

Las incógnitas de La Habana

Roberto Segre

Mario Coyula

La Habana es la ciudad con mayor personalidad de las Antillas. Su inmovilidad física a lo largo de medio siglo ha agravado el deterioro del fondo construido y ha potenciado el hacinamiento en las áreas centrales, pero le ahorró los estragos de las intervenciones mercantiles y especulativas promovidas por el capitalismo neoliberal, cuyos efectos deletéreos están presentes en ciudades como San Juan de Puerto Rico o Santo Domingo.

Los problemas urbanísticos acumulados en el último medio siglo son múltiples, tras un largo período de abandono de la ciudad debido a la idea equivocada de que ella simbolizaba y representaba la imagen negativa, que se deseaba sustituir, de ciudad parásita en el sistema capitalista. Lo que fue identificado en algunos textos recientes como el «síndrome de lo nuevo» hizo que fueran priorizadas las obras que se requerían en las áreas rurales —cerca de 600 nuevos poblados—, o construcciones aisladas en las áreas suburbanas —grandes escuelas secundarias, núcleos industriales, hospitales—. Y, a pesar de la construcción de conjuntos habitacionales generalmente amorfos, y la creación de un nuevo sistema vial en las áreas periféricas de la capital, no se renovaron las viejas y obsoletas infraestructuras básicas, especialmente en el centro tradicional.

Por esta causa, el deterioro material de los barrios distantes y el precario mantenimiento de las viviendas —tanto individuales como colectivas— debe detenerse e iniciar su recuperación para encontrar un equilibrio con las áreas en las que se produjeron algunas nuevas intervenciones a partir de los años 90, como en los barrios de El Vedado y Miramar, igual que en La Habana Vieja. También resulta necesario resolver el estado de deterioro de La Habana Centro, uno de los espacios urbanos más coherentes en términos de identidad espacial y estética, que expresa con vigor la cultura arquitectónica de inicios del siglo xx y su asimilación a nivel popular, siempre subvalorada frente a la significación privilegiada del centro histórico colonial. Y debe revertirse la inserción arbitraria y espontánea de construcciones nuevas, modificaciones, subdivisiones y añadidos de muy baja calidad, que deterioran la imagen homogénea de algunos barrios de la ciudad.

Sin embargo, la principal iniciativa esperada consiste en rehacer y modernizar las infraestructuras básicas: acueducto, alcantarillado, red vial, electricidad, iluminación pública, teléfonos, y proveer el acceso generalizado a tecnologías punta en las telecomunicaciones y la informática —o sea, producir un suelo equipado con esos valores añadidos—, y establecer un mercado

del suelo urbano para recuperar esas inversiones. Todo ello demanda un programa de saneamiento ambiental que implica, entre otras medidas, el traslado de las refinerías de petróleo y el tratamiento de albañales, tanto por tecnologías *blandas* en el lugar de origen del problema, como a escala de ciudad con plantas de tratamiento al final de las redes existentes. Resulta indispensable poner en valor áreas centrales descapitalizadas, como el anillo del puerto y el antiguo centro comercial alrededor de Galiano y San Rafael, y tratar de detener o, al menos, guiar muy cuidadosamente la creación de nuevas zonas residenciales y comerciales suburbanas para que no sigan el patrón norteamericano disperso, difundido internacionalmente. Es importante mantener un modelo de ciudad compacta con espacios públicos vivos, balanceada con áreas verdes. Un gran ejemplo de ese equilibrio fue El Vedado, muy golpeado ahora por el deterioro físico y social y por las transformaciones inapropiadas. Se requiere proteger el borde costero de las penetraciones del mar, especialmente en la zona del Malecón, paseo icónico de la ciudad, y recuperar el eje del río Almendares como espinaza del Parque Metropolitano de La Habana.

Es lógico impulsar un desarrollo urbano compensatorio hacia el Este, pero ello requiere prepararse para el incremento del tránsito rodado, lo que posiblemente exija un segundo túnel bajo la bahía, ya que un puente —proyectado a inicios del siglo xx y nunca realizado— sería poco funcional y visualmente agresivo. Además, deberán crearse empleos en esa zona para que no persista como ciudad-dormitorio. Es necesario también un transporte público masivo y eficiente que disuada del uso del automóvil privado. Y todo ello reclama, no sólo enormes inversiones, que deberán venir mayormente del extranjero, sino un fortalecimiento de la economía local, barrial e individual, para que ésta asuma un papel activo en la recuperación. Fomentar una economía de este tipo ayudaría a mantener la mezcla social actual, que constituye un factor positivo, pero que explica también muchos de los problemas mencionados. En resumen, se trata del viejo tema de quién impone las reglas. Es importante, por ello, crear una cultura cívica, ciudadana, consciente de su propia identidad. Hay que rescatar valores éticos y morales y, a su vez, eso implica darle valor a los valores. Es preciso buscar la manera de revitalizar La Habana del Sur —*La Habana Profunda*, preterida de siempre—, y vincularla mejor a La Habana costera (*La Habana Azul*). Para ello se necesita hacerla más accesible y atractiva, encontrar su vocación, dotarla de servicios y crear empleos reales para su desarrollo.

En términos culturales, a nadie se le ocurriría rescatar las manifestaciones artísticas de los años 30, los 50 o los 70 para forjar la expresión estética de la contemporaneidad. Y siendo la ciudad una expresión de la cultura social, tampoco las propuestas de diseño elaboradas en el pasado —Forestier, Martínez Inclán, Sert, etc. — poseen una particular vigencia en las soluciones que deben ser elaboradas en el siglo XXI. Ello no significa que no se asuma la herencia recibida de esas valiosas experiencias. Por ejemplo, la calidad del espacio público y del mobiliario urbano creado por el Plan de Forestier, son atributos funcionales y estéticos que todavía hoy marcan la

Revolution of forms. Cuba's forgotten Art Schools

LOOMIS, JOHN A.

(Introducción de Gerardo Mosquera)

Princeton Architectural Press, Nueva York, 1999.

186 pp. ISBN: 1-56898-157-0

Éste es el mejor libro sobre la mayor obra de la arquitectura cubana posrevolucionaria: las Escuelas Nacionales de Arte de Cubanacán. Sorpresivamente, comienza con un reportaje fotográfico donde algunas fotos de las escuelas en su estado actual consiguen captar la grandeza en ruinas, como esas pirámides mayas que casi se adivinan bajo el asedio de la selva. Tras la excelente introducción de Gerardo Mosquera, quien subraya que este libro se aproxima a «una de las más extrañas y fascinantes historias de la arquitectura moderna», el autor dedica sendos capítulos a las escuelas de Danza y Artes Plásticas (de Ricardo Porro), de Artes Dramáticas (de Roberto Gottardi) y las de Música y Ballet (de Vittorio Garatti). Loomis sigue paso a paso los proyectos, su concepción en un momento de euforia creativa tras el triunfo revolucionario, y su ulterior crítica y parcial abandono, e inserta este proceso en el contexto del giro hacia la intolerancia de la Revolución Cubana durante los 60, que afectó no sólo a la arquitectura, sino a toda la vida artística e intelectual en Cuba. La documentación anexa y el espectacular registro fotográfico completan el análisis de estas obras, su sustrato conceptual, y su destino: metáfora de las fuerzas históricas dispuestas a convertir la imaginación arquitectónica en obediencia constructiva. Análisis que se cierra con un esperanzador capítulo final: «Camino a la rehabilitación».

LUIS MANUEL GARCÍA

personalidad de La Habana. Asimismo, la estructura verde y el diseño arquitectónico de algunos edificios públicos contenidos en el Plan de Sert resultan elementos positivos que deben ser rescatados. Así como sería interesante tener en cuenta el actual vacío de la Plaza de la Revolución —ex Plaza Cívica—, concebido por Sert como una estructura espacial continua que bajaba hacia el Malecón por El Vedado en un eje con el Castillo del Príncipe y la Colina Universitaria, estableciendo una interesante articulación de espacios públicos.

No obstante, el proyecto más válido para la ciudad fue elaborado a finales de los años 60, en el Instituto de Planificación Física, por un equipo encabezado por Mario González, Eusebio Azcue, Vittorio Garatti y Jean Pierre Garnier, propuesta que fue publicada en el número 341/42 de *Arquitectura/Cuba*, «Habana II» (1973) —dirigida por Fernando Salinas y Roberto Segre—, también difundida por la editora Gustavo Gili, de Barcelona, en el libro *Transformación urbana en Cuba: La Habana*. Releyendo las páginas de aquel número antológico de la revista, emociona todavía hoy percibir, no solamente la seriedad técnica del plan, sino el contenido poético implícito en la imagen de una nueva estructura urbana, de conjuntos habitacionales en gran escala, que pretendían integrar y fusionar los diferentes barrios en un conjunto unitario en el que la tradición se fusionaba con la modernidad. Sin duda, resulta inolvidable aquella perspectiva a vuelo de pájaro de La Habana, dibujada por Garatti, en que se representaba la continuidad de las megaestructuras arquitectónicas, sumergidas en el espacio verde continuo, imaginando la ciudad socialista, sin barreras ni divisiones espaciales, en las que se desplazarían libremente los habitantes en una permanente fruición estética. De este Plan Director se cumplieron varias indicaciones, pero nunca se ejecutó el Centro de Tráfico propuesto al sur de la bahía, que hubiera descongestionado mucho la ciudad central.

El futuro de La Habana pasa por aceptar la necesidad de modernizar la ciudad, y asumir críticamente las tipologías arquitectónicas de las

funciones predominantes en la actualidad: las torres de apartamentos, hoteles y oficinas, enfrentándose al reto de reelaborar y contextualizar sus frenéticas y arbitrarias formas libres, presentes en Dubai o Shanghai. Pero es también indispensable salvar los rasgos identificadores de los barrios de la ciudad, especialmente su escala, lotificación, retranqueos, textura urbana y carácter; así como la herencia arquitectónica del siglo xx, que se ha conservado con particular fuerza, desde el eclecticismo hasta el Movimiento Moderno.

Se trata de rescatar la calidad de los espacios públicos, tales como el Malecón, el sistema verde creado en el centro por Forestier; la articulación de avenidas y plazas en El Vedado y, particularmente, la continuidad de los soportales —la «Ciudad de las Columnas», según Alejo Carpentier—, que se extienden desde el centro a los suburbios a través de las calzadas, hoy en precario estado de conservación. Y se trata, al mismo tiempo, de continuar la recuperación de La Habana Vieja, pero extenderla también a esa joya del urbanismo colonial y republicano que es El Vedado, y a la trama tan densa y trabajada por el eclecticismo popular de Centro Habana, Lawton, Santos Suárez y otros barrios. Asimismo, debe mantenerse el espíritu de ciudad jardín en Miramar y Cubanacán —antiguo Country Club—, caracterizados por la integración entre la arquitectura residencial y la exuberante vegetación tropical.

Mario Botta afirmó en una conferencia que las ciudades, como los seres humanos, nacen, maduran, envejecen y mueren. Por ello, no consideraba lógico tratar de mantener la ciudad en eterna juventud, sin que evidenciara el paso del tiempo en sus espacios y edificios. En este sentido, la ciudad debe asimilar los cambios de la vida, de los valores estéticos y de las funciones que caracterizan cada época, y lograr la constante interacción entre lo viejo, que vale la pena conservar, y lo nuevo, que ha de ser construido. Por lo tanto, el modelo conservacionista aplicado por los restauradores en La Habana Vieja no puede ser trasladado mecánicamente a la recuperación de otros barrios de La Habana, en los que deberán construirse en el futuro innumerables edificios contemporáneos.

Pero el problema esencial es cómo lograr ese equilibrio entre lo heredado, con una significación simbólica y cultural, y las nuevas inserciones, que deberán alcanzar un alto nivel de diseño y no ser producto de la banalidad especulativa o de la fría rentabilidad económica, o como también lo ha sido por mucho tiempo, de las imposiciones del constructor anónimo de precaria cultura arquitectónica y urbanística. En principio, gracias a la serie de estructuras funcionales que fueron ubicadas en las áreas suburbanas, así como el eje residencial creado en el Este de la ciudad, sería posible crear nuevos centros direccionales en focos alejados del centro, reforzando el carácter policéntrico de la ciudad. Por otra parte, habría que definir una clara reglamentación urbana para impedir la acción indiscriminada de la especulación edilicia que podría desatarse en un futuro.

Es encomiable el trabajo desarrollado por los poderes municipales en esta primera década del siglo XXI, con el asesoramiento de técnicos y especialistas extranjeros —españoles, estadounidenses y franceses— para elaborar una normativa urbana que establezca el control sobre las futuras construcciones,

con la esperanza que ellas se cumplan en el futuro próximo. Ha sido publicado recientemente un serio trabajo sobre El Vedado¹, y el estudio comprenderá también La Habana Vieja y los barrios de El Cerro y Centro Habana. Pero, sin duda, será importante la aplicación del modelo de autogestión económica establecido por la Oficina del Historiador de la Ciudad, y la creación de corporaciones de desarrollo con gran autonomía en sus decisiones, orientadas a la creación de sus propios recursos y de sus inversiones. Y será necesaria una liberación de las trabas burocráticas generadas por la excesiva centralización, y una normativa que impida la dependencia de unos pocos megainversionistas en busca de rápidos beneficios económicos. Porque esto último haría a la ciudad más vulnerable que la existencia de muchos inversionistas pequeños y medianos.

La ciudad es un complejo organismo político, económico, social, funcional y cultural. Su dinámica equilibrada depende de la interacción entre estos factores, que marcan la particularidad de su evolución y transformación. En este medio siglo, La Habana tuvo fuertes altibajos en los elementos que definieron su existencia. Por ejemplo, en términos sociales, la salida masiva de los estratos más ricos de la población generó una significativa fractura en la fisonomía de algunos barrios, que fueron tomados por una población cuyos patrones de conducta no asumían el valor cultural y los rituales de los espacios y edificios ocupados. A su vez, tampoco existió una participación ciudadana activa en la definición de las intervenciones que el poder político central realizaba en la ciudad. La Habana careció de una base económica generada por su estructura productiva y de servicios, ya que dependía de un presupuesto asignado centralmente. Eliminada la compraventa de edificios y de terrenos, y establecido un valor homogéneo sobre el valor del suelo y los edificios, no se obtuvo un retorno económico para el poder municipal, que en todas las ciudades del mundo obtiene de la renta urbana los recursos que revertirá en los servicios a la población.

Sin lugar a dudas, para llevar a cabo una remodelación a fondo de la ciudad habrá de contarse con una estructura política sostenida en la participación de la población, y con una base económica generada por las funciones productivas y de servicios de la ciudad. Y, al mismo tiempo, será necesaria la creación de una conciencia ciudadana sobre el valor cultural de la ciudad, con el fin de lograr la participación activa y comprometida en su mantenimiento y transformación. Es de suponer que para alcanzar estos objetivos no sería indispensable un cambio radical en el modelo político y económico, sino una aceptación por parte de las autoridades de la necesidad de manejar inteligentemente las indispensables fuerzas económicas que dinamizan las inversiones, las cuales, sin control, pueden ser más destructivas que el abandono. La más importante de esas fuerzas potenciales es el aprovechamiento de una gran masa de población instruida, para así depender más de la industria del conocimiento que de *maquilas* explotadoras de la mano de obra local barata que reexportan sus ganancias y dejan la basura atrás. También se necesita crear alternativas a los actuales modelos ramplores de éxito que se reflejan en la imagen urbana, hijos en gran medida de la crisis económica.

En resumen, son necesarios un fortalecimiento de la sociedad civil, y mayor transparencia y debate público en las políticas de transformación de la ciudad, para que su futuro no sea definido verticalmente por un poder central omnisciente, sino por una acción participativa de la comunidad. La Habana que conocemos, construida mayoritariamente en las primeras seis décadas del siglo XX, fue, básicamente, una gran ciudad de clase media baja, independientemente de su notable fondo de mansiones elegantes y grandes edificios públicos, y de los inevitables bolsones de pobreza en los tugurios del centro y los barrios de casuchas en la periferia. El reto ahora es encontrar el equivalente de aquella ubicua clase social, y canalizar sus energías para su propio bien y el de la ciudad.

La Habana, Río de Janeiro, septiembre 2008.

NOTAS

1 Dirección Provincial de Planificación Física, Ciudad de La Habana (DPPF-CH) y Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana (OHCH); *Regulaciones Urbanísticas, Ciudad de La Habana. El Vedado. Municipio Plaza de la Revolución*; Ediciones Boloña y Ediciones Unión, Colección Arquitectura y Ciudad, La Habana, 2007.