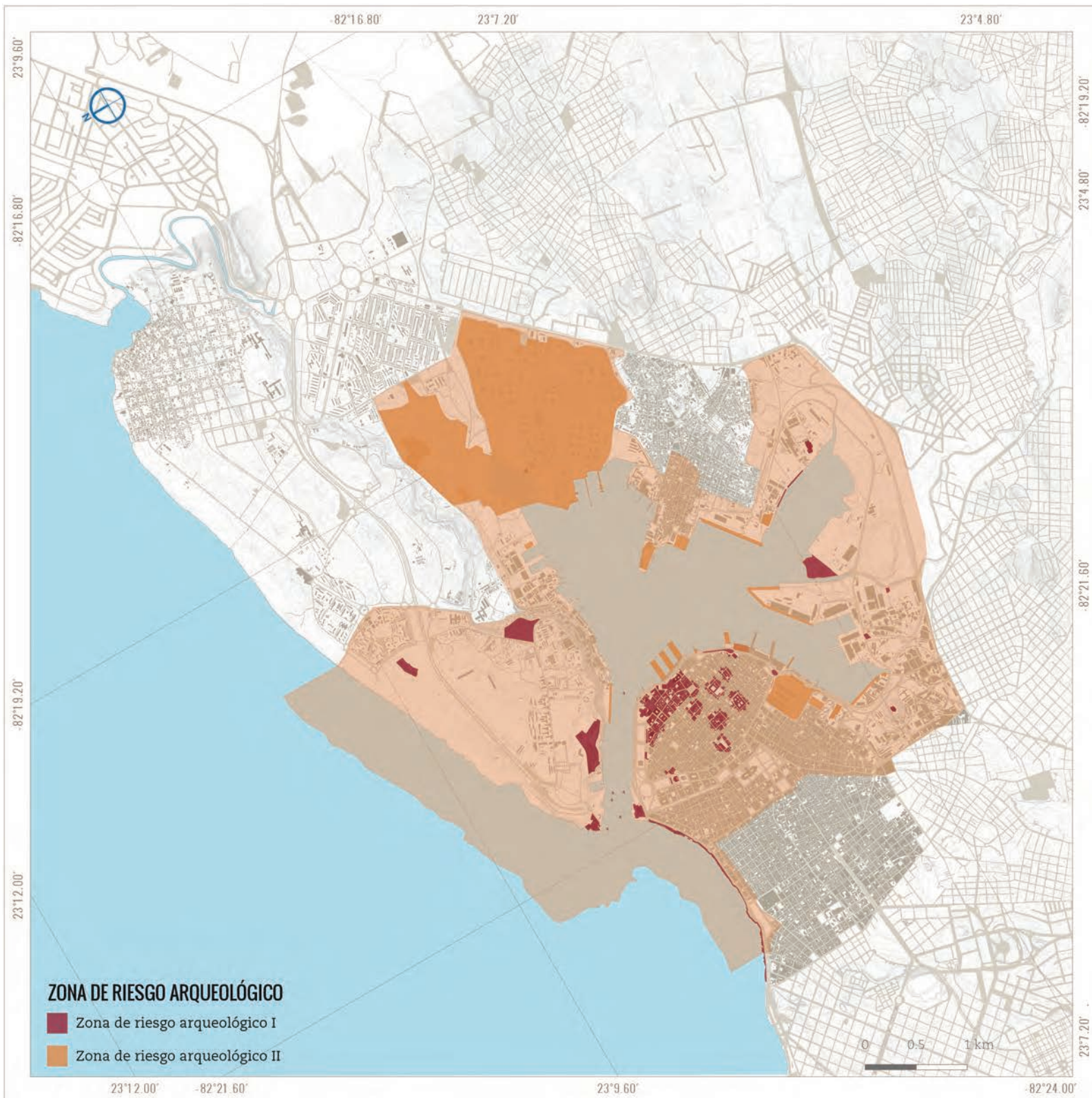


Collazo

Gladys Collazo Usallán
Presidenta
Comisión Nacional de Monumentos







Glosario

Área de cautela: área con un valor medio de protección, conlleva la intervención antes de que se realice un proyecto de obra, ya sea a través de prospecciones, sondeos arqueológicos o excavaciones, definiendo su extensión, integración o conversión a ZrA1.

Arqueología industrial: se refiere a las excavaciones arqueológicas que se realizan en sitios o yacimientos donde se hayan desarrollado actividades económicas vinculadas a ciclos productivos determinados, en los cuales tiene gran preponderancia un proceso industrial que lo distingue y caracteriza.

Arqueología preventiva: disciplina que permite conocer y proteger el patrimonio arqueológico, a través de acciones que promueven la intervención de los suelos de manera planificada. También reduce el impacto de las obras constructivas en los espacios con potencial arqueológico sin previa documentación.

Arqueología preventiva de primera fase: a través de su implementación se establecen las figuras cautelares de Zonas de Reserva y Áreas de Cautela.

Arqueología preventiva de segunda fase: se disponen las actuaciones pertinentes en ZrA2, ya sea de seguimiento arqueológico, excavación o integración a ZrA1.

Arsenal: edificio destinado a la construcción, reparación, almacenamiento y distribución de armamento y munición.

Astillero o atarazana: lugar donde se construyen y reparan las embarcaciones (yates, buques militares, barcos comerciales) para el transporte de mercancías o de pasajeros. Se construye cerca del mar o de lagos y ríos navegables, para permitir el acceso de las embarcaciones.

Ataguía: macizo de tierra arcillosa u otro material impermeable, para atajar el paso de agua durante la construcción de una obra hidráulica.

Atraque: operación de ubicar un buque en un sitio previsto del muelle. Este concluye en el momento que es amarrado el último cabo a la bita del muelle.

Berma: espacio llano, cornisa, o barrera elevada que separa dos zonas. En los cuerpos de agua, reduce la velocidad del agua, también dirige el agua a zonas que no son susceptibles a la erosión.

Bitas: poste donde se amarra el cable del ancla cuando se fondea la nave y se fija a la infraestructura portuaria.

Buque: construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la cual fue construido o la propulsión que lo haga navegar. El concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, lanchas recreativas y de pesca, barcasas, veleros, transbordadores, remolcadores y cualquier otro tipo de vehículo acuático. Incluye además de su casco, arboladuras, máquinas principales o auxiliares y las demás pertenencias fijas o no, que son necesarias para sus servicios de maniobra, navegación y equipamiento, aunque se hallen separadas.

Calado: denota la profundidad de agua necesaria para que un buque flote libremente. Es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla, con el espesor del casco incluido. Se mide mediante escalas situadas a cada banda del buque, a proa y a popa, y en algunos barcos también en la perpendicular media.

Canal de acceso: vía de agua cuyas profundidades mantenidas natural o artificialmente permiten que buques de determinado calado puedan navegar solamente dentro de ella.

Cargas: bienes, productos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados en buques.

Central termoeléctrica: instalación empleada en la generación de energía eléctrica a partir de la energía liberada

en forma de calor, por la combustión de fósiles, como petróleo, gas natural o carbón. Este calor es empleado por un ciclo termodinámico convencional para mover un alternador y producir energía eléctrica, liberando dióxido de carbono a la atmósfera.

Contenedor: unidad desmontable, rígida, apropiada para embarcar o almacenar carga en unidades menores, paquetes, piezas o materiales, que separa y protege su contenido contra pérdidas o daños. Posee dimensiones y dispositivos estándares que permiten su trincaje en transporte por mar, siendo este rígido.

Cornamusa: es el aparejo que se utiliza para sujetar un cabo. Normalmente se trata de una pieza de metal o de madera de extremos encorvados. Se fija, en su punto medio, a la superficie a la estructura que lo contiene.

Dársena: parte de un puerto resguardado artificialmente de las corrientes para que las embarcaciones puedan efectuar maniobras para atracar o fondear, o para realizar el desguace de los barcos.

Dársena flotante: protección frente a viento, oleaje y lluvia, centro de actividades y punto de reunión.

Defensas (de los muelles): artefactos localizados en el borde del muelle que impiden que el casco del buque impacte sobre su estructura. Los más simples pueden ser neumáticos viejos. Cuando los buques son de mayor porte, es necesario utilizar defensas específicamente diseñadas para este fin (de caucho, goma, entre otros).

Dique: estructura artificial creada mediante la superposición de capas de elementos de diferentes granulometrías y materiales, que se construyen para reducir la cantidad de energía proveniente del oleaje que entra en aquellos cuerpos de agua que se desea abrigar.

Dique flotante: es un artefacto naval que a través de la inundación de tanques, hunde la estructura para permitir que la embarcación a reparar ingrese en su seno. Una vez en su sitio, se achican los tanques provocando la elevación del conjunto, logrando así la puesta en seco que permite la maniobrabilidad en el buque.

Dique Seco: también se conoce como dique de carena. Es la instalación portuaria destinada a poner las embarcaciones fuera del agua para efectuar reparaciones en su parte externa. Es una esclusa donde se introduce el navío para, una vez cerrada, bombear el agua del interior hasta dejar apoyada la embarcación sobre una cama o picadero. Las reparaciones que se realizan en esta estructura, reciben el nombre de carenado y se efectúan en la parte del casco conocida como obra viva o carena.

Embarcación: denominación general con que se designa una nave de reducido tonelaje.

Ensenada: accidente geográfico costero. Generalmente se utiliza este término para describir una entrada de agua circular o redondeada con una boca estrecha. El término se emplea para referirse a cualquier bahía abrigada, los geógrafos nombran ensenada a la entrada de agua de menor dimensión que una bahía.

Eslora: dimensión de un barco tomada a todo lo largo, desde la proa hasta la popa. Se identifica como eslora máxima, a la distancia entre las perpendiculares a la flotación máxima, trazadas por los puntos más salientes en la proa y en la popa. En tanto, la eslora total, es la longitud entre los dos puntos más extremos del navío, conocida como LOA (Length Over All). En general, todas las medidas longitudinales a bordo reciben el nombre de eslora, por tanto se dice eslora de una escotilla, de una bodega, etc.

Espigón: estructura no lineal respecto a la costa, construida con bloques de roca de dimensiones considerables, o elementos prefabricados de madera, hormigón o acero. Por lo general son colocados dentro del agua, en ríos, arroyos o próximos a la costa marítima, con la intención de aumentar el flujo en varias direcciones determinadas, reducir el oleaje o evitar la decantación de arena.

Estratigrafía arqueológica: refiere los depósitos estratigráficos formados como consecuencia de la actividad humana y su interacción con el medio.

Fanal: gran farol montado sobre una torre construida para dicho propósito en los puertos o parajes arriesgados de las costas. Se utiliza para aviso y gobierno de los navegantes.

También recibe los nombres de faro, farol o farola y linterna. También se denomina así al farol de popa del navío o buque comandante de una escuadra o división.

Fondeo: posicionamiento de un buque en aguas establecidas para el anclaje.

Línea de flotación: intersección del costado del buque con la superficie del agua.

Masa de desplazamiento: es el peso total del buque. Se calcula por la suma del peso en rosca (peso real de un buque cuando está terminado y listo para servicio y se encuentra vacío), más el peso muerto (peso real en toneladas que un buque puede transportar cuando está cargado hasta el calado máximo admisible).

Muelle: obra de piedra, hierro o madera u hormigón, construida en dirección conveniente en la orilla del mar o de un río navegable, y que sirve para facilitar el embarque y desembarque de cosas y personas y aun, a veces, para abrigo de las embarcaciones.

Nave industrial: edificio de uso industrial que permite la producción y/o almacena los bienes industriales, junto con los obreros, las máquinas que los generan, el transporte interno, la salida y entrada de mercancías, entre otros. Las naves varían en función de las innumerables actividades económicas que se pueden desarrollar en su interior, lo que ha conducido al desarrollo de un gran número de soluciones constructivas.

Nivel medio del mar: la altura del mar, o nivel medio del mar, es el promedio resultante tras medir todas las pleamares y las bajamares. No es el mismo en todas partes, debido a la forma del elipsoide terrestre y a las anomalías gravimétricas en la Tierra.

Patrimonio arqueológico: se entiende por patrimonio arqueológico todo bien mueble e inmueble que haya quedado como huella de la existencia de grupos humanos pasados. Refiere lugares de asentamiento humano y vestigios de cualquier tipo de actividad humana, cuyo conocimiento sea alcanzable a través de metodología arqueológica y del uso de disciplinas afines. Comprende los

bienes que se encuentran en superficie, enterrados o bajo el mar.

Patrimonio industrial: restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico-tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios de procesamiento, almacenes y depósitos, lugares donde se genera y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales vinculadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (TICCIH 2003).

Pescante: es un dispositivo para izar o arriar pesos a bordo de un barco.

Pilote: pieza larga o de estaca, de madera, hierro u hormigón armado, que se hinca en el terreno para consolidar los cimientos de una construcción.

Polígono industrial. Denominado también parque industrial, cinturón industrial, polo industrial o zona industrial. Espacio territorial en el cual se agrupan una serie de actividades industriales, que pueden o no estar relacionadas entre sí. Se localiza en una zona favorable. Cuenta con una serie de servicios comunes, como: abastecimiento de energía eléctrica, tratamiento de aguas servidas servicio de vigilancia, portería, entre otros.

Puerto: se desarrolla a orillas de un curso de agua, a orillas del mar, del océano, de un río, de un lago o de una laguna; en un ámbito acuático y terrestre, natural o artificial. Sus condiciones físicas y su organización permiten realizar maniobras de fondeo, atraque, desatraque y estadia de buques o de cualquier otro artefacto naval.

Refinería de petróleo: plataforma industrial destinada a la refinación del petróleo, a través de ella se obtienen combustibles fósiles utilizables en motores de combustión (gas oil, gasolina, etc.), aceites minerales, asfaltos y otros. Las refinerías modernas incluyen entre otras, las unidades de conversión o de craqueo, que permiten la transformación de las fracciones más pesadas del petróleo, en fracciones más ligeras que puedan formar parte de un combustible ordinario (diésel, queroseno o gasolina).

Roblón: elemento de acero, empleado para materializar la unión de estructuras metálicas. También se denominan a veces como remaches o pasadores, aunque las uniones roblonadas tienen características propias (como la ejecución en caliente) que las hacen distintas de otros sistemas de unión entre planchas metálicas.

Silo: Construcción diseñada para almacenar granos y otros materiales a granel; son parte del ciclo de acopio de la agricultura. Los más habituales tienen forma cilíndrica, semejantes a una torre, construida de madera, hormigón armado o metal. El diseño original para la agricultura se ha adaptado a otros usos en la industria, utilizándose silos para depósito de materiales diversos, como el cemento, y también se han adaptado al área militar, empleándose silos para depósito y manejo de misiles.

Superestructura portuaria: está constituida por todos los equipos portuarios y por las bodegas de mercaderías en general, bodegas de carga a granel sólido, tanques para almacenamiento de graneles líquidos, almacenes e instalaciones administrativas en general, talleres y toda otra obra construida dentro del recinto portuario.

Tablestaca: pilote de madera o tablón que se hincan en el suelo y que sirve para entibar excavaciones.

Tablestacado: conjunto de tablestacas que conforman una pared hermética, destinada a la protección de muelles fluviales o marítimos.

Terminal marítima o portuaria: instalación o conjunto de instalaciones que constituyen la interface entre el modo

de transporte marítimo y los modos de transporte terrestres.

Varadero: lugar donde varan las embarcaciones para resguardarse y limpiar sus fondos o componerlas.

Zona de Reserva: área con un máximo valor de protección (ZrA1), cuya relevancia dentro de la trama urbana y social de la ciudad, debe integrarse dentro de proyectos que no afecten los suelos o dañen muros y superficies, reservándose para futuras labores arqueológicas (incluyen tanto subsuelos como alzados) que respondan a objetivos concretos de investigación. Los resultados servirán para enriquecer el conocimiento de la ciudad, desarrollándose dentro de programas que los integre y ponga en valor.

Zona de riesgo Arqueológica: categoría que alerta sobre la presencia de Patrimonio arqueológico o sospecha de su existencia a partir de fuentes orales o escritas. Implica supervisión arqueológica y dictamen, actuación cautelar específica según categoría de protección, participación en proyecto de obra y seguimiento durante la realización de esta.

Zona de riesgo Arqueológica 1 (ZrA1): valor máximo de protección para el patrimonio arqueológico, asociado a acciones cautelares específicas, que se inician con la declaración de Zona de Reserva, asesoría y conservación del sitio para proyectos de investigación.

Zona de riesgo Arqueológica 2 (ZrA2): valor medio de protección para el patrimonio arqueológico, asociado a acciones cautelares específicas, que se inician con la declaración de Área de Cautela, asesoría e intervención del sitio.

Fuentes consultadas

- Acosta, Nilson:** «Proyecto La Ruta del Cacao en Cuba: Salvaguarda y Transmisión», <<http://www.rutadelcacao.org>> [9/01/2020].
- Aguiar Civera, Inmaculada:** «Arquitectura industrial: características básicas. Criterios para la valoración del patrimonio arquitectónico industrial», X Congreso Internacional de la AEHE, Universidad Pablo de Olavide, España, 2011.
- : «Propuestas y criterios para la conservación del patrimonio arquitectónico industrial», *Ábaco*, 2da Época. Vol. 4, No. 70, pp. 41- 48, España, 2011.
- Allen, Katherine:** «La audaz apuesta de Lacaton & Vassal para convertir una fábrica abandonada en el FRAC Dunkerque», <<https://www.archdaily.mx/mx/912217/la-audaz-apuesta-de-lacaton-and-vassal-para-convertir-una-fabrica-abandonada-en-el-frac-dunkerque>> [01/03/2019].
- Álvarez Areces, Miguel Ángel:** «Patrimonio Industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea», *Apuntes*, Vol. 21, No 1, 2008. <<http://www.s.org.cielo.co>> [25/01/2021].
- : «El patrimonio industrial en España, situación actual y perspectivas de actuación», *Patrimonio Industrial y la obra pública*. Departamento de Educación, Cultura y Deporte, Gobierno de Aragón, 2007.
- : «Patrimonio Industrial, Paisaje y Desarrollo Territorial. El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica», *ÁREAS*, No. 29, p. 29, España, 2010.
- «Antiguo almacén de la madera y el tabaco». <<https://onlinetours.es/blog/destino-cuba/almacen-de-la-madera-y-el-tabaco/>> [10/06/2021].
- Aracelio Iglesias <https://www.ecured.cu/Aracelio_Iglesias> [02/03/2021].
- Atlante Architectura Contemporanea. Direzione Generale, <<http://www.atlantearchitettura.beniculturali.it>> [12/07/21].
- Barcia, María del Carmen:** *Los ilustres apellidos: negros en La Habana colonial*, Editorial Boloña, La Habana, 2008.
- Batista Silva, José Luis:** «Los túneles subacuáticos de La Habana», *Revista Mapping* No. 89, pp. 52-55, España, 2003. <<http://repositorio.geotech.cu/xmlui/handle/1234/214>> [18/06/2021].
- Benito del Pozo, Paz:** «Industria y Patrimonialización del Paisaje Urbano: La Reutilización de las Viejas Fábricas», Universidad de León, 2010. <<https://www.researchgate.net/publication/45842549>> [21/05/2021].
- , B. Calderón C., H. P. Ruiz-Valdepeñas: «La gestión territorial del patrimonio industrial en Castilla y León (España): fábricas y paisajes». *Investigaciones Geográficas, Boletín*, No. 90, Instituto de Geografía, UNAM, México, 2016, pp. 136-154. <<https://www.researchgate.net/publication/305786356>> [21/05/21].
- Bergeron, Louis & Gracia Dorel-Ferré:** «Le patrimoine industriel un nouveau territoire», <<http://www.patrimoineindustriel-apic.com>> [24/04/2020].
- Bernáthová, Dominika:** «Dolní Vítkovice, patrimonio industrial europeo», <<https://espanol.radio.cz/dolni-vitkovice-patrimonio-industrial-europeo-8141444>> [11/03/2021].
- Biel Ibáñez, Ma. Del Pilar (Coord.):** *Jornadas Patrimonio Industrial y la Obra Pública*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 2007.
- Boletín Oficial del Ministerio del Comercio, Instrucción y Obras Públicas, V. 4, Imprenta de la Publicidad, Madrid, 1848, p. 17.

- Calderón-Puerta y otros:** «Tourist-Cultural Routes and Itineraries in the Official Tourism Portals of the Spanish Autonomous Communities», *Revista de Estudios Andaluces*, No. 35, España, 2018. <<http://institucional.us.es/revistas/andaluces/35/ARTICLES/Article5>> [18/03/2021].
- Canales, Esteban:** *Industrialización y condiciones de vida en Inglaterra: Notas sobre una larga polémica*, Universidad Autónoma de Barcelona, 1994. pp. 171-196. <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=739>> [4/11/2020].
- Cano Sanchiz, Juan Manuel:** «Fábrica de la memoria. La reutilización del Patrimonio Arqueológico Industrial como medida de conservación», *ANTIQUITAS*, No. 18-19, pp. 265-272, 2007.
- Canziani, Andrea:** «On the edge of modern heritage conservation. Planned Conservation of XX Century Architectural Heritage», 2009.
- Cañonazo de las nueve. <https://www.ecured.cu/Ca%C3%B1onazo_de_las_nueve> [06/10/2016].
- Carta Arqueológica de la ciudad. ArqueoSIG, Plan de gestión Patrimonio Arqueológico, Gabinete de Arqueología, OHC, 2011.
- Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial, National Assembly of TICCIH, Moscow, 2003.
- Casanelles i Rahola, Eusebi:** *Patrimonio industrial y museológico en Cataluña, DOSSIER Patrimonio Industrial*. PH Boletín 21, pp. 125-129, 1997.
- Catálogo de Bienes Protegidos. Plan General. Avances. Área de Urbanismo y Vivienda, Dirección General de Revisión del Plan General, Madrid, 2013.
- Chateloin, Felicia:** «De la arquitectura del molde o la identidad de la ciudad cubana», Universidad de La Habana, p. 252, 2007. <<http://dx.doi.org/10.25267/>> [15/03/2021].
- : *El patrimonio cultural urbano y el criterio de centro histórico. Caso de estudio Ciudad de La Habana*, tesis presentada para optar por el Grado Científico de Doctor en Ciencias Técnicas, Facultad de Arquitectura, Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, La Habana, 2008.
- Colectivo de Entidades:** «Plan de Desarrollo y Ordenamiento Urbano de la Bahía de La Habana y su área de influencia», Informe Diagnóstico, La Habana, 2014.
- Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, UNESCO, París, 2003.
- Copic, S., Turmaric, A:** Possibilities of Industrial Heritage Reuse as Tourist Attractions –a Case Study of City of Zrenjanin (Vojvodina, Serbia). *Geographica Pannonica*, Volume XIX, Issue 2, 2015, pp. 44-49.
- Cosme Baños, Pedro y otros:** *Historia de Regla. Ciudad de La Habana. La identidad de la provincia y sus municipios*, s/f. Cuadro estadístico de la siempre fiel Isla de Cuba, correspondiente al año de 1846 / formado bajo la dirección y protección del Escmo. Sr. Gobernador y C. Gral. D. Leopoldo O. Donnell-- Habana: Imp. del Gobierno y Cap. Gral., 1847.
- Cuevas Toraya, Juan de las:** *500 años de construcciones en Cuba*, La Habana, Chavín, Servicios Gráficos y Editoriales, S.L., Madrid, 2001.
- y Gina Rey: *Las construcciones cuentan su historia. Ciudades, pueblos y caseríos de Cuba*. Ediciones Boloña, La Habana, 2015.
- Dambron, Patrick:** *Patrimonio Industrial y desarrollo local*, Editorial Jean Delaville, París, 2004.
- De Solá Morales, M. y otros:** *Remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1974.
- Declaración de Siem Reap sobre Turismo y cultura: «Construyendo un nuevo modelo de cooperación», 2015, <<https://whc.unesco.org>> [04/05/2020].
- Decreto No. 55, Reglamento para la Ejecución de la Ley 2 de los Monumentos Nacionales y Locales, Ciudad de La Habana, 1979.

- Decreto No. 118: Reglamento para la ejecución de la Ley de Protección al Patrimonio, 1983.
- Diccionario de la Lengua Española. Real Academia de Lengua Española, Madrid, 2014.
- Diccionario Español de Ingeniería (DEI), Real Academia de Ingeniería de España, 2014.
- Dorrel-Ferré, Grazia:** «Le patrimoine industriel», *Historiens et Geographes*, No. 368-398, <<http://www.patrimoineindustriel-apic.com>> [24/04/2020].
- Duque, Francisco:** *Historia de Regla. Descripción política, económica y social, desde su fundación hasta el día*, Imprenta y papelería, Rambla, Bouza y Compañía, Habana, 1925.
- Duquesne, Nola y Teresa de J. Díaz:** Contribución al patrimonio geológico – histórico del paisaje costero de la Provincia Ciudad de La Habana. s/f, <<https://docplayer.es/57054137-Contribucion-al-patrimonio-geologico-historico-del-paisaje-costero-de-la-provincia-ciudad-de-la-habana.html>> [15/02/2022].
- «El Financiero, Las Grandes Empresas de Cuba»: El Financiero y la Fábrica de gas, La Habana, Año. II, No. 16, pp. 36-43, 9 de abril de 1911.
- «El Túnel de la Bahía de La Habana y la Comisión de Fomento Nacional», *Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros*, Vol. LIX, No. 2, pp. 57-72, La Habana, 1959.
- «Elementos de Arquitectura Naval», Librería Editorial Alsina, Buenos Aires, 1986.
- «Equipos de fotos de La Habana», <<https://www.fotosdalahabana.com/la-lechera-antiguas-industrias-de-la-habana/>> [06/02/2021].
- Falconer, Keith:** «The industrial heritage in Britain. The first fifty years», <<https://doi.org/10.4000/histoire-cnrs.1778>> [30/03/2021].
- Falser, M.:** «Is Industrial Heritage Under-Represented on the World Heritage List?» UNESCO, World Heritage Centre, 2001.
- Feliu, E., García, G., Gutiérrez, L., Abajo, B., Mendizabal, M., Tapia, C., Alonso, A.:** «Guía para la elaboración de Planes Locales de Adaptación al Cambio Climático. Oficina Española de Cambio Climático», Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Madrid, 2015.
- Fernández-Galiano, Luis:** «FRAC, Nord-Pas de Calais, 2009-2013, Dunkerque (Francia)», *Arquitectura Viva Monografías*, Lacaton & Vassal. *Estrategias de lo Esencial*, No. 170, pp. 100-108, Madrid, 2014.
- Fernández Santalices, Manuel:** *Calles de La Habana. Arte, historia y tradiciones en las calles y plazas de La Habana Vieja*, Aqualarga, Editores, S.L, Madrid, 1989.
- Fernández, Guillermina y Aldo Guzmán Ramos:** «Patrimonio industrial, turismo cultural y rutas turísticas para un desarrollo local sustentable», <www.ig.ufu.br/caminhos_de_geografia.html> [30/03/2021].
- : «Patrimonio industrial y rutas turísticas culturales: algunas propuestas para Argentina», <<http://revistas.um.es/turismo/article/view/18491>> [30/03/2021].
- Figuerola, Reinaldo:** *Emboque de Regla*. Dirección Municipal de Cultura de Regla, La Habana, 2016.
- Forestier, Jean C.N.:** «La Planificación de La Bahía de La Habana», *Arquitectura*, Año XXV, No.290, La Habana, septiembre de 1957.
- Fornés Boravia, José Enrique:** «Patrimonio industrial en peligro», *Revista Científica de Arquitectura y Urbanismo*, <rau.cujae.edu.cu>, 2009, [20/05/2021].
- Fornet Gil, Pablo:** «La Habana y su puerto: una ciudad, dos orillas». En: Guimerá, Agustín y Fernando Monge (Coords.). *La Habana, puerto colonial. Siglos XVIII y XIX*, Madrid, Fundación Portuaria, 2020.
- Fototeca de antigua Secretaría de Obras Públicas. Archivo «Fernando Salinas», Empresa RESTAURA. Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

Funes Monzote, Reinaldo: *De los bosques a los cañaverales. Una historia ambiental de Cuba 1492-1926*, Editorial de Ciencias Sociales, 2010, pp. 109-110.

García, Mercedes: «El trasiego mercantil de la Real Compañía por el puerto habanero en el siglo XVIII», En: García Rodríguez, Mercedes y Yolanda Díaz et al (Comp.). *Cuba y sus puertos. (Siglos del XV al XXI)*, La Habana, Grupo Estatal Bahía Habana, 2005.

García Villar, Raúl: *Puertos Marítimos 1*, Ministerio de Educación Superior, Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1985.

Garrido, Catalina del Mar: *Mujeres trabajadoras en la provincia de La Habana. Identidades, marcas de subalternidad y cultura obrera de las despalilladoras de tabaco, 1898-1948*, tesis de Doctorado, Centro de Estudios Históricos del Colegio de México, 2020.

Gilbert González, Luz María: «La Central Montemartini: nueva sede de los Museos Capitolinos», *Imafronte*, Universidad de Murcia, No. 19-20, pp. 75-94, 2007-2008.

Glosario de Términos Marítimos Portuarios. Autoridad Marítima Portuaria, El Salvador, 2010.

González, A. M.: «Túnel de La Habana. Una maravilla de la ingeniería civil», <Portal Cuba Grande.com, 2003> [12/07/2021].

González, O.: Breve Historia de Regla o culto a Yemayá, Habana Noticias, La Habana, 2015.

Gran Diccionario de la Lengua Española, Larousse Editorial, S.L, 2016.

Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático IPCC, 2014: «Impactos, adaptación y Vulnerabilidad, Parte A: Aspectos globales y sectoriales. Contribución del Grupo de trabajo II al Quinto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, 2014», United Kingdom and New York, NY, USA, <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WGII%20AR5-PartA_FINAL.pdf> [15/03/2015].

Guerra López, Dolores: «Sociabilidad Obrera en el Puerto de La Habana. 1919-1930», XVII Coloquio de Historia Canario-Americana, pp. 943-951.

Guzmán Ramos, Aldo y Guillermina Fernández: «El patrimonio industrial desde perspectivas multidisciplinarias», *Biblio 3W*, Universidad de Barcelona, vol. VIII, No. 480, 2003.

Hernández, Liset y Marila Dotres: *Propuesta para la regeneración urbana del territorio de la Refinería Níco López*, Tutor: Arq. Kiovet Sánchez, tesis de Diploma, La Habana. 2012.

Hernández Ramírez, Javier: «Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales», © PASOS, Universidad de Sevilla, <<http://www.pasosonline.org>> [18/03/2021].

<http://www.cubagob.cu/otras_info/minfar/coubre.htm> [05/12/2016].

<<http://www.fac.cu>> [12/09/2019].

<http://www.international.icomos.org/burra1999_fre.pdf> [30/03/2021].

ICOMOS: «Carta de itinerarios culturales», Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC), <http://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/culturalroutes_sp.pdf> [18/03/2021].

Ifko, S.: «Industrial Architectural Heritage –the Complexity of Structures and the Formation of Evaluation Parameters for It». Smokvina, M., 2nd International Conference on Industrial Heritage, 2005.

- Ihobe, Secretaría Técnica, Sociedad Pública de Gestión Ambiental:** *Manual de laneamiento urbanístico en Euskadi para la mitigación y adaptación al cambio climático*, Departamento de Medio ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, Gobierno Vasco, 2012.
- Inclán, Orlando y Clara Ileana Robaina:** «Patrimonio Industrial en La Habana, estética y memoria por descubrir», Zabaglia, Colegio de Arquitectos y Aparejadores de Huesca, 2007, pp. 19-29.
- Inclán, Orlando, C. Castillo, I. Guerrero, C. Darias:** «Patrimonio Industrial en la zona suroeste bahía de La Habana», Inventario Preliminar, 2014.
- Industrial Heritage Re-Tooled (TICCIH):** 2nd International symposium on cultural heritage and legal issues Protection and reuse of industrial heritage: Dilemmas, problems, examples. Bled, Slovenia, 2015.
- Instituto Cubano de Antropología (ICAN):** «Censo Arqueológico Aborigen», 2012.
- Instituto de Ecología y Sistemática (IES):** «Estudio línea base de biodiversidad Terrestre de la Ensenada de Triscornia, Bahía de La Habana», Grupo de Trabajo Bahía de La Habana, 2011.
- Instituto de Planificación Física:** «Plan de Ordenamiento urbano de la Bahía de La Habana. Avance del POU-BH», 2015.
- Inventario Nacional del Patrimonio Industrial, Consejo Nacional de Patrimonio Cultural. s/f.
- «Itinerario Cultural del Consejo de Europa», <<https://www.coe.int/es/web/cultural-routes>> [18/03/2021].
- Jean-Noël Blanc:** «Les friches industrielles de l'économie à l'urban» artículo de la revista: «Mutations économiques et requalifications territoriales», R. de Géographie de Lyon, vol. 66, No. 2, Francia, 1991.
- Jiménez Soler, Guillermo:** *Las Empresas de Cuba 1958*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2014.
- : *Los propietarios en Cuba*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2008.
- Jordi J. Tresserras:** «Rutas e itinerarios culturales en Iberoamérica», Patrimonio cultural y turismo 15, Cuadernos, Universidad de Barcelona, <<https://www.cultura.gob.mx>> [18/03/2021].
- «La Planificación de La Bahía de La Habana»:** Arquitectura Cuba, No. 290, La Habana, 1957.
- Lanchita de Regla <<https://www.juventudrebeldede.cu/cuba/2014-06-09/lanchita-de-regla-fotos>> [09/06/2014].
- Lapique Becali, Zoila y Julio A. Larramendi Joa:** *La Habana: imagen de una Ciudad Colonial*, POLYMITA, Guatemala, 2013.
- Ley No. 1 de Protección al Patrimonio Cultural, *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, Edición ordinaria No. 29, La Habana, 1977, p. 285.
- Ley No. 2 Ley de los Monumentos Nacionales y Locales, *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, Edición Ordinaria No. 29, La Habana, 1977, p. 286.
- «Libro de Cuba»:** *Cincuentenario de la Independencia 1902-1952. Centenario del nacimiento de José Martí 1853-1953*, Publicaciones Unidas, La Habana, 1954.
- Lloga Fernández, Rolando:** *La labor de los ingenieros militares en los ferrocarriles de Cuba (1837-1898)*. <www.redalyc.org> [17/06/2021].
- López Mesa, Enrique:** «Tabaco, mito y esclavos en Cuba», *Revista Brasileira do Caribe*, Vol. X, No. 19, Brasilia, 2009.
- López Segrera, Yaumara:** <<http://desde-cuba.blogspot.com>> [18/02/2021].
- López Valdés, Rafael:** «Pardos y Morenos esclavos y libres en Cuba y sus instituciones en el Caribe hispano», Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe, San Juan de Puerto Rico, 2007.
- Loures, Luis:** «Post-Industrial Landscapes: dereliction or heritage?», 1st WSEAS International Conference on LANDSCAPE ARCHITECTURE (LA '08), Algarve, Portugal, 2008. [24/04/2020].

—————: «Industrial Heritage: the past in the future of the city», WSEAS TRANSACTIONS on ENVIRONMENT and DEVELOPMENT, Algarve, Portugal, 2008.

Luigi Fontana, Giovanni: «Historia del patrimonio industrial. Objetivos y metodología», Università degli Studi di Padova, pp. 33-34. s/f

Luzón, José L. y otros: «Sociedad y espacio en La Habana de 1877», *Revista de Geografía*, vol. XXIV, pp. 69-84, Barcelona, 1990.

Machado, Bruno Javier: *Casa Blanca, hallé su oscura luz (1589-1987)*. Impreso en los talleres del Instituto Nacional Poligráfico Alfredo López, La Habana, 1987.

Major, K. J.: «Fieldwork in Industrial Archaeology», London i Sydney: B.T. Batsford Ltd, 1975.

«Manantiales de La Cotorra: El control de la Salud». <<https://historiacuba.wordpress.com/2017/11/10/manantiales-de-la-cotorra-el-control-de-la-salud/>> [6/10/2021].

Marqués Dolz, María Antonia: *Las industrias menores: empresarios y empresas en Cuba (1880-1920)*, Editora Política, La Habana, 2002.

Márquez, Maité: *Refinería de Petróleo Níco López, Valor del Patrimonio Industrial*, Tutor: Arq. Renán Rodríguez González, tesis de Diploma, La Habana, 2015.

Martín, María Elena y Eduardo Luis Rodríguez: *La Habana: Guía de Arquitectura*, Sevilla, 1998.

«Martín Pérez (San Miguel del Padrón)» <[https://www.ecured.cu/Martín_Pérez_\(San_Miguel_del_Padrón\)](https://www.ecured.cu/Martín_Pérez_(San_Miguel_del_Padrón))> [17/6/2021].

Martínez Ruiz, Enrique: «La Habana y su astillero», HAR2009-11830 «El ejército de la Ilustración: Novedades orgánicas, tácticas y logísticas», Ministerio de Ciencia e Innovación, Madrid, 2014.

Marrero, Juan: *Dos Siglos de Periodismo en Cuba. Momentos, hechos y rostros*, Editorial Pablo de la Torriente, La Habana, 1999.

Mazzoni, Fernanda y otros: «Un Futuro para el pasado Industrial, Estrategias de intervención contemporánea en el Patrimonio Europeo», Universidad ORT Uruguay, 2020.

Menéndez, José: «El Túnel del Almendares», *Revista de la Sociedad Cubana de Ingenieros*, Vol. LIII, No. 5, pp. 134-142, 1953.

Michael Stratton (Ed.): «Industrial Building Conservation and Regeneration», The University of York, 2000. Monumentos Nacionales de la República de Cuba. Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, College Ediciones, 2015.

Moreno, Gerardo: *Casablanca y su tradición de celebrar sus fiestas patronales*, Dirección Municipal de Cultura de Regla, La Habana, 2015.

Moreno Friginals, Manuel: *El Ingenio. Complejo económico cubano del azúcar*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1978, p. 156.

«Museo del Ferrocarril de Cuba», <http://www.ecured.cu/Museo_del_Ferrocarril_de_Cuba> [8/ 05/ 2019].

Natural Disasters and Vulnerability Analysis, UNDRP: Report of Expert Group Meeting, Office of the United Nations Disaster Relief Coordinator, Geneva, 1980, pp. 9-12.

ONU: Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR), Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres. 2015-2030, 15 Marzo 2015.

- Ortega Pereyra, Ovidio J.: «Aproximaciones al primitivo emplazamiento de San Cristóbal de La Habana», *Boletín del Gabinete de Arqueología*, No. 4, Año 4, La Habana, 2005.
- : «El real arsenal de La Habana», En: García Rodríguez, Mercedes, Yolanda Díaz et al. (comp.). *Cuba y sus puertos. (Siglos del XV al XXI)*, La Habana, Grupo Estatal Bahía Habana, 2005.
- Palmer, Marilyn: «Industrial archaeology: a thematic or a period discipline?» January 2, 2015, Cambridge University Press, Cambridge.org. Accessed, 2021.
- Palmer, M. i Neaverson, P.: «Industrial archaeology: principles and practice», London: Routledge, 1998.
- Palomino, Medardo: «Importancia del sector industrial en el desarrollo económico: Una revisión al estado del arte», *Estudio de Políticas Públicas*, Universidad de Santiago de Chile, 2017, pp. 139-156. <<http://dx.doi.org/10.5354/0719-6296.2017.46356>> [27/09/2019].
- Pardo Abad, Carlos J.: «El patrimonio industrial en España: Análisis turístico y significado territorial de algunos proyectos de recuperación», Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), <<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3321260/1.pdf>> [24/04/2020].
- «Parque Escalada Los Silos», <<https://parqueescaladalossilos.cl/silos/>> [16/3/2021].
- Pell, Ilka: «Mirada al patrimonio industrial de Cuba: protección, conservación y refuncionalización», <<https://www.researchgate.net/publication/337894321>> [24/04/2020].
- : *Reliquias centenarias del patrimonio cultural cubano: las locomotoras a vapor*, Editorial Universitaria de la República de Cuba, 2018.
- «Pensar y actuar sobre el patrimonio industrial en el territorio», XVIII Jornadas Internacionales de Patrimonio Industrial, <<http://www.incuna.es>> [15/03/2021].
- Perera Escalona, Ana Cristina: «El patrimonio industrial en Cuba. Proyectos socioculturales y Turismo Industrial», INCUNA, Asociación de Arqueología Industrial, pp. 63-72, 2001.
- Pérez Jr., Louis A.: *On becoming Cuban. Identity, Nationality and Culture*, Chapel Hill & London, The University of North Carolina Press, 1999.
- Pezuola, Jacobo de la: *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la Isla de Cuba*, Imprenta del Establecimiento de Mellado, t. III, Madrid, 1863, pp. 315-317.
- Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana: *Plan Integral de Accesibilidad en el Sistema de plazas y ejes conectores*. Centro Histórico de La Habana, Ediciones Boloña, Colección Arcos, La Habana, 2021.
- : *Plan de Manejo Paisaje Cultural de La Bahía de La Habana, Avance*, Ediciones Boloña, Colección Arcos, La Habana, 2017.
- : *Plan Perspectivo de Desarrollo de la Bahía de La Habana*. Ediciones Boloña, Colección Arcos, La Habana, 2020.
- «Plan Nacional del Patrimonio Industrial. Actualización», España, 2016.
- Protection and Reuse of Industrial Heritage: Dilemmas, Problems, Examples*, Monographic Publication of ICOMOS Slovenia/02, Edited by Sonja Ifko and Marko Stokin.
- «Puerto de La Habana», <http://www.practicosdecuba.transnet.cu/sites/default/files/puerto_de_la_habana.pdf> [09-05-2016].
- Quintanilla, Janet: *Estación Intermodal Casa Blanca. Espacio Público del Ferrocarril Hershey*, Tutor: Arq. Renán Rodríguez González, tesis de Diploma, La Habana, 2014.

- Remón Royo, R:** «Rehabilitación de un antiguo almacén de madera y tabaco, revive convertido en cervecería en la zona costera de La Habana», <<https://arquitecturayempresa.es/noticia/rehabilitacion-de-un-antiguo-almacen-de-madera-y-tabaco-revive-convertido-en-cerveceria-en>> [18/06/2021].
- Rey, Gina y otros:** *Centro Habana un futuro sustentable*, Región Toscana y la Comuna de Follonica de Italia, La Habana, 2009.
- Riaño, Pablo:** Dossier Habana Nueva. Sector 1. Archivo Fernando Salinas RESTAURA, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, 2021.
- : Dossier Habana Nueva, Sector 2. Archivo Fernando Salinas, RESTAURA, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, 2021.
- Rigol, Isabel y Ángela Rojas:** *Conservación Patrimonial: teoría y crítica*, Editorial UH, La Habana, 2012, pp. 436-438.
- Rivera, Z., Roig, I., Kim Men:** *La lectura en las tabaquerías en Cuba*, Acimed, 2007.
- Rivero Muñiz, José:** *Tabaco, su historia en Cuba*. Instituto de Historia, Academia de Ciencias de la República de Cuba, t. I y II, La Habana, 1964.
- Rodríguez Marcano, Yamira:** «Antigua fábrica de tabacos La Corona», <<http://www.habanaradio.cu/articulos/antigua-fabrica-de-tabacos-la-corona/>> [07/05/2021].
- : «Antiguo Muelle Flota Blanca I», Centro de Información Fernando Salinas, Empresa RESTAURA, s/f.
- : «Antiguos Almacenes de San José», Centro de Información Fernando Salinas, Empresa RESTAURA, 2004.
- : «Devolver el esplendor a un muelle habanero», <<http://www.habanaradio.cu/reportajes/devolver-el-esplendor-a-un-muelle-habanero/>> [24/07/2016].
- : «Estudio histórico edificio HINES», Centro de Información Fernando Salinas, Empresa RESTAURA, 2015.
- : «Estudio histórico, Puerto Viejo», Centro de Información Fernando Salinas, Empresa RESTAURA, s/f.
- : *Regla, un viaje a su patrimonio local* <<http://www.habanaradio.cu/patrimonio/regla-un-viaje-a-su-patrimonio-local/>> [03/03/2017].
- Rodríguez, Marina, Petr Bujok, Martin Klempa, Jan Jelínek, & Micja Porzer:** «Turismo industrial y desarrollo turístico sostenible», *Revista Tecnológica Volumen 7, No. 1*, Escuela Especializada en Ingeniería ITCA-FEPADE, El Salvador, 2014, pp. 22-29.
- Rodríguez, Susel:** *Las tradiciones laborales portuarias y su relación con el desarrollo urbano del Puerto Viejo habanero*, Tutor: MSc. Arq. Clara Susana Fernández Rodríguez, tesis de Diploma, La Habana, 2017.
- Roig de Leuchsenring, Emilio:** *Alumbrado en La Habana*, Colección Facticia, t. iv, 1943, pp. 14-15.
- : *El Libro de Cuba*, Editorial Artes Gráficas, La Habana, 1925.
- : *La Habana medios marítimos*, Colección Facticia, t. X, s/f.
- : *La Habana. Apuntes históricos*, Editora del Consejo Nacional de Cultura, t. II, La Habana, 1963.
- Rojas, Ángela y otros:** «Itinerarios culturales. Planes de manejo y turismo sustentable», Mediateca INAH, San Miguel de Allende, Guanajuato, 2011.
- Romero Rodríguez, Alan:** «FRAC, Nord-Pas de Calais, Dunkerque, Slideshare», <<https://www.slideshare.net/TyCTN/frac-nordpas-de-calais-dunkerque>> [29/01/2017].
- Rovang, Sarah:** «The UNESCO Industrial Complex: Multi-Use Heritage in Germany and Belgium», Newsletter of the Society of Architectural Historians, Mayo 7, 2019. <<https://www.sah.org>> [05/05/2021].

- Sánchez Mustieles, Diana:** *Metodología para la recuperación y puesta en valor del patrimonio industrial arquitectónico. Antiguas fábricas del Grao de Valencia*, tesis de Doctorado, Editorial Universitat Politècnica de Valencia, 2013.
- Sánchez Rivera, Jorge Luis:** «Una tradición habanera» <<http://www.cubadebate.cu/fotorreportajes/2019/03/27/una-tradicion-habanera/>> [09-06-2022].
- Sauteron, Jaques:** «Patrimoine industriel: diversité et valorisation culturelle dans un univers numérique», *Memoires d'études*, Université Lille 3, 2012.
- Sawant-Kulkarni, Nisha:** «Industrial archaeology: an introduction», *Bulletin of the Deccan College Post-Graduate and Research Institute*. 72/73, 2012, pp. 297-301. <<https://www.jstor.org/stable/43610705>> [08/04/2021].
- Siem Reap Declaration on Tourism and Culture, <<https://www.e-unwto.org>> [04/05/2021].
- Sobrino, Julián:** «Arquitectura de la industria en Andalucía», Instituto de Fomento de Andalucía, Universidad de Jaén, 1998.
- : «Ver y hacer ver: modernidad y arquitectura industrial en España. El patrimonio industrial, el legado material de la historia económica», *Foro de Arquitectura Industrial de Andalucía*, ÁREAS, No. 29, 2010.
- y Sanz Carlos, Marina (edit.): «Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial. Los retos del siglo XXI», *Factoría de Ideas*. FI00119. Junta de Andalucía, 2018.
- Sosa, Enrique:** *Los ñáñigos*, Editorial Casa de las Américas, La Habana, 1982.
- Sociedad Secreta Abakuá. <https://www.ecured.cu/Sociedad_Secreta_Abaku%C3%A1> [06/10/2016].
- Stubbs, Jean:** *Tabaco en la periferia. El complejo agroindustrial cubano y su movimiento obrero, 1860-1959*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1989, p. 23.
- Taipei Declaration for Asian Industrial Heritage, TICCIH General Assembly for Asia, 2012.
- Tartarini, Jorge Daniel:** *Arquitectura Ferroviaria de América Latina: Cuba y Argentina*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ministerio de Cultura de la nación, Registro de Patrimonio Ferroviario Edificado de Cuba, 2016, p. 133.
- «Terminal de Contenedores de La Habana», <http://www.ecured.cu/Terminal_de_Contenedores_de_La_Habana_S.A> [08/06/2016].
- «The Dublin Principles» Joint ICOMOS TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes, 17th ICOMOS General Assembly, 2011.
- «The illustrated Burra Charter», Australia ICOMOS, 2004.
- «Thessalia Charter for Sustainable Cultural Tourism», ECTN, 2016, <www.tourism4development2017.org> [04/05/2020].
- «Tren de Hershey, memoria sobre ruedas», <https://www.ecured.cu/Tren_de_Hershey> [25/07/2016].
- «Tren de Hershey» <<http://www.cubadebate.cu/fotorreportajes/2009/11/20/>> [25/07/2016].
- Tresserras, Jordi:** «Rutas e itinerarios culturales en Iberoamérica», *Cuadernos de Patrimonio y Turismo Cultural* No. 15, México, CONACULTA. DF, <<https://www.cultura.gob.mx/turismocultural/cuadernos/pdf15/articulo1.pdf>> [15/03/2021].
- UNESCO (1994):** «Report on the Expert Meeting on Routes as a Part of Cultural Heritage», Madrid, Spain, <<http://www.icomosciic.org/INDEXesp.htm>> [05/04/2021].

Valenzuela, Álvaro: «Ellos toman lugares abandonados y los transforman en centros deportivos de alto nivel», <<https://eldefinido.cl/actualidad/pais/8431/Ellos-toman-lugares-abandonados-y-los-transforman-en-centros-deportivos-de-alto-nivel/>> [25/11/2029].

Venegas Fornias, Carlos: *La Urbanización de las Murallas: Dependencia y Modernidad*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1990.

—————: «Los almacenes de depósitos habaneros y sus estructuras de hierro», <<https://www.perfiles.cult.cu/index.php?r=site/articulo&id=479>> [02/02/2022].

—————: «Nuevas funciones de la arquitectura en La Habana del siglo XVIII». *Arquitectura Cuba*, No.2, p. 34, La Habana, 2002.

—————: «Puerto, Arquitectura y Ciudad en La Habana Colonial», *Arquitectura y Urbanismo*, Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría, 2006.

—————: (2005) «La Habana, puerto colonial. Reflexiones sobre su historia urbana. Cuba y sus puertos. (Siglos del xv al xxi)», En: García Rodríguez, Mercedes y Yolanda Díaz et al (Comp.). *Cuba y sus puertos. (Siglos del xv al xxi)*, La Habana, Grupo Estatal Bahía Habana, La Habana, Cuba. Vol. XXVII, No. 1, pp. 14-23.

—————: *Ciudad del nuevo mundo*. La Habana, Instituto cubano de investigación cultural Juan Marinello, 2008.

Villegas, Diego: «Silos del Parque de los Reyes se convertirán en muros de escalada», <<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/01/13/silos-del-parque-de-los-reyes-se-convertiran-en-muros-de-escalada/>> [09/03/2021].

Weiss, Joaquín: *Arquitectura colonial cubana siglos xvi-xix*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1979, pp. 48-55.

World Tourism Organization (UNWTO) *Global Report on Cultural Routes and Itineraries*, <<https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284417704>> [18/03/2021].

Zanetti Lecuona, Oscar y García Álvarez, Alejandro: *Caminos para el Azúcar*, Ediciones Boloña, La Habana, 2017, pp. 246-247.

Siglas

AMA: Agencia de Medio Ambiente.

ALMEST: Empresa Inmobiliaria de las FAR.

ARGUS: Grupo Empresarial Naval y de Servicios Técnicos.

ASTICAR: Astilleros Caribe.

AUSA: Almacenes Universales S.A.

CAM: Consejo de la Administración Municipal.

CAP: Consejo de la Administración Provincial.

CEPRONA: Empresa de Proyectos y Tecnología Naval.

CIMAB: Centro de Ingeniería y Manejo Ambiental de Bahías y Costas.

CIMEX: Grupo Empresarial.

CITMA: Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente.

CNPC: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural.

CTDM: Centro Técnico de Investigaciones de Materiales de Construcción.

CUPET: Cuba Petróleo.

DGT: Dirección General de Transporte.

ECOMED: Empresa Comercializadora y Distribuidora de Medicamentos.

ENA: Empresa Nacional de Astilleros.

FAR: Fuerzas Armadas Revolucionarias.

FLOGOLFO: Empresa Lanchera Flota del Golfo.

GAE. S.A.: Grupo de Administración Empresarial. Sociedad Anónima.

GEIA: Grupo Empresarial de la Industria Alimentaria.

GTE-BH: Grupo de Trabajo Estatal Bahía de La Habana.

HARICUB: Empresa de Cereales Turcios Lima.

IMSA: Empresa Industrial Molinera de La Habana S.A.

MICONS: Ministerio de la Construcción.

MINAGRI: Ministerio de la Agricultura.

MINCULT: Ministerio de Cultura.

MINAL: Ministerio de la Industria Alimentaria.

MINDUS: Ministerio de Industrias.

MINED: Ministerio de Educación.

MINEM: Ministerio de Energía y Minas.

MINFAR: Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias.

MININT: Ministerio del Interior.

MINSAP: Ministerio de Salud Pública.

MITRANS: Ministerio del Transporte.

OHCH: Oficina del Historiador de La Ciudad de La Habana.

OSDE: Grupo Comercializador de Productos Industriales y de Servicios.

PPD-BH: Plan Perspectivo de Desarrollo Bahía de La Habana.

PIPGS-BH: Plan Integral de Protección, Gestión y Salvaguarda del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana.

PMPC: Plan de Manejo Paisaje Cultural.

PNR: Policía Nacional Revolucionaria.

RESTAURA: Empresa de Arquitectura y Urbanismo, Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.

SETECMA: Servicios Técnicos Navales.

SIT: Sistema de Información Territorial.

TCH: Terminal de Contenedores de La Habana.

TERREF: Terminal Refrigerada.

UBE: Unidad Básica Empresarial.

UNE: Unión Nacional Eléctrica.

ZPBH: Zona de Protección Bahía de La Habana.

ZPC: Zona Priorizada para la Conservación.





Índice

7 **Presentación**

9 **Introducción**

12 **Capítulo 1. El Patrimonio industrial. Generalidades**

14 1.1. La industrialización y su implicación en la sociedad

18 1.2. La arquitectura industrial

25 1.2.1. Desarrollo tecnológico y nuevos materiales

28 1.2.2. Tipologías de la arquitectura industrial

34 1.3. Arqueología y patrimonio industrial

36 1.3.1. Reconocimiento internacional del patrimonio industrial

46 1.4. Clasificación y valoración internacional del patrimonio industrial

46 1.4.1. Principios para la selección y clasificación

50 1.4.2. Criterios para la valoración

52 1.4.3. Riesgos del patrimonio industrial

55 1.4.4. Principios para la intervención

56 1.4.5. Adaptabilidad de la intervención

58 1.5. Tendencias internacionales de reutilización del patrimonio industrial por tipologías

59 1.5.1. Ejemplos de reúsos de piezas y conjuntos industriales

72 **Capítulo 2. El patrimonio industrial en Cuba**

74 2.1. Patrimonio industrial y arqueología: acercamiento a su relación

82 2.2. Reconocimiento del patrimonio industrial cubano

98 2.3. Referentes nacionales de reutilización

106 2.4. El patrimonio industrial de la bahía de La Habana

108 2.4.1. Devenir histórico del desarrollo industrial

122 2.4.2. Los sistemas industriales

150 2.5. Paisajes arqueológicos y culturales

154 2.6. Amenazas al patrimonio industrial de la bahía de La Habana

162 2.7. Inventario y catalogación del patrimonio industrial material

168 2.8. Registro del patrimonio industrial inmaterial

170 **Capítulo 3. Plan Integral de Protección, Gestión y Salvaguarda del Patrimonio Industrial Bahía de La Habana**

172 3.1. Plan de Protección

176 3.2. Líneas de actuación

186 3.3. Actuaciones

204 3.4. Itinerarios y rutas culturales en la bahía de La Habana

220 3.5. Inventario participativo de la mujer en el proceso industrial de la bahía

224 **Capítulo 4. Atlas del patrimonio industrial de la bahía de La Habana**

226 4.1. Atlas del patrimonio industrial de la Zona de Protección Bahía de La Habana

228 4.2. Inmuebles y sistemas industriales a proteger

416 4.3. Manifestaciones y prácticas culturales a inventariar

440 **Anexos**

442 *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, Edición Extraordinaria No. 4 de 29 de enero de 2015

446 Resolución No. 13 de 17 de diciembre de 2014 de la Comisión Nacional de Monumentos

451 Zonas de Protección Arqueológicas

452 **Glosario**

456 **Fuentes consultadas**

466 **Siglas**



G
GARAPENERAKO
LANKIDETZAREN
EUSKAL AGENTZIA
AGENCIA VASCA DE
COOPERACIÓN PARA
EL DESARROLLO


EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

tecnal:a
MEMBER OF BASQUE RESEARCH
& TECHNOLOGY ALLIANCE

■ HISTORIADOR ■
OFICINA DEL
**PLAN
MAESTRO**
■ DE LA CIUDAD ■
■ DE LA HABANA ■

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA CIUDAD DE LA HABANA

TICCIH 


**Patrimonio
cultural**
Consejo Nacional
Cuba

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA CIUDAD DE LA HABANA
**Cooperación
Internacional**
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA CIUDAD DE LA HABANA


RESTAURA
ARQUITECTURA
Y URBANISMO
PROYECTOS

EDICIONES

BOLONA