



Arquitectura y Urbanismo

ISSN: 0258-591X

ISSN: 1815-5898

Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría

Gómez Díaz, Francisco
500 años buscando la centralidad de la bahía de La Habana
Arquitectura y Urbanismo, vol. XLI, núm. 2, 2020, Mayo-Agosto, pp. 84-92
Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376864178008>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en [redalyc.org](http://www.redalyc.org)

UNEM [redalyc.org](http://www.redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

500 años buscando la centralidad de la bahía de La Habana

500 Years Looking for the Centrality of Havana's Bay

Francisco Gómez Díaz

Ortofoto de la Bahía de la Habana en 1926. Fuente: Archivo Juan de las Cuevas.

RESUMEN: Cumplidos los 500 años desde su fundación en el Puerto de Carenas, La Habana, capital de Cuba desde 1607, debe replantearse su relación con la bahía para que se convierta en el vertebrador de la ciudad. El artículo analiza la evolución de esta relación a lo largo de cinco siglos, en los que la se fue convirtiendo en un hecho marginal, lugar de vertidos urbanos e industriales, de manera que hace mucho que dejó de oler a mar. A partir de aquí, y sobre algunos estudios realizados, se apuesta por recuperar la bahía como centralidad urbana, en un modelo socialmente equilibrado y medioambientalmente sostenible.

PALABRAS CLAVE: Habana, bahía de La Habana, desarrollo urbano, sostenibilidad

ABSTRACT: After 500 years since its foundation in the Port of Carenas, the city of Havana, capital of Cuba since 1607, must face a redefinition of its relationship with the bay so that it can become the backbone of the city. This article analyzes the evolution of this relationship over five centuries, in which the bay has become marginal as a place of urban and industrial discharges, so that long ago it stopped smelling like the sea. From here, and based on some studies carried out, the aim is to recover the bay as an urban centrality, of a socially balanced and environmentally sustainable model.

KEYWORDS: Havana, Havana Bay, urban development, sustainability.

RECIBIDO: 01 mayo 2019 APROBADO: 12 septiembre 2019

Introducción

En noviembre de 2019 se conmemoró el 500 aniversario de la fundación de La Habana en el Puerto de Carenas, en la parte occidental de una bahía de bolsa situada en la costa norte de Cuba [1] [2, p.5-10] con tres ensenadas: Atarés, Guasabacoa, y Marinemela, cuya superficie alcanza 189 hectáreas y un perímetro de 18,75 kilómetros (Figura 1).

Los ríos Luyanó y Martín Pérez desembocaban en ella, además de los arroyos Valiente y Tadeo, en un ecosistema en el que geográficamente los manglares constituían la transición entre el agua y la tierra firme.

Esta población pasó a ser capital de Cuba en 1607, sustituyendo a Santiago de Cuba, gracias al carácter estratégico que tenía dentro del conjunto de colonias españolas en América [3, p.48-49] [4, p.52-55]. Su puerto se convirtió en punto de atraque de los barcos procedentes de ellas hasta formar convoyes seguros para atravesar el Atlántico.

La necesidad de garantizar la seguridad de La Habana exigió construir el mejor sistema de fortalezas de América Latina, como complemento de las murallas construidas entre 1674 y 1797 [5, p.414-421], de escala territorial que describiría con precisión Silvestre Abarca en su plano de 1771 (Figura 2). En esta coyuntura, merece la pena ofrecer una mirada sobre la bahía como elemento estructural de esta ciudad que ha cumplido recientemente medio milenio de vida.

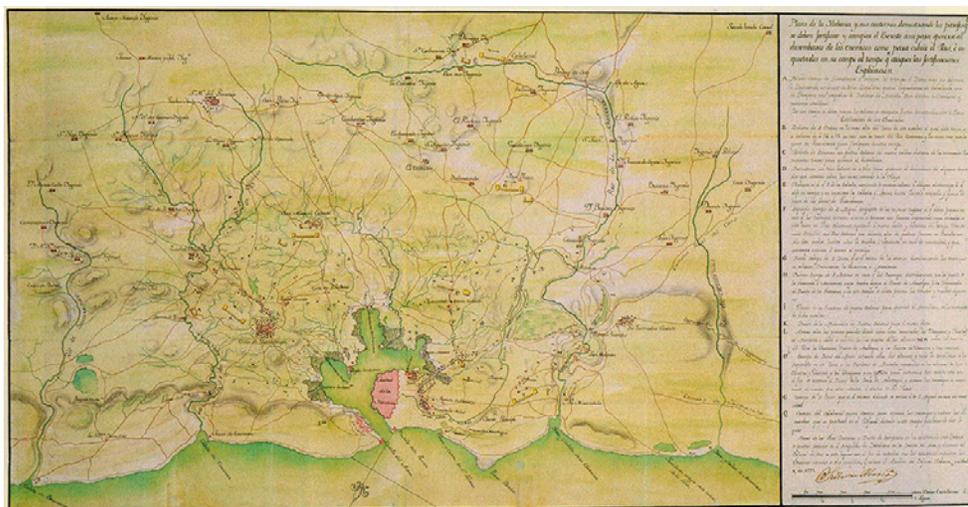


Figura 2. Plano de Silvestre Abarca de La Habana en 1771. Fuente: Servicio Histórico Militar de Madrid.

El proceso de industrialización de la bahía

La prosperidad del comercio inducido por su actividad portuaria, sumado al éxito en el cultivo de la caña de azúcar y el tabaco, hicieron de La Habana una ciudad en continua expansión. Su crecimiento se produjo según dos vectores: hacia el oeste, siguiendo la línea de costa hasta fundirse con el municipio de Marianao, y hacia el suroeste, apoyándose en el camino de Vueltabajo

Esto fue consolidando un modelo de crecimiento que dejaba a la bahía como límite oriental de lo urbano, frente a Casablanca, Regla, Guanabacoa o Cojimar, que nunca pasaron de ser pequeñas poblaciones en el territorio oriental y sur de la misma, de manera que para llegar a ellos era necesario realizar un largo recorrido, cuya vocación de anillo circunvalante fue trazada por los primeros Planes de La Habana, de Martínez Inclán en 1925 (Figura 3) y de Forestier en 1930 [6].

- [1]. Leal E. Para no olvidar. Testimonio gráfico de la restauración del Centro Histórico de la Ciudad de La Habana. Libro Primero. La Habana: Ediciones Boloña, 2001.
- [2]. Wright Irene A. Historia Documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI. Tomo I. La Habana: Imprenta El Siglo XX; 1927.
- [3]. Roig E. La Habana, apuntes históricos. La Habana: Editora del Consejo Nacional de Cultura; 1963.
- [4]. De las Cuevas J. 500 Años de Construcciones en Cuba. La Habana, Editorial Chapín; 2001.
- [5]. Weiss JE. La Arquitectura Colonial Cubana. Sevilla-La Habana: Consejería de Obras Públicas-Editorial Letras Cubanas, 2ª edición; 2002.
- [6]. Gómez F. La Habana, los primeros planes. Martínez Inclán, Montolieu y Forestier. Revista de Historia y Teoría de la Arquitectura 2009; X(9);[29-70 pp.]



Figura 1. Vista aérea de la Bahía de La Habana de la fortaleza del Morro. Fuente: Mundo Latino.

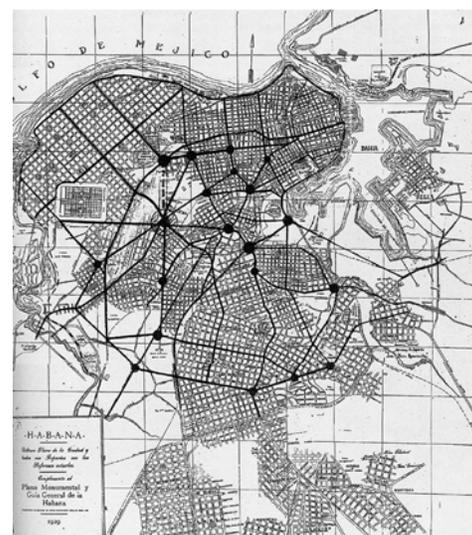


Figura 3. Pedro Martínez Inclán. Plano de La Habana en 1917. Fuente: Archivo Juan de las Cuevas.

A partir de 1863 La Habana empezó a demoler sus murallas¹, generando un sector urbano de carácter monumental como nuevo Centro Cívico de la ciudad trazado por Juan Bautista de Orduña en 1865 [7, p.42-81], donde se fueron insertando todas las nuevas funciones demandadas por la sociedad cubana del último tercio del siglo XIX y el primero del siglo XX [8, p.15].

Sin embargo, la existencia del importante Arsenal al sur de la (actual) Habana Vieja² [9], hizo que no se completara el semiring desde La Punta hasta la bahía, lo que consolidó en ese sector meridional un área industrial que impediría la apropiación de la bahía como paisaje, tanto por su sustitución posterior por la nueva Terminal de Ferrocarriles en 1912, como por la construcción de los sucesivos muelles que fueron ocupando el borde marítimo al sur del Placer de San Telmo y de la Cortina de Valdés.

La bahía había estado sometida a continuas transformaciones de su perímetro, como la construcción del malecón del canal de la bahía desde La Punta hasta la Capitanía del Puerto concluida en 1930 conocido como Avenida del Puerto [4 p.52-55] (Figura 4), atirantándolo para generar una nueva fachada de la Habana Vieja que se consolidó como un gran espacio libre diseñado por Aquiles Maza con el anfiteatro de Eugenio Batista, frente a la refachadización propuesta por Forestier (Figura 5).

El edificio de la Aduana, junto con los muelles, embarcaderos y almacenes de las diversas industrias, iban construyendo un borde artificial, ganando siempre terreno a la bahía³ [10] (Figura 6), lo que incluyó la colina del castillo de Atarés según el Plan de Obras de Grau San Martín, realizado entre 1944 y 1952 [11].

También en otros lugares como Regla o Casablanca se daban estas transformaciones, a las que se sumarían otras industrias como la central termoeléctrica de Tallapiedra (Figura 7) o la refinería –bautizada como Ñico López por la Revolución–, que vertían sus residuos en la bahía, esta última junto al ecosistema natural de Tiscornia.

- [7]. Gómez F. De Forestier a Sert. Ciudad y Arquitectura en La Habana de 1925 a 1960. Madrid: Editorial Abada; 2008.
 [8]. Gómez F. Aprendiendo de La Habana. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes; 2005.
 [9]. Ortega O. El Real Arsenal de La Habana. La Habana: Editorial Letras Cubanas; 1998.
 [10]. Martínez P. La Habana Actual. La Habana: Imprenta P. Fernández y Cía; 1925.
 [11]. Memoria del Plan de Obras del Gobierno del Dr. Ramón Grau San Martín. La Habana: Ministerio de Obras Públicas; 1947.



Figura 4. Trazado del canal de la bahía en 1926. Fuente: Archivo Juan de las Cuevas.



Figura 5. Forestier. Proyecto de Avenida de las Misiones y Malecón de 1930. Fuente: Archivo Juan de las Cuevas.



Figura 6. Vista aérea del edificio de la Aduana. Fuente: Archivo Juan de las Cuevas.

¹ "...se empezó desde 1841 a pedir a la Metrópoli, por el Ayuntamiento, autorización para el derribo de las murallas... un estorbo y un impedimento para que la Ciudad pudiese, sin falsas, inútiles y artificiales divisiones, extenderse y crecer a medida de sus necesidades..." [3 p.134].

² Se refiere a la zona de extramuros, contigua al extremo sur de la muralla. NOTA DEL EDITOR.

³ Capítulo I. "La Habana desde el mar. Frente al agua".

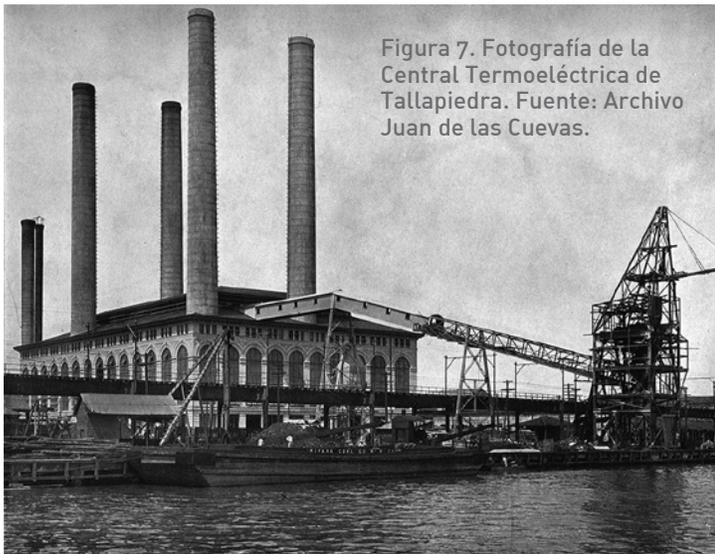


Figura 7. Fotografía de la Central Termoeléctrica de Tallapiedra. Fuente: Archivo Juan de las Cuevas.

La dependencia del anillo sur para las comunicaciones con la Habana del Este se prolongó hasta 1958, cuando se concluyó el Túnel de la bahía, si bien hubo diversos intentos de construir puentes sobre el canal de la bahía. El primero, del ingeniero Dionisio Velasco en 1911 (Figura 8), era un helicoides en la orilla occidental, que ascendía hasta alcanzar la cota de la cornisa de la Cabaña, para cruzarlo así a una altura suficiente para el paso de los barcos. El segundo, planteado en 1937 era un puente-túnel, una idea que impulsaría en 1949 Manuel Febles desde el Ministerio de Obras Públicas [12 p.51].

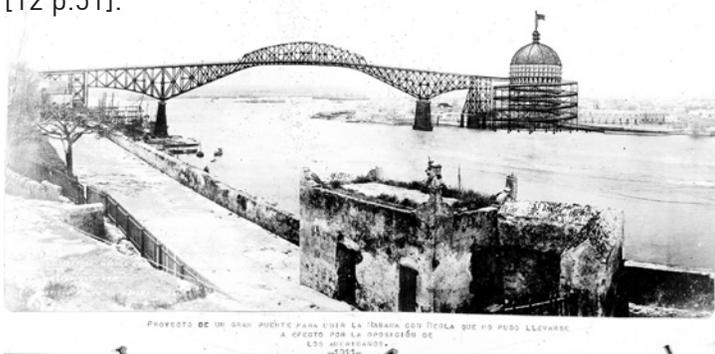


Figura 8. Proyecto de Puente entre Habana y Casablanca, del ingeniero Velasco en 1911. Fuente: Archivo Juan de las Cuevas.

Pero sería en 1955 cuando se puso en marcha la ejecución del túnel bajo la bahía, a través de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana S.A.⁴, cuya construcción la llevó a cabo la compañía francesa Société des Grands Travaux de Marseille con la colaboración del ingeniero cubano José Menéndez. [13, p.5] (Figura 9) Casablanca, Regla, Guanabacoa y Cojimar formaban una constelación de asentamientos al este de la bahía, que cambiaría de manera radical con la apertura del túnel, pues los planes que se fueron sucediendo, desde SOM (Skidmore, Owings and Merrill en 1955) [15]⁵, pasando por el del equipo dirigido por Franco Albini en 1956 [16, p.239] (Figura 10), hasta el

- [12].Gómez F. Embajada de España en Cuba. Antiguo Palacio Velasco-Sarrá. La Habana: Embajada de España en Cuba; 2008.
 [13].Jiménez G. Las Empresas de Cuba 1958. La Habana: Editorial Ciencias Sociales; 2004.
 [14].Jiménez G. Proprietarios de Cuba 1958. La Habana: Editorial Ciencias Sociales; 2006.
 [15].SOM (Skidmore, Owings & Merrill). Master plan 'Habana Del Este': Report on the study of a projected new city in Cuba. New York: SOM; 1955.
 [16].Urbanizzazione per Habana del Este. L'Architettura. Roma: Cronache e storia, agosto 1964: [106]:[239].



Figura 9. Foto de la construcción del túnel bajo la bahía en 1958. Fuente: Archivo Juan de las Cuevas.

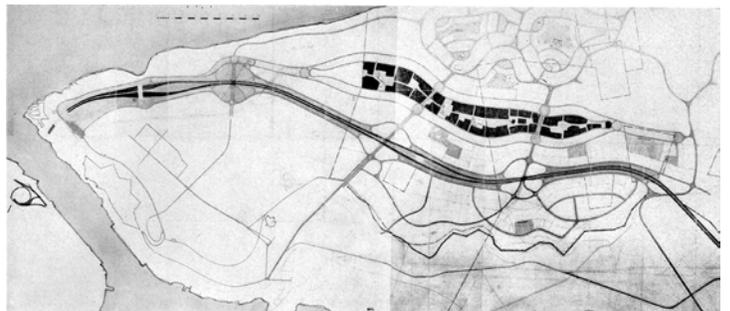


Figura 10. Propuesta de la ordenación de la Habana del Este de Albini en 1956. Fuente: Revista L'Architettura. Cronache e storia. Roma, nº 106, agosto 1964, p. 239.

⁴ El principal accionista de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana era el Presidente Fulgencio Batista, seguido por la familia Velasco Sarrá [14, p.564-566].

⁵ Préstamo de la Siracusa University Library.

Plan Piloto redactado por Town Planning Associates (Sert, Wiener and Shultz en 1958) apostaban por la colonización de la Habana del Este a través de modelos de ciudad abierta, desde las fortalezas del Morro y la Cabaña hasta Cojimar.

El Plan Piloto de TPA, con sus luces y sus sombras, proponía una trama de corredores verdes en todo el ámbito urbano como mecanismo de sutura de las discontinuidades, algo verdaderamente interesante, donde la bahía ocupaba una posición central [17]⁶ (Figura 11). En cambio, su perímetro aparecía como zona portuaria e industrial, consolidando así el modelo de segregación paulatina de la bahía de su vocación urbana (Figura 12).

Las propuestas en la Habana del Este cristalizarían más tarde en la Unidad Habitacional Camilo Cienfuegos concluida en 1962, un magnífico ejemplo residencial construido por el Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda, INAV en los primeros años de la Revolución [18]. Aunque algunos se iniciaron en la década de los 50, la consolidación de los repartos Bahía, Antonio Guiteras o Alamar, se dilataría en el tiempo varias décadas, en tanto que la Villa Panamericana, construida para los Juegos Panamericanos, se terminaría en 1991.

Hacia el sur, territorio siempre vinculado a la clase obrera, los repartos fueron respondiendo a modelos de un marcado carácter suburbano, agravando los problemas de comunicaciones y transportes.

La construcción de la carretera central durante el gobierno de Machado en 1930, y en mayor medida la Vía Blanca y todo el sistema de infraestructuras en la zona sur planificada durante el gobierno de Grau San Martín y ejecutada a partir de 1947 [11], paliaron el problema de articulación territorial, dando lugar a algunos repartos significativos, entre los que sobresale el Barrio Obrero de Luyanó apoyado en la propia Vía Blanca.

Tras el triunfo de la Revolución, los Planes de 1963 –de Mario González y Luís Espinosa–, de 1970 –de Max Baquero y Eusebio Azcue–, y los de 1980 y 1982 –de Gina Rey, Joel Ballesté y Mario González, con asesoramiento soviético–, diagnosticaron la situación y profundizaron en la necesidad de una reestructuración viaria y en la concentración industrial, consolidando la Bahía como área industrial e intensificando la vocación residencial de la Habana del Este [19, p.314].

De ellos, es interesante resaltar el de 1970, publicado en el número doble 341/342 de *Arquitectura Cuba*⁷, en el que se proponía desactivar los muelles a lo largo de la Habana Vieja, trasladándolos de la ensenada de Atarés a la de Guasabacoa para integrar el centro histórico con su bahía.

Sin embargo, a partir de la caída del bloque socialista, buena parte de las instalaciones portuarias, industriales y de almacenes perdieron su función, cayendo en

[17]. Sert J. (Town Planning Associates). Plan Piloto de La Habana. Diseños preliminares y soluciones tipo. La Habana: Junta Nacional de Planificación; 1959.

[18]. Muñoz R. Labor desarrollada por el Instituto Nacional de Ahorro y Vivienda (INAV) en La Habana (1959-1962). *Revista INVI* [Internet]. 2015 [consultado: 18/02/2019]; 30(84):89-120. Disponible en: <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/941>.

[19]. Cárdenas E, Aruca L, Segre R. Historia de la Arquitectura y del Urbanismo: América Latina y Cuba. La Habana: Editorial Pueblo y Educación; 1986.

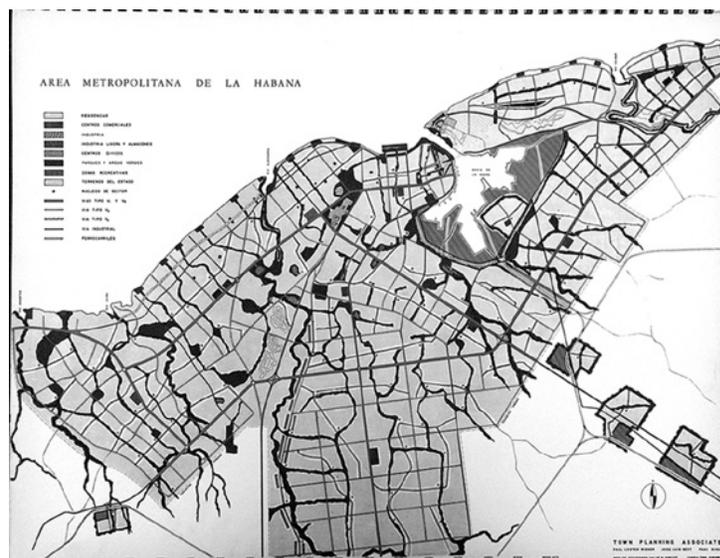


Figura 11. Área Metropolitana de La Habana. Plan Piloto de Town Planning Associates. 1958. Fuente: Plan Piloto de La Habana. Columbia University Library.

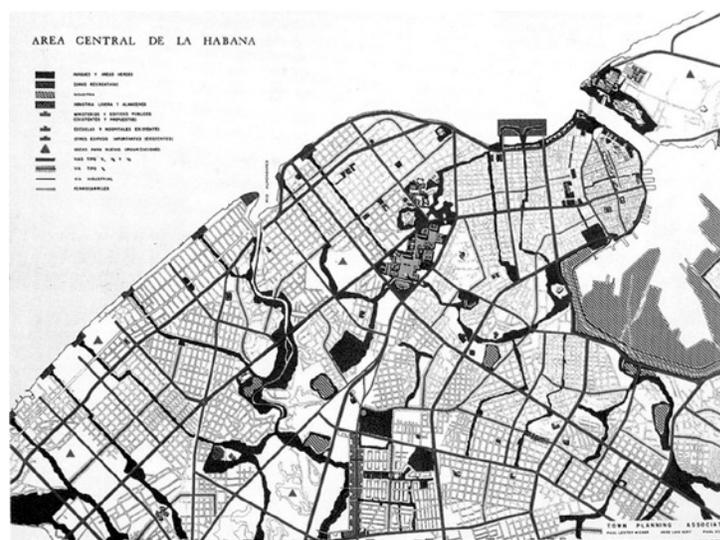


Figura 12. Área Central de La Habana. Plan Piloto de La Habana (1958) Town Planning Associates. Fuente: Plan Piloto de La Habana. Columbia University Library.

⁶ Préstamo de la University of Pennsylvania Library.

⁷ Número monográfico dedicado al Plan Director de La Habana Metropolitana: *Arquitectura Cuba* n° 341/342. Año XXVI, 1973.

la obsolescencia, agravada por la dificultad para adaptarse a las nuevas necesidades de los puertos de mercancías por su escaso calado y la dificultad de las maniobras de los barcos mercantes de contenedores en su interior.

Esto es lo que ha inducido la declaración del Puerto del Mariel como Zona de Desarrollo Especial, con nuevas inversiones que favorecen el traslado de las funciones del Puerto de La Habana, lo que unido a la posibilidad de una paulatina amortización de la refinería, ha creado unas expectativas creíbles de que la Bahía pueda recuperarse como paisaje urbano, regenerándose del nivel de contaminación que presenta en la actualidad.

En paralelo, zonas degradadas como Cuatro Caminos, o el sector occidental de Regla, se han convertido en áreas de oportunidad para insertar nuevos tejidos edilicios [20, p.142-147] que, junto con los usos complementarios de equipamientos y servicios, permitan que la Bahía de La Habana se convierta en el elemento central de esa estructura metropolitana que va desde Cojímar hasta Santa Fe, y que hilvana todos los municipios del anillo sur, cohesionándolos para que cada uno juegue su papel en una nueva realidad urbana por la que La Habana debe apostar en su futuro inmediato.

La planificación de la bahía

Muchas han sido las propuestas de planificación realizadas para el ámbito de la bahía, especialmente por el Instituto Nacional de Planificación Física, IPF como Institución que ostenta estas competencias. En su Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbano para La Habana 2013-2030, dentro del objetivo general de promover el desarrollo y la consolidación de una estructura urbana mejor equipada y articulada que minimice los desequilibrios territoriales y funcionales, la segregación espacial y logre adecuados niveles de utilización del suelo, hay algunas estrategias claves de carácter integral como son:

- Jerarquizar la Bahía y su entorno
- Delimitar el recinto portuario.
- Incrementar la transportación de pasajeros a través de la Bahía.
- Continuar liberando la función comercial de la margen Oeste.
- Reubicación de la función astilleros en la margen de Casablanca.
- Reubicación de instalaciones no relacionadas con el puerto.

Por otra parte, aun cuando el ámbito de competencias de la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana, OHC, no incluye la bahía de La Habana en su totalidad, esta oficina dirigida por Eusebio Leal ha tomado las riendas para su planificación, a partir de los instrumentos urbanísticos estructurales.

De esta manera, la Oficina del Plan Maestro de La Habana Vieja, redactó el Plan Especial de Desarrollo Integral del Centro Histórico de La Habana hasta 2030, como un documento que, en palabras de Eusebio Leal “*se erige entonces en una suerte de carta de navegación que enrumbará el quehacer no sólo de la Oficina del Historiador, sino también de todos los actores implicados en la revitalización sostenible de esta extraordinaria zona de la ciudad, al pronunciarse sobre el desarrollo territorial en todas sus aristas a partir de tres elementos esenciales: una mirada holística en sus determinaciones; la atención a los más actualizados criterios urbanos, alimentados desde las tendencias más novedosas hasta la praxis cotidiana; y una construcción colectiva que ha implicado a múltiples entidades y organismos, además de los ciudadanos, lo cual garantiza su aplicabilidad*”.

[20]. Segre R. Arquitectura y Urbanismo de la Revolución Cubana. La Habana: Editorial Pueblo y Educación; 1989.

[21, p.3], toda una declaración de intenciones incardinada en la estrategia de planificación nacional.

Sobre esta base, en 2017 la OHC publicó el Plan de Manejo del Paisaje Cultural de la Bahía de La Habana, cuando ya se había iniciado la tarea de recuperación de algunos edificios muy significativos de su patrimonio industrial, como los Almacenes San José, o de espacios públicos como la Alameda de Paula (Figura 13).

Pero esto no es sino la punta de lanza de un proyecto mucho más ambicioso sobre el que apoyar un proceso complejo y extenso como la planificación integral de la bahía, entendida como patrimonio cultural.

De nuevo recogiendo las palabras de Eusebio Leal... *"ya se aprecian cambios sustanciales que van dibujando una nueva realidad; el borde marítimo de La Habana Vieja se ha transformado y devela estructuras sublimes en lo que antes eran viejos galpones. Ello contribuye a valorar servicios básicos que fueron joyas de la ingeniería cubana, al tiempo que, entre otros trabajos realizados, exponen vestigios arqueológicos de las antiguas murallas de mar; los navíos que atracan en los muelles ya no son los oscuros barcos de carga; gigantes naves blancas, elegantes yates o buques escuela dejan al descubierto otras circunstancias que habrán de estudiarse y calibrarse para aprovechar lo mejor de ellas"*. [22, p.4].

Es también el caso del edificio de la Aduana, que se ha convertido en una de sus alas en la Terminal de Cruceros, mientras que las restantes están destinadas a zonas de parqueo y de servicios, tanto para el turismo como para la población de la Habana Vieja, dada su gran escala.

Esta labor coordinada debe conllevar una ineludible permeabilización del perímetro de la bahía, permitiendo que barrios que ahora permanecen aislados, como Jesús María o Luyanó, recuperen una posición estratégica en su relación con la bahía, convertida en foco de actividad urbana.

Reflexiones desde el ámbito universitario

La necesidad de transformación del papel que jugaba la bahía en el sistema urbano, fue la conclusión del diagnóstico en los estudios realizados tanto por el Instituto de Planificación Física de Cuba como por el Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad para convertirla como una oportunidad estratégica. Ello dio lugar a la proliferación de eventos en los que, desde Instituciones y Universidades, se ha reflexionado sobre esa integración necesaria de la bahía con todos los sectores que la circundan. Ese fue el objetivo central del I Congreso Hispano Cubano de Arquitectura y Urbanismo celebrado en La Habana en diciembre de 2007, en el que se diseñaron un conjunto de actuaciones en todo el perímetro de la bahía con ese objetivo.

También la Bahía de La Habana y su área de influencia, fue el objetivo de las convocatorias de SOS Ciudades [23], en las que participaron igualmente Instituciones y Universidades, tanto cubanas como extranjeras, conscientes

- [21]. Leal E, Rodríguez P, Fornet F, Alberto A, Cruz N, Padrón M.T, et al. Plan Especial de Desarrollo Integral del Centro Histórico de La Habana hasta 2030. La Habana: Ed. OHC; 2016.
- [22]. Leal E, Rodríguez P, Sánchez K, Fernández CS, Álvarez N, Pedroso AP et al. Plan de Manejo del Paisaje Cultural de la Bahía de La Habana. La Habana: Ed. OHC; 2017.
- [23]. Coca O, Rodríguez L. SOS Ciudades: La Bahía de La Habana y su área de influencia. Arquitectura y Urbanismo [Internet]. 2015 [Consultado: 09 junio 2019];36(3):123-130. Disponible en: <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistas/issue/view/30>.



Figura 13. Vista de los Almacenes San José y de la Madera y el Tabaco, una vez rehabilitados por la OHC. Fuente: Archivo del autor.

de la oportunidad que se presentaba con el traslado paulatino de actividades al Puerto de Mariel y la celebración del 500 aniversario de la fundación de La Habana.

Pero interesa reseñar aquí un taller que, auspiciado por la Oficina del Historiador de La Habana y la Junta de Andalucía (España), y bajo el título de La Habana_Ciudad Bahía, convocó a profesionales de instituciones cubanas responsables de su planificación, así como a profesores y alumnos de las universidades cubanas de La Habana, Las Villas, Camagüey y Santiago de Cuba, y de las universidades españolas de Sevilla, Granada y Málaga, dando lugar a una publicación monográfica [24].

Su objetivo fue proyectar la Bahía de La Habana como un área de centralidad urbana y territorial cuyo desarrollo iría sustituyendo paulatinamente el conjunto de industrias obsoletas y contaminantes existentes en la actualidad. Para ello, las temáticas que se plantearon fueron las siguientes:

1. ARTICULACIÓN TERRITORIAL. Hilvanar tejidos inconexos, descubrir áreas de oportunidad y crear nuevas centralidades.
2. REGENERACIÓN URBANA. Detectar áreas obsoletas, reformular las funciones e impulsar estrategias regenerativas
3. SOSTENIBILIDAD. Regular el crecimiento con parámetros de sostenibilidad, potenciar el paisaje como patrimonio y buscar el equilibrio entre desarrollo y ecología.

Dada la amplitud y complejidad del área, se plantearon diez ámbitos de proyecto, cada uno con una problemática específica, pero que se entendían como complementarios, interactuando en todo el territorio para cohesionarlo, contando con la vivienda como parte intrínseca de todas ellas, con las características específicas para cada área.

La interpretación de las preexistencias, la valoración de los rasgos identitarios de cada lugar, que tenían que ver con su paisaje, su cultura, su trama, su topografía y su sistema de relaciones, permitían desarrollar su potencialidad dentro del conjunto.

La apuesta fue diseñar un proyecto integral en el sentido que Martínez Inclán entendía su asignatura de Arquitectura de Ciudades, donde la estrategia se sustentaba en propuestas coherentes con el diagnóstico previo, y con la sensibilidad necesaria para que su desarrollo paulatino fuera sustentable.

El resultado, recogido en la publicación citada, contiene una estrategia integral de escala territorial para regenerar un sistema de tejidos edilicios, complejos y extensos, que anticipan un futuro deseable de recuperación de la centralidad del hecho fundacional de esta ciudad caribeña, para su apropiación por parte de la ciudadanía (Figura 14).

[24]. Cabrales N, Castillo C, Cayuelas A, Gómez F, Fornés J.E, Rodríguez R et al. La Habana Ciudad Bahía. Sevilla-La Habana: CVOT-OHC; 2011.

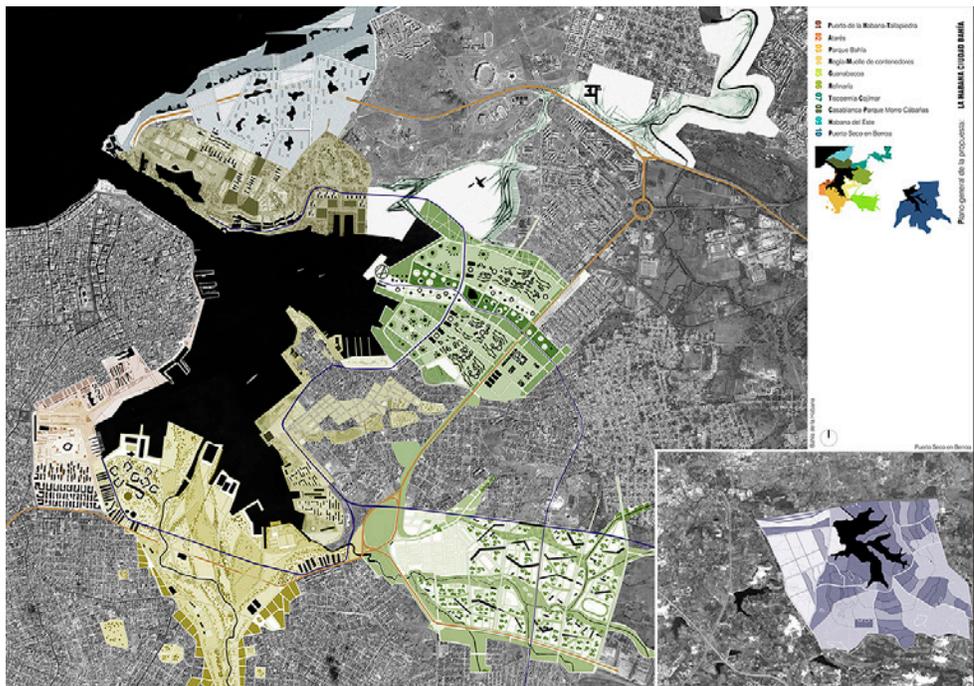


Figura 14. Metaplano de las propuestas del workshop La Habana Ciudad Bahía en 2011. Fuente: Archivo del autor.

Conclusiones

Aunque son muchas las necesidades de regeneración del magnífico tejido urbano de La Habana, el hecho de cumplir 500 años debe favorecer una nueva planificación integral de todo su territorio metropolitano, con modelos que permitan un desarrollo sostenible en un horizonte de 15 años.

Y en esa planificación, una de las principales estrategias debe ser la recuperación de la bahía como elemento de centralidad, en torno a la cual tributen todos los repartos con viviendas y servicios para entender la bahía como un paisaje histórico urbano indisoluble de La Habana.

Una bahía limpia, con flora y con fauna autóctonas, y con una población que la entienda y la valore como patrimonio propio, susceptible de convocar a toda la ciudadanía para realizar en ella todas las actividades que puede dar de sí, que son muchas.

Un corazón que lata al unísono.

Glosario

Puesta en carga. Se refiere al desarrollo ejecutivo de la planificación de un sector urbano

Semirring. Parte del anillo circunvalante del centro histórico de una ciudad, en particular cuando se trata de la mitad.

Refachadización. Labor arquitectónica de ocultar sectores urbanos que, a juicio del planificador, carece de la necesaria cualidad, debiendo ocultarse tras una edificación nueva que genera una nueva imagen de ese sector urbano.



*Francisco Gómez Díaz.
Arquitecto, Doctor. Profesor Titular. Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. Sevilla, España.
E-mail: fgd@us.es
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-3983-6783>*