

Renovatio Urbis

David Bigelman

El desarrollo futuro de La Habana es uno de los problemas de frecuente discusión entre los profesionales cubanos (de adentro y de afuera) que generalmente son evaluados desde distintos puntos de vista contradictorios. Por un lado, una actitud «realista-fatalista» suele pronosticar una transformación caótica, a través de un crecimiento hipertrófico tipo capital de Tercer Mundo con vastas villas miserias rodeando barrios donde se atrincheran las clases pudientes ciudadinas. Sus espacios, saturados de contaminación, violencia y tranques de tráfico, serán apenas aliviados por una red de autopistas tan destructoras del tejido urbano tradicional como la masiva explosión de construcciones especulativas que se vislumbra. Los que profesan un enfoque «utopista-futurista», por el contrario, nos incitan a imaginar una aglomeración urbana idealmente dispersa en un mar de áreas verdes y jardines productivos. Transitada por una red de transportes automatizados, sus densos centros administrativos y comerciales de altas torres transparentes y climatizadas estarían rápidamente ligados a los barrios nuevos extendiéndose paulatinamente a lo largo de la costa y hacia el sur de la provincia. Mientras tanto, la ciudad antigua, colonial y republicana, sería reconstruida *à l'identique*, para transformarla en una ciudad-museo de los tiempos pasados.

Por supuesto, existen otras alternativas menos pesimistas o idílicas que las mencionadas. En un reciente coloquio de historiadores sobre Venecia¹, los participantes analizaban los planes que sus elites proyectaron durante el Renacimiento para restaurar la *imagen* de la ciudad. Aunque es un tema recurrente de este período que ambicionaba reconstituir sobre los vestigios del Imperio Romano desvanecido el esplendor de un pasado de fantasía, en el caso específico de Venecia, las labores de renovación comenzaron apenas la ciudad emergió de los desastres ocasionados por su orgulloso aislamiento contra la liga de Cambrai.

La futura reconstrucción de La Habana puede tener varios aspectos de contacto con esos fenómenos históricos, incluyendo un carácter mítico e imaginario. No se trata, por supuesto, como tampoco lo fue en las ciudades italianas, de una operación de maquillaje para preservar la *bella figura*, sino, más bien, de una necesidad dominante de recuperar en pleno la reputación y el poder de la ciudad y del Estado. Es obvio que las diversas vías de este proceso se deben desarrollar paralelamente, al mismo tiempo, aunque a ritmos distintos en los centros urbanos del resto de la Isla, de manera que estos no sufran el resurgir habanero. Es muy posible que, al contrario, el

dinamismo inducido por la reconstrucción de la capital repercute en el «interior» y constituya, entre otros, uno de los motores decisivos para rescatar al país del letargo endémico que lo corroe.

Pese a la triste notoriedad que lastran los organismos planificadores del Estado, una institución especializada tendrá que ocuparse necesariamente de prever y canalizar los tremendos cambios que se producirán en las estructuras urbanas del país. Al nivel de la capital, un taller pluridisciplinario integrado por economistas, sociólogos, ingenieros, urbanistas y arquitectos —locales y extranjeros—, deberá estar al tanto de la realidad citadina, producir proyectos para remediar los problemas a corto plazo y tratar de solucionar aquellos que se presenten en el futuro. Es muy probable que este grupo deba recomendar una serie de disposiciones, semejantes a las que se tuvieron que implementar en algunas de las capitales de los países del Este hace casi veinte años. Las recomendaciones que siguen son solamente motivos posibles de reflexión.

A corto plazo, podrían aplicarse algunas medidas necesarias y, en cierto modo, urgentes:

- Sanear y restaurar las infraestructuras, alcantarillados, acueductos, fosas sépticas, redes de electricidad, alumbrado urbano, gas, teléfonos, sistemas de recogida de detritos, escombros, depósitos de basuras, incineradores.
- Dragar y limpiar las aguas del puerto, así como las lagunas y embalses, los arroyos y riachuelos que desembocan en la bahía y en el mar abierto.
- Rehabilitar la red viaria: avenidas principales, puentes, túneles, vías de ferrocarril, evitando en lo posible proyectos desmesurados de autopistas en el medio urbano.
- Racionalizar y resolver la situación de las propiedades de terrenos y edificios; demarcar los límites entre el espacio público y el privado, y producir un nuevo documento de catastro de la ciudad que pueda ser consultado públicamente.
- Rehabilitar y aumentar considerablemente el patrimonio habitacional; inventariar los edificios de habitación, reconstruir o afianzar las construcciones en pobre estado, erigir nuevas unidades en los solares yermos o barrios semiconstruidos a través de facilidades de préstamos e incitaciones fiscales. Sustituir progresivamente las «villas miseria» (asentamientos ilegales), cuarterías y «solares», por alojamientos sociales con un plan *intensivo* de construcción de unidades dispersas en las distintas zonas de la ciudad, a fin de impedir el desarrollo de nuevos guetos.
- Instituir un plan *provisorio* de ocupación de suelos, con reglas de alineamiento, densidad y altura de los edificios. Evitar o canalizar en lo posible movimientos bruscos de especulación urbana.
- Reconstruir el patrimonio de escuelas, dispensarios y mercados públicos; renovar y afianzar los existentes y edificar nuevas unidades en los barrios carentes de ellas.
- Establecer un inventario de áreas verdes y parques, reemplazar los árboles muertos y enfermos, plantar nuevos especímenes y asegurar sus sistemas de irrigación.

La Habana en el Siglo XXI

TAPIA RUANO, OSVALDO DE

Ediciones Universal, Miami, 2006.

149 pp. ISBN: 1-59388-061-8.

Tapia Ruano propone un plan completo de reconstrucción y expansión de La Habana. Su diseño se basa en la multicentralidad urbana, la creación de unidades vecinales integrales autosuficientes, que cuenten con oasis de servicios, e incluso alguna industria ligera que cree puestos de trabajo y evite desplazamientos hacia el resto de la ciudad. Se expone la necesidad de un *Plan General de Ordenación Urbana* y unas *Ordenanzas de la edificación* — a lo largo de la costa Norte de La Habana y Matanzas—, una *Ley del Suelo* y un *Catálogo de edificaciones emblemáticas a proteger*.

Deberán crearse extensas zonas de estacionamiento y amplios accesos viales. Tapia Ruano defiende el transporte privado, «lo que desea la mayor parte de los ciudadanos», frente al transporte público, al que considera «un mal necesario». No obstante, propone la remodelación del transporte ferroviario, incluyendo alta velocidad y cercanías. Y la habilitación de la bahía —especialmente, con una terminal marítima en la Ensenada de Atarés, aprovechando el litoral oeste— como puerto de cruceros turísticos, desviando las terminales de mercancías hacia otros puertos cercanos.

Para potenciar el disfrute del mar, el autor sugiere derivar el tráfico del Malecón hacia la calle San Lázaro ampliada y suprimir toda la circulación de vehículos por el frente marítimo, desde Belascoaín hasta el Paseo del Prado, convirtiéndolo en paseo peatonal ajardinado. Hacia el oeste, propone recuperar los baños y casetas que existían en el litoral de El Vedado, dejar salidas al mar, construir malecones para paseos peatonales a lo largo de todo el litoral habanero, y un paseo marítimo en Miramar.

Un nuevo y gran centro cívico administrativo y de gobierno podría ubicarse entre el Norte de Fontanar, el Oeste de Río Cristal y al Sur del ISPJAE, y la pequeña presa del Naranjito. El autor prevé que la financiación de toda esta remodelación urbana estará basada en las plusvalías que el propio territorio genere, mediante un *Programa de repartimiento del coste de las obras*.

LUIS MANUEL GARCÍA

A medio y largo plazo, podrían ser implementadas las disposiciones siguientes:

- Descentralizar y trasladar las zonas portuarias «pesadas», incluyendo las refinerías y plantas eléctricas, hacia puertos cercanos de mayor capacidad y calado, como Matanzas, Cárdenas, Mariel o Cienfuegos. Favorecer en el puerto actual las actividades de industria pesquera, astilleros, almacenes de mercancías, transporte de pasajeros, ferrys, cruceros de turismo o navegación de yates y veleros.

- Estudiar y establecer un nuevo plano regulador de la ciudad. Localizar las futuras áreas posibles de desarrollo y las zonas destinadas a parques urbanos. Extender el sector protegido del patrimonio histórico al oeste del Prado y al sur de Monte para poder abarcar la mayor parte de Centro Habana y de El Cerro. Peatonizar la ciudad intramuros y las zonas comerciales.

- Proyectar, en torno al puerto y en otras zonas de baja densidad actual, posibles áreas de extensión, nuevos barrios con zonas mixtas de habitación, comercios, oficinas, servicios públicos, parques y áreas verdes. Completar áreas urbanas existentes, tales como La Habana del Este, Alamar, La Coronela, transformándolas en barrios equilibrados económica y socialmente. Evitar una extensión desmesurada de las zonas construidas, para poder simplificar las futuras tramas viarias.

- Proyectar un nuevo sistema de transporte público, una red metropolitana subterránea y en superficie coordinada con líneas de autobuses, tranvías y trenes que enlacen la zona suburbana.

- Proteger la fachada marítima de la ciudad, mediante diques, rompeolas o ensanches a lo largo del Malecón.

ALGUNAS IDEAS PARA UNA NUEVA FACHADA MARÍTIMA DE LA CAPITAL

Todas las ciudades tienen un lugar privilegiado desde donde la vista abarca una silueta urbana única que las distingue de las otras. La apertura del Gran Canal veneciano hacia la laguna y la Salute percibida desde el puente de la Academia, o el sur de la isla de Manhattan visto desde

la Estatua de la Libertad, son ejemplos conocidos. Estos famosos paisajes conforman la imagen de la ciudad que se hacen sus propios habitantes, así como la que aprecian los foráneos. Es por este motivo que el aspecto de la costa habanera tiene una importancia simbólica vital para la futura reconstrucción de la ciudad y del país.

La protección y restauración de la fachada marítima de la ciudad retorna como un problema periódico desde hace más de 50 años. El efecto nocivo de los embates recurrentes del oleaje y del salitre sobre las construcciones que bordean el Malecón ha sido ampliamente observado desde que el paseo fuera terminado por los ingenieros norteamericanos de la ocupación. Actualmente, y a pesar de los numerosos esfuerzos para reconstruir las manzanas costeras situadas entre Prado y Belascoaín, el Malecón se encuentra en un estado lamentable de ruina casi arqueológica. J. L. Sert y L. Wiener, entre otros, proponían en su ambicioso plan para La Habana (1955-58)², construir una isla artificial con hoteles y oficinas fungiendo de escudo protector frente a los grandes oleajes. En los años 90, otras propuestas utópicas salieron a la luz³, proponiendo diversos proyectos de diques y rompeolas sumergidos para conservar el famoso perfil de la curva marítima. La infeliz idea de Sert y Wiener implicaba una irrupción violenta en la silueta urbana, vista desde sus extremos, el Castillo de la Punta y el parque del Maine. Las medidas mencionadas de rompeolas resultan ser más discretas, pero no mejoran la imagen estropeada de la fachada actual.

Una idea posible para remediar esta situación sería la de ampliar ligeramente la zona del Malecón actual. En vez de reconstruir sólo los edificios existentes, esta solución se propone extender hacia el mar, con un ancho aproximado de cien metros, una hilera de manzanas, desde el Prado hasta Belascoaín. El Malecón existente sería bordeado de fachadas de ambos lados, con los antiguos edificios preservados y reconstruidos, dispuestos frente a los nuevos edificios, del otro lado de la avenida, que serían la nueva fachada de cara al mar. El tráfico de autos sería conservado y las nuevas construcciones en materiales resistentes al salitre (granito, piedras coralinas, azulejos, etc.) protegerían una explanada central con dos filas de árboles semejante a la del Prado. Las fachadas a portales de los nuevos edificios orientadas hacia el mar (hoteles, habitaciones y comercios en las plantas bajas) abrirían hacia un nuevo paseo del Malecón, esta vez completamente peatonal. Las construcciones estarían limitadas en sus alturas, de cinco a nueve pisos, mientras que algunos de los antiguos edificios de valor existentes (como la Casa de las Cariátides) podrían ser trasladados al nuevo paseo. Por otro lado, la vista actual del horizonte marino a través de las calles perpendiculares al Malecón sería mantenida. A partir de Belascoaín y el parque Maceo hasta el parque del Maine, la curva del nuevo Malecón proseguiría hacia el oeste paralelamente a la antigua, pero esta vez el espacio sería reservado a marinas y balnearios públicos, protegidos por muelles y rompeolas. Estos pequeños puertos con su nueva animación alternarían con una serie de plazas o explanadas abiertas hacia el mar, junto al castillo de la Punta, al final de

Belascoaín, frente al parque Maceo, al pie de La Rampa, de la calle 23, y hacia el parque del Maine.

De esta manera, sin mucho alarde tecnológico y evitando transformar radicalmente un paisaje urbano de gran calidad intrínseca, sería posible remediar el desgaste de la faz pública de la ciudad, añadiendo así un elemento importante a la labor de reconstrucción del país.

En un futuro que esperamos no muy lejano, la rehabilitación del gran paseo marítimo del Malecón transformará este maltrecho sofá habanero, a la manera de un espejo donde la ciudad podrá admirarse de nuevo.

NOTAS

-
- 1** Tafuri, Manfredo y otros; «*Renovatio Urbis*» *Venezia nell'età di Andrea Gritti (1523-1538)*; Officina Edizioni, Roma, 1984.
- 2** Bastlund, Knud; *José Luis Sert, architecture, city planning, urban design*; les Éditions d'Architecture, Zurich, 1967.
- 3** Noever, Peter y otros; *The Havana Project, Architecture Again*; Prestel, Munich, 1996.