

La ciudad y sus constituciones

Juan Luis Morales Menocal

Fundada en 1519 como un caserío alrededor de la plaza y de una rústica iglesia, La Habana es declarada, en 1556, escala principal de las riquezas del continente en camino hacia España a bordo de las flotas. Capital desde 1607, la ciudad es objeto de múltiples ataques piratas, por lo que, a partir de 1674, se comienza a levantar uno de los sistemas de fortificaciones más importantes de la Corona en sus colonias, que tardaría un siglo en completarse. Hasta esa época, todas las intervenciones urbanas realizadas fuera de sus murallas tuvieron siempre un carácter limitado y de subordinación a la vida intramuros, ya sea de apoyo logístico al comercio o de protección militar.

A fines del siglo XVIII, se construyen los edificios representativos del poder colonial alrededor de la Plaza de Armas y, a principios del XIX, la población comienza a instalarse fuera de las murallas, en las inmediaciones de la calle Zanja hacia el Oeste, y del camino de Monte, hacia el Sur.

El mayor esfuerzo de modernización de la ciudad se produce durante la primera mitad del siglo XIX, y su punto culminante es el plan de reformas urbanas del capitán general Miguel de Tacón (1834-1838). Se construyen paseos, avenidas y plazas, el teatro, el mercado y la cárcel de la ciudad; se pavimentan calles y se instala el alumbrado público, mientras que en las afueras se desarrolla, con carácter de residencias secundarias, el aristocrático barrio de El Cerro.

La guerra de independencia, iniciada en 1868, paraliza la ciudad durante diez años, tras los cuales La Habana recomienza su tímida expansión hacia el Oeste, aparece el barrio de El Vedado y se construye el nuevo Cementerio de Colón. La guerra, recomenzada en 1895, provoca una nueva parálisis de la ciudad, hasta 1898, cuando termina, con la intervención militar norteamericana, cuya presencia se prolonga hasta 1902. Tras cuatro siglos de colonización española, Cuba es una economía de grandes plantaciones, exportadora de materias primas (azúcar, tabaco, café), que no generan desarrollo industrial en la capital. Basada en la situación estratégica de su puerto, La Habana se consolida como un gran centro de servicios terciarios de apoyo al comercio internacional.

La República naciente adopta la forma de un Estado laico que respeta la libertad religiosa, con la Constitución como garantía de las instituciones, elecciones democráticas e independencia de poderes. La Habana es el escenario institucional y ejerce una enorme atracción sobre la población rural y sobre una nutrida inmigración, sobre todo de españoles. Las facilidades migratorias y las expectativas económicas y políticas, duplican la población capitalina en

pocos años. La ciudad intramuros no puede asimilarlo, y la expansión hacia la periferia no es sólo una necesidad territorial, sino también la voluntad política de crear una capital a la escala de las ambiciones e ideales republicanos.

El espectacular crecimiento urbano se hace evidente en una larga lista de barrios que se desarrollan a lo largo del siglo xx. Las modas sucesivas —*art nouveau*, eclecticismo, *art déco*, *streamline*, movimiento moderno— testimonian una hesitación constante entre las diferentes influencias y los modos de vida europeos y norteamericano, en función de la situación geopolítica y de las aspiraciones culturales.

HISTORIA CONSTITUCIONAL Y ARQUITECTURA EN CUBA

Las dos constituciones republicanas, seguidas por la parálisis constitucional provocada por la primera etapa de la Revolución y su posterior Constitución socialista, nos permiten analizar en cuatro tiempos el desarrollo de la capital. Durante la primera mitad del siglo xx, hay dos desplazamientos simultáneos de la ciudad extramuros: en los ejes sur y oeste. Al inicio de la segunda mitad del siglo, el crecimiento se produce hacia el Este, para terminar en una parálisis urbanística.

La vieja ciudad y su excelente puerto se comunican hacia el Sur con el interior del país, a través de un importante conjunto de arterias viales. En esta dirección, la ciudad acelera su crecimiento con una vocación eminentemente popular a principios del xx. Este eje comienza en la antigua puerta de La Muralla y se prolonga por las calzadas de Jesús del Monte y de 10 de Octubre, donde nacen los barrios de Luyanó, Santos Suárez, La Víbora y Lawton, entre otros. La comunicación directa con el centro de la ciudad y su puerto aumentan la concentración de almacenes y mercados mayoristas en estas calzadas, incitando a las clases medias trabajadoras y obreras a instalarse en sus alrededores. El otro eje de desarrollo urbano, esta vez con vocación elitista, bordea y ocupa la costa hacia el Oeste de la vieja ciudad.

Con la excepción de sus murallas, La Habana no se construye sobre edificaciones existentes, por lo que su evolución y crecimiento es extensivo. Se distingue claramente el desarrollo urbano y arquitectónico de las diferentes épocas a través de sus barrios, construidos desde su centro histórico a lo largo de los ejes mencionados. Este proceso de constante traslación del centro de gravedad de la vida social —iniciado en el siglo xix por la burguesía criolla— se continúa y acelera hasta la primera mitad del siglo xx. Alejarse del centro también constituía un deseo de búsqueda de prestigio y modernidad, lo que trae consigo la mutación de la tradicional tipología urbana del barrio hacia la más moderna tipología del reparto.

1900-1939: LA PRIMERA CONSTITUCIÓN Y LA PRIMERA DEFINICIÓN TERRITORIAL EXTRAMUROS

La primera ley fundamental es proclamada en 1901, a los tres años de un gobierno de intervención subordinado al Congreso norteamericano, en el que participan importantes intelectuales y profesionales cubanos, veteranos

de las guerras independentistas. La República de Cuba nace en 1902, con la elección de su primer presidente, pero bajo la mala estrella de la Enmienda Platt, impuesta por Estados Unidos, que otorga a ese país el derecho a intervenir militarmente.

Entre las primeras construcciones decididas y financiadas por el gobierno de intervención, se encuentran la Escuela de Artes y Oficios (1902) y la Escuela de Ingenieros, Electricistas y Arquitectos de La Habana (1900), que permiten contar, desde los primeros años del siglo XX, con profesionales formados en la Isla capaces de afrontar los nuevos retos constructivos.

En estas primeras décadas, se destaca el ingeniero José Ramón Villalón, secretario de Obras Públicas (1913-1921), por su empeño en el desarrollo urbano de la capital. La nueva Habana es imaginada fundamentalmente por Pedro Martínez Inclán, teórico del urbanismo y Arquitecto Municipal, y la ejecución de las importantes obras de infraestructura fueron dirigidas y supervisadas por Luis Morales Pedroso, Ingeniero Municipal.

A pesar de una economía de altas y bajas durante este período, las instituciones bancarias llegadas a la Isla e instaladas en el corazón de La Habana Vieja aportan los capitales necesarios para financiar el enorme número de nuevas infraestructuras urbanas —primera preocupación de las autoridades—, que no dejarán de aumentar hasta 1920: la ampliación del Acueducto de Albear (1899-1927) y el sistema de suministro de agua potable para los nuevos barrios (1908-1914); las obras de pavimentación de calles y avenidas; los sistemas de alcantarillado de los principales barrios, con un conducto recolector final que atraviesa la bahía para descargar en su costa Este las aguas negras de toda la ciudad (1904-1916). Se trata de los trabajos más costosos e importantes realizados en la capital en todos los tiempos.

Comienza a organizarse un transporte público moderno, con la construcción de la nueva Terminal de Trenes (1912) y las terminales municipales de tranvías eléctricos y autobuses de El Vedado, Marianao, El Cerro, La Víbora y otros barrios periféricos conectados a la vieja ciudad a través de nuevas calzadas y líneas de tranvías eléctricos.

La primera gran obra vial del siglo XX (1901-1909) es la construcción del primer tramo del Malecón, desde la salida de la bahía hasta el torreón de San Lázaro.

Para la ubicación de las instituciones fundamentales de la nueva República se utilizan los terrenos liberados por la demolición de los últimos fragmentos de las murallas. Se crea allí un monumental conjunto político-administrativo, edificaciones asociadas siempre a grandes espacios verdes: el Palacio Presidencial (1920), la Avenida de las Misiones (1913-1920), el Capitolio Nacional (1929) y el Parque de la Fraternidad (1928). Este movimiento de creación de símbolos de prestigio es también seguido por las nacientes asociaciones, uniones comunitarias, profesionales y sociales de carácter privado. A lo largo de los renovados Paseo del Prado y Parque Central se construyen los monumentales Centro de Dependientes del Comercio (1907), Casino Español (1914), Centro Gallego (1915) y Centro Asturiano (1927), testimonios de la vida de las distintas clases y nacionalidades que integran la nueva sociedad cubana. La construcción de la Lonja del Comercio (1909) junto a la Aduana,

La Habana. Guía de arquitectura

MARTÍN ZEQUEIRA, MARÍA ELENA y
RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, EDUARDO LUIS

Consejería de Obras Públicas y Transportes,
Junta de Andalucía, Sevilla, 1998.

327 pp. ISBN: 84-8095-143-5.

Esta edición bilingüe, magnífica desde todos los puntos de vista, es un libro capital para aproximarse a la arquitectura y el urbanismo de La Habana. En ella se describen detalladamente 252 edificaciones y elementos urbanísticos (plazas, paseos, conjuntos urbanos y edificios) que datan desde el siglo XVI hasta 1996, más el listado de otros 115 edificios de interés. Cada descripción considera no sólo el valor individual de la obra, sino su historia, su caracterización técnica, su engaste urbanístico en el territorio y su estado técnico-constructivo actual, y viene acompañada de fotos y planos arquitectónicos, además de los diez planos urbanos que constituyen una guía inapreciable para el lector.

Tras la excelente introducción de Mario Coyula, la guía nos ofrece «Un viaje intemporal por la ciudad de La Habana», desde un plano de 1691 hasta las fotos más actuales. El cuerpo de la guía sorprende agradablemente por la precisión (y concisión) de las descripciones, la calidad de las fotos y planos, así como la coherente organización de todos los materiales, lo que facilita la consulta, pero también invita a la lectura de toda la obra, como si se tratara de un paseo virtual por la ciudad. El volumen cierra con índices cronológico, alfabético y onomástico, así como un listado completo de ilustraciones.

LUIS MANUEL GARCÍA

y de los tres nuevos espigones (1914) completan la necesaria modernización de las infraestructuras del puerto habanero. La iniciativa privada también se manifiesta con fuerza en este desarrollo urbano, al ser responsables de la creación, promoción, construcción y comercialización de los barrios y repartos residenciales recién creados.

El barrio, tal como es conocido en La Habana intramuros, tiene una vida de proximidad. Los edificios, de tres a cinco plantas, conjugan la función residencial en los pisos altos con los comercios y servicios en los bajos, y el uso de muros medianeros entre edificaciones es obligatorio. Estos barrios se reconocen alrededor de un equipamiento común, como la iglesia, la clínica, el mercado, el convento, etc. A este modelo se opondrá progresivamente el reparto, donde ya no existen los muros medianeros, y las ordenanzas municipales obligan a separar las construcciones unas de otras y de la acera peatonal. Los nuevos repartos también evolucionarán, desde una vocación residencial con variedad de servicios repartidos a través de todo su territorio, como en El Vedado; pasando por Miramar, donde aún se prevén algunos servicios de forma puntual, pero donde la actividad residencial individual es mayoritaria; hasta la actividad residencial exclusiva y la total supresión de los servicios, como en el Country Club.

Surge en la capital una nueva burguesía —altos funcionarios y profesionales, políticos e intelectuales, empresarios nacionales y extranjeros— en busca de residencias en los nuevos barrios que crecen al Oeste, como El Vedado, o los repartos Miramar y Country Club.

La aventura urbana de El Vedado se consolida cuando las familias de las nuevas elites de la primera República cubana se instalan allí desde 1903, seguidas por prósperos empresarios y banqueros. A inicios del siglo XX, el proyecto del arquitecto Benito Lagueruela reúne las antiguas fincas El Carmelo, Medina y Rebollo, las reagrupa bajo el nombre de El Vedado y utiliza su colina como articulación con Centro Habana. Los planes prevén la creación de dos avenidas monumentales perpendiculares a la costa —Paseo y la Avenida de los Presidentes—, que acentúan su

geometría cuadrangular. El Cementerio de Colón (1871-1886), de una geometría perfecta, situado en diagonal con respecto a la trama urbana, actúa como colofón del plano del barrio. Durante las primeras décadas del siglo XX, El Vedado se convierte en una verdadera ciudad jardín, modelo de modernidad y funcionalidad.

Otro ejemplo de realización urbana de carácter privado es Miramar, el mayor y más importante barrio residencial construido en Cuba. Fue concebido en 1911 por el urbanista e ingeniero Luis Morales y Pedroso, sobre los terrenos de la finca La Miranda (21.488 acres), propiedad de su padre, Manuel José Morales. El proyecto incluía la famosa Quinta Avenida, de cinco kilómetros de largo, con separador poblado de estatuas, bancos, árboles y fuentes, que comunicaba, desde 1913, con la calle Calzada, de El Vedado, a través del Puente de Hierro, construido por iniciativa privada sobre el río Almendares. En este reparto se instalan, a partir de 1915, las familias más pudientes de la nueva burguesía cubana.

El gran desarrollo de servicios terciarios en la ciudad provoca el rápido crecimiento de una gran masa de familias de clase media, el mayor porcentaje de la población habanera: trabajadores asalariados que habitan los barrios del centro y Sur de la capital. Centro Habana, Santos Suárez y La Víbora, Sevillano y Vista Alegre se desarrollan principalmente a partir de 1902, con la inauguración de la línea del tranvía eléctrico a lo largo de Jesús del Monte hasta la nueva Calzada de 10 de Octubre, zona donde se ubica un gran número de escuelas privadas y públicas: el colegio de los Maristas, los Salesianos, el colegio Aguayo, el Instituto de La Víbora y el Instituto Edison, son algunos de los que ayudan a la formación de una clase media ilustrada.

Las clases populares, trabajadores de las fábricas de tabaco, de las instalaciones portuarias y de la construcción, reside en pueblos aledaños —Marianao, Regla, Guanabacoa— pero, con el crecimiento acelerado de la clase obrera, comienza a construirse gran cantidad de edificios especulativos de alta densidad, las ciudadelas, cuarterías o solares, que parasitan los barrios históricos de La Habana Vieja, Centro Habana, El Cerro y Lawton. Al mismo tiempo, se desarrollan nuevos barrios obreros financiados por patrones altruistas, como Pogolotti (1910-15); por el Estado, como Lutgardita (1929); por los sindicatos, como el Reparto Eléctrico, o por promotores privados, como Luyanó, Mantilla y Párraga.

Interesado en fomentar el crecimiento hacia el Oeste, el gobierno de la ciudad toma la decisión de realizar varios trabajos de ingeniería urbana, como los rellenos de las canteras de San Lázaro y de El Vedado (1913-1920), para unificar este barrio con el centro de la ciudad a través de la calle San Lázaro. El nuevo puente de hormigón armado sobre el río Almendares, a la altura de la calle 23, levantado entre 1908 y 1911, permite una rápida comunicación en tranvías eléctricos por la avenida 41 hasta Marianao, donde reside gran parte de la mano de obra que necesita la capital.

Bajo el mandato de Carlos Miguel de Céspedes, secretario de Obras Públicas (1925-1933), son promovidos importantes proyectos. Destacados profesionales participan en las instituciones de la ciudad: Evelio Govantes, director de Obras Públicas Municipales desde 1913, es nombrado jefe del

Departamento de Fomento de La Habana en 1925; Luis Bay Sevilla, Arquitecto del municipio de La Habana (1926-1933), realiza la primera restauración de la Plaza de la Catedral, y Félix Cabarrocas, nombrado jefe del Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de La Habana en 1925, es el autor de los proyectos urbanos de la Universidad y su escalinata.

En esta época de intenso debate sobre el futuro urbano de la capital, tiene lugar la colaboración del destacado urbanista francés Jean-Claude Nicolas Forestier con el Ministerio de Obras Públicas. Forestier visita La Habana en varias ocasiones a partir de 1925, para elaborar, con un grupo de profesionales cubanos y franceses, el Plan General del Sistema de Avenidas y Parques de La Habana, que propone articular el núcleo tradicional de la ciudad y su puerto con la nueva ciudad mediante avenidas, rotondas, plazas y espacios verdes. La nueva Plaza Cívica, en la Loma de los Catalanes, sería el centro de un trazado radial que uniese los diferentes barrios, acentuando las dos direcciones de desarrollo de la ciudad, hacia el sur y el oeste de la bahía. Forestier participa también en varios proyectos urbanos: el Paseo del Prado, la Plaza de la Fraternidad, la Avenida del Puerto, el Embarcadero Presidencial, el nuevo Malecón, el parque del monumento a las víctimas del Maine y el Parque Almendares, entre otros, llamados a convertirse en referencia para futuras políticas urbanas.

El segundo tramo del Malecón (1924-1930), desde el torreón de San Lázaro hasta la Avenida de los Presidentes, conforma finalmente la más espectacular y emblemática perspectiva urbana de la capital. La Avenida del Puerto, que redibuja y amplía la ciudad en la entrada de la bahía, otorga continuidad espacial entre el Malecón y el centro histórico.

Las más importantes promociones privadas de los años 20 son el Country Club Park y la Playa de Marianao, sobre los terrenos situados al final de Miramar, que, con la prolongación de la Quinta Avenida, son dotados de acceso directo desde El Vedado. En 1916, se otorga a la Compañía del Parque y Playa de Marianao el permiso para crear una ciudad jardín en la Playa de Marianao. Así, en su gran bulevar paralelo a la costa, se ubican el Habana Yacht Club (1924), La Concha (1928) y El Náutico (1950). Contiguo a estos clubes playeros, un grupo de empresarios norteamericanos había creado, desde 1911, el selecto Country Club de golf, junto al cual se creará el reparto Country Club Park, comercializado desde 1920 por la Sociedad Inversores Residenciales S.A., dirigida por Alberto G. Mendoza. El Country Club Park sigue un plano paisajístico caracterizado por su trazado sinuoso, y la avenida principal tiene un partidor central con vegetación que se bifurca, dividiendo el reparto en tres áreas principales de residencias. Allí, en las más lujosas residencias del país, se instalan las mayores fortunas. Aunque las casas de los años 20 eran de estilo ecléctico —las de los magnates del azúcar Alberto Fowler y Mark Pollack, por ejemplo—, en los 30 aparecen otros estilos, como el *art déco* en la residencia de los Keffenburgh.

Al final de los 30, el *art déco* es el estilo de moda que se respira en los nuevos barrios y repartos, todavía aislados unos de otros. Esta independencia geográfica conduce al desarrollo de una vida social ligada al barrio. Se lanzan llamados a la federación del territorio de la ciudad, conseguida

paulatinamente mediante vías de comunicación inter-barrios y la urbanización de los terrenos fronterizos.

Con la aparición del avión con fines comerciales y turísticos, se inaugura en Rancho Boyeros, en 1930, el primer aeropuerto de La Habana. Comienza a invertirse el sentido de entrada a la ciudad desde el extranjero, hasta entonces asociado al puerto.

1940-1960: LA SEGUNDA CONSTITUCIÓN Y LA INTERRELACIÓN TERRITORIAL DE LA GRAN CIUDAD

Luego de varios años de transiciones y crisis políticas, consecuencia de la revolución que provoca la caída de Gerardo Machado en 1933, la sociedad cubana prepara, entre otras muchas leyes cívicas, la Ley Nacional de Urbanismo y el Plan Regulador de la ciudad, así como la nueva Constitución de la República de 1940, una de las más avanzadas en su época.

Por entonces, la población de la Isla alcanza los 4,8 millones de habitantes; de ellos, 910.000 en La Habana, cuya población triplica la de 1900. El incremento del consumo de agua conlleva, entre 1947 y 1948, una importante ampliación del sistema de distribución y la búsqueda de nuevas fuentes de abasto. Se moderniza el sistema de distribución de gas a través de tuberías soterradas y se extiende por La Habana Vieja, Centro Habana y El Vedado, fundamentalmente.

Dada la complejidad y cantidad de programas constructivos y de infraestructura, las escuelas de Ingeniería y de Arquitectura de La Habana se separan a partir de 1943.

Se finaliza el emblemático Malecón desde la Avenida de los Presidentes hasta Paseo entre 1950 y 1955, y desde Paseo hasta el río Almendares, en 1958, completándose así el paseo marítimo hasta la bahía. La Avenida de Rancho Boyeros se concluye y amplía para conectar de manera rápida la nueva terminal del aeropuerto, donde ya había sido construida una nueva torre de control y se había ampliado la pista en 1943.

Se convoca a concurso el proyecto de un nuevo centro judicial y administrativo. Las etapas de concurso y proyecto duran casi toda la década del 40 y, finalmente, en los 50, en el lugar antes sugerido por Forestier, se construyen el monumento a José Martí y su obelisco, el Palacio de Justicia (1953-1957), la Alcaldía de La Habana (1957), la Biblioteca Nacional (1956), el Tribunal de Cuentas (1954) y, finalmente, el Teatro Nacional (1959).

En 1946, se construye, en terrenos de la antigua quinta de Santovenia, en El Cerro, el Gran Stadium de La Habana. El béisbol es ya, sin duda, el deporte nacional, y parte de nuestra identidad.

El desplazamiento hacia el Oeste de las elites habaneras favorece la creación del nuevo centro comercial en La Rampa, prolongado posteriormente a todo lo largo de la calle 23. Es precisamente allí donde se construye, en 1947, el edificio Radiocentro, sede de los primeros estudios de televisión.

Conscientes de que sólo con el apoyo del Gobierno se podrían realizar importantes planes urbanísticos, no pocos profesionales deciden formar parte de los organismos estatales. El urbanista Martínez Inclán formula sus

proposiciones al director de Urbanismo, el arquitecto Luis Dauval; el arquitecto José Ramón San Martín, ministro de Obras Públicas de 1944 a 1948, ocupa en 1945 la Presidencia de la Comisión Nacional de Fomento. Se lleva a cabo una importante política de viviendas sociales y equipamientos, especialmente el plan nacional de 1.500 escuelas, el Paso Superior en La Habana, el alcantarillado de Bejucal, la primera fase del Barrio Obrero de Luyanó, el Parque Zoológico de La Habana y la modernización del puerto. En 1940, se inicia el proyecto del gran parque-bosque Almendares, por el arquitecto Max Borges del Junco.

La interconexión entre los diferentes barrios, y de estos con los accesos principales de la ciudad, es una prioridad materializada en las obras de la Vía Blanca (1945), que entronca hacia el Este con la Carretera Central; la Avenida 20 de Mayo, que comunica la Plaza Cívica con el puerto, y la avenida 31, que conecta Miramar y El Vedado con Marianao y el campamento militar de Columbia. Estas intervenciones urbanas funden definitivamente los barrios en una trama continua que conformaría los límites municipales de la ciudad actual.

Si bien en 1948 no existe un plan maestro para la ciudad, durante la celebración del Congreso Cubano de Arquitectura, Martínez Inclán, respondiendo a la necesidad de ordenación territorial y urbana, presenta la Carta de La Habana, guía para futuros planes urbanísticos. En este mismo año, el arquitecto Manuel Febles Valdés, quien ya se había destacado como jefe del Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de la ciudad, es nombrado ministro de Obras Públicas, cargo que ocupa hasta 1951. Febles desarrolla el Plan de Remodelación de La Habana, que incluye el Centro Cívico José Martí, la prolongación de la avenida Paseo en doble vía hacia Rancho Boyeros, la Vía Blanca y la prolongación de la avenida Ayestarán. Reanuda la construcción del Barrio Obrero, finaliza ocho de sus edificios, y concluye el Mercado de Carlos III, el Palacio de Bellas Artes y Museo Nacional, y el monumento a Antonio Maceo en el Cacahual.

A partir de los 40, la arquitectura moderna, introducida en Cuba por el arquitecto Eugenio Batista, se desarrolla inicialmente en un monumental moderno, pasando por el *streamline* hasta imponerse el racionalismo a partir de las residencias proyectadas por Bosch y Romañach para las familias Noval-Cueto y Vidaña.

En la segunda parte de los 50, los protagonistas del urbanismo de Estado son el arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, ministro de Obras Públicas, y el urbanista español José Luis Sert, quien proyecta al Este de la bahía, la nueva ciudad residencial y terciaria de La Habana del Este; el nuevo Palacio Presidencial, entre las fortalezas de El Morro y La Cabaña, y el nuevo centro financiero en una isla artificial frente al Malecón habanero. De todos ellos, sólo dos son construidos: el túnel y su avenida principal.

El alto dominio de las nuevas tecnologías por los profesionales cubanos permitió crear una red de túneles en la ciudad: el túnel de Línea (1950-1955), el de Calzada (1957-1959), y el importante túnel de la Bahía (1958). Una proeza arquitectónica es también la impresionante y ligera estructura de hormigón del Coliseo de la Ciudad Deportiva (1957), proyectado por los arquitectos Arroyo y Menéndez, y conectado con la ciudad a través de la extensión de la avenida 26 hasta Vía Blanca.

Aunque es ya habitual la crítica a los gobiernos de la época, entre los 40 y los 50 se construye la mayor cantidad de urbanizaciones de clase media —Altahabana (1955), por ejemplo, del urbanista José San Martín— y barrios populares, como el Barrio Obrero de Luyanó (1948), de Martínez Inclán, Romañach y Quintana, entre otros; el reparto Belisario (1954) y el Reparto Eléctrico. Marianao se integra finalmente a la ciudad gracias a los nuevos barrios populares de Redención, Columbia, La Lisa, Quemados y Coco Solo, que tienen sus homólogos en el eje Sur —Arroyo Apolo, Arroyo Naranjo y Luyanó.

La demolición de los barrios insalubres constituye también una constante en los programas políticos de los gobiernos de turno, aunque nunca llegan a erradicarse por completo. En esta época, la especulación inmobiliaria, auspiciada por la nueva Ley de Propiedad Horizontal, provoca en pocos años la construcción, fundamentalmente en El Vedado, de un gran número de edificios en altura para familias de la mediana burguesía.

A nivel arquitectónico, después del paso por La Habana de arquitectos del movimiento moderno, como Walter Gropius, José Luis Sert, Richard Neutra y Roberto Burle Marx, el estilo racionalista comienza a buscar sus bases en la arquitectura tradicional cubana. Tendencia evidente en la nueva generación de arquitectos cubanos, como Borges Recio, del Junco, Porro, Martínez, Gutiérrez y Robaina, entre otros, que continúan proyectando residencias en los nuevos repartos de la capital. El desarrollo de la ciudad elitista se desplaza más hacia el Oeste después del éxito del Country Club. Comienzan a construirse los repartos Biltmore, Vento y La Coronela, con carácter cada vez más exclusivo y en parcelas más extensas, pero su vertiginoso crecimiento se interrumpe con el triunfo de la Revolución en 1959.

1959-1976: VACÍO CONSTITUCIONAL Y PARÁLISIS DE LA CIUDAD TRADICIONAL. EL CRECIMIENTO HACIA EL ESTE

Para las nuevas elites del poder revolucionario, la ciudad tradicional es la generadora de todos los vicios y males de la sociedad capitalista. La parálisis del desarrollo urbano y el abandono del núcleo histórico de la capital y sus barrios tradicionales ha sido una consigna seguida por los urbanistas de la Revolución. A esto se añade la fuerte emigración de las clases altas y medias, fundamentalmente intelectuales y profesionales de alto nivel, que habitaban El Vedado, Miramar y Country Club, lo que inicia el declive de estos barrios durante décadas.

Se pretende crear hacia el Este de la bahía la imagen urbana de la Revolución naciente, aprovechando las infraestructuras recién construidas por promotores privados, expropiadas por la Ley de Nacionalización y la Ley de Reforma Urbana. Así surge el reparto Camilo Cienfuegos (1959-1965), La Habana del Este: un conjunto de edificios de viviendas multifamiliares rodeados de espacios verdes con equipamientos colectivos, en el más puro estilo de la Carta de Atenas. No lejos, y en paralelo, se desarrolla el reparto «Pastorita», apellido de la guerrillera convertida en promotora urbana, que se concibe con la estructura típica de la ciudad jardín de clase media ya experimentada en Europa y Estados Unidos: casas unifamiliares rodeadas

The Havana Project

**COOP HIMMELB(L)AU;
MORPHOSIS/THOM MAYNE;
MOSS, ERIC OWEN; PINÓS, CARME;
WOODS, LEBBEUS, y C.P.P.N**
(Edited by Peter Noever)

Ed. Prestel, Munich-Nueva York, 1996.
184 pp.

Dos años después de reunirse en Viena en una conferencia que contemplaba la posibilidad del fin de la arquitectura, los autores de este libro celebraron a inicios de 1995, durante seis jornadas, una conferencia en La Habana. Llegados de Nueva York, Los Ángeles, Viena y Barcelona, emprendieron uno de los juegos más queridos para los surrealistas: bajarse en una estación desconocida a la espera de alguna causalidad.

Tras dudar de la legitimidad de hacer propuestas para una ciudad que apenas conocían («Esta ciudad exige una lectura profunda, casi psicoanalítica», Moss), pasaron a quejarse de su falta de vínculos con ella («La ciudad es tan silenciosa», Prix), y terminaron discutiendo acerca del papel del arquitecto, sin llegar a dejar sentado el manifiesto que la ocasión pedía. Cada uno, sin embargo, presenta aquí proyectos para La Habana: atendibles los relativos al Malecón (Pinós, Woods, algún detalle de C.P.P.N.), y abominables la intención de levantar nuevas murallas (Woods) o de convertir en anfiteatro la Plaza Vieja (Moss).

En la introducción del volumen, Fidel Castro Ruz concede que los siete proyectos respetan la complejidad cubana.

ANTONIO JOSÉ PONTE

de espacios ajardinados privados. Ambas experiencias son los ejemplos más dignos de calidad urbana y arquitectónica durante el período romántico de la Revolución.

La radicalización ideológica de las autoridades constructivas pone fin a ambos tipos de proyecto, y reproduce los modelos importados de los países socialistas. Entonces, surgen hacia el Este los repartos Alamar y Bahía. En el primero, se ensaya la participación de los futuros habitantes en la construcción de sus edificios (microbrigadas), empleando sistemas mixtos de materiales artesanales y prefabricación ligera. El reparto Bahía, por el contrario, es un producto de los tecnócratas del Ministerio de la Construcción, combinando el uso de sistemas de prefabricación importados del Campo Socialista, alta tecnología, gran consumo de energía y mano de obra calificada; el sistema debería resolver a corto plazo la agobiante falta de viviendas. Pero el fracaso de ambos modelos es evidente, y se convierten rápidamente en zonas de alto nivel de degradación arquitectónica y urbana.

Muy alejada de estos nuevos barrios revolucionarios, la construcción en los 60 de la Escuela Nacional de Arte, sobre los terrenos del Country Club, al oeste de la capital, es una experiencia excepcional de urbanismo y arquitectura. Concebidas por los arquitectos Ricardo Porro, Vittorio Garatti y Roberto Gottardi, en ellas se combinan elementos constructivos basados en tradiciones artesanales locales y un espectacular diseño arquitectónico orgánico de gran calidad visual, adaptado al terreno. La lucha ideológica, que había invadido ya el campo de la creación arquitectónica, paraliza gradualmente esta experiencia inédita hasta lograr su interrupción total, que sume a las obras en el abandono y la ruina. Mientras, los urbanistas del recién creado Instituto de Planificación Física realizan planes de desarrollo de la capital, y proponen la demolición sistemática y total de la ciudad tradicional para proyectar futuros barrios prefabricados. Afortunadamente, las sucesivas crisis económicas y políticas sólo permiten una aplicación puntual en Centro Habana y en los alrededores del Palacio de la Revolución.

El abandono de la «ciudad corrupta» se convierte en obsesión. Así, en 1968, la Ofensiva Revolucionaria cierra cabarets, clubes, centros nocturnos y pequeños comercios que habían sobrevivido. Se emprenden proyectos megalómanos alejados del centro de la ciudad —el Parque Lenin y el nuevo Zoológico Nacional, diversión sana y educativa, paradigmática de la Revolución—, abandonados luego, parcial y gradualmente, ante la falta de un eficiente sistema de transporte urbano.

1976-2006: LA TERCERA CONSTITUCIÓN, LA ESTANDARIZACIÓN Y EL ABANDONO DEL TERRITORIO

Tras repetidos fracasos económicos que culminan con la Zafra de los Diez Millones, Cuba entra en 1973 en el Consejo de Ayuda Mutua Económica (CAME); se corrobora la necesidad de un ordenamiento territorial y urbano riguroso, y la estandarización y adaptación a los sistemas socialistas es la norma generalizada a todas las escalas de la sociedad en los 70 y 80.

La nueva Constitución de la República, que consigna el carácter socialista de la sociedad y la lealtad expresa a la Unión Soviética, es aprobada casi «por unanimidad» en 1976.

En veinte años de Revolución, la población de la Isla pasa de siete a diez millones de habitantes y la capital alcanza los dos millones, al tiempo que se degrada aceleradamente su infraestructura económica y se destruye su tejido social.

Una nueva aspiración de liderazgo internacional institucionalizado se prepara con la celebración en La Habana de la Cumbre de los Países No Alineados en 1979. Curiosamente, el nuevo centro político es situado en el elitista reparto del Country Club, donde se construye el Palacio de Convenciones y el Salón de Protocolo, a orillas del Laguito, rodeado por las más lujosas mansiones de la época prerrevolucionaria, convertidas ahora en casas de protocolo del Consejo de Estado.

La sociedad comienza a organizarse a ritmo de ayudas millonarias llegadas directamente de la Unión Soviética y los países socialistas. La consagración de las más altas esferas del poder a las guerras de Angola y Etiopía hace que las políticas de organización territorial y urbana sean parcialmente proyectadas por una nueva generación de técnicos y profesionales formados dentro de la Revolución, proponiéndose una vuelta paulatina a la recuperación de la ciudad tradicional y la parálisis del crecimiento extensivo de la misma.

La declaración de La Habana Vieja y su sistema de fortificaciones como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, en 1979, da al traste puntualmente con los planes de destrucción de la ciudad tradicional, y las más altas esferas políticas autorizan el plan de restauración de La Habana Vieja. La intensa labor de restauración desarrollada en los últimos veinte años por Eusebio Leal, Historiador de la Ciudad, asesorado por el equipo del Plan Maestro dirigido por la arquitecta Patricia Rodríguez, demuestra que una gestión autónoma y de planificación inteligente del barrio tradicional permite autofinanciar la recuperación de importantes zonas del patrimonio arquitectural y urbano. Este proceso permite también la recuperación y restauración

de las fortificaciones coloniales de El Morro y de La Cabaña, al otro lado de la bahía. La ciudad gana así un excepcional conjunto histórico-arquitectónico para el disfrute cultural y recreativo.

Un último esfuerzo para continuar el crecimiento de La Habana hacia el Este es la construcción de la Villa y Ciudad Deportiva de los Juegos Panamericanos de 1988, vitrina urbana de un deporte de elite.

Se hace evidente la incapacidad de los sistemas prefabricados importados del bloque socialista, y en los 80 se decide aplicar el sistema de microbrigadas en los terrenos aún libres de los barrios tradicionales de la capital. Las buenas intenciones de los jóvenes arquitectos que logran construir en esta época quedan rápidamente olvidadas ante la evidente falta de calidad de los materiales constructivos utilizados y la falta de experiencia de la mano de obra. Las escasas intervenciones urbanas en las dos últimas décadas del siglo XX se limitan a completar el sistema de viales de circunvalación de la ciudad.

El Grupo de Desarrollo Integral de la Ciudad, formado por Mario González, Mario Coyula y Gina Rey, es un importante centro de reflexión sobre los problemas urbanos de la ciudad, pero, a falta de autoridad institucional, sus recomendaciones quedan en el plano teórico. La Maqueta de La Habana, su más importante realización física, servirá de instrumento de apreciación del estado actual de la ciudad y de los períodos constructivos.

La caída del Muro de Berlín y la desaparición de los sistemas socialistas provoca el fin de los financiamientos masivos de la economía cubana. Todos los planes de organización del territorio son paralizados; la casi totalidad de los edificios en construcción queda abandonada e inconclusa. Ante la grave escasez de viviendas, la autoconstrucción masiva toma la iniciativa. Sin control técnico, la subdivisión interior y las construcciones en las azoteas de los viejos edificios aceleran la degradación y el hacinamiento dentro de la ciudad.

La nueva Ley de la Vivienda, que sustituye la anterior Ley de Reforma Urbana, trata de legalizar un proceso de ilegalidades que devienen incontrolables.

El desarrollo concreto de instalaciones turísticas dentro del tejido de la ciudad tradicional, así como la construcción de proyectos inmobiliarios para la venta y alquiler a extranjeros, fundamentalmente en El Vedado y Miramar, traen una lenta y puntual recuperación de estos barrios; pero los primeros proyectos entre el Estado y promotores privados extranjeros son finalmente abandonados.

Significativamente, la experiencia de autogestión y autofinanciamiento de la restauración de La Habana Vieja continúa desarrollándose exitosamente, aun en los momentos más duros de la crisis económica que sufre el país. Sin embargo, esta experiencia es limitada voluntariamente a una pequeña parte de la ciudad, al tiempo que se prohíbe toda autogestión y autofinanciamiento al resto de los barrios y municipios. Esta negativa es una de las causas de la acelerada destrucción pasiva de La Habana. Presenciamos hoy una magnífica ciudad bombardeada por unos enemigos que nunca arribaron, durante una guerra que nunca se produjo.