



:: [portada](#) :: [Cuba](#) ::

27-11-2019

La Habana como proyecto

Carlos García Pleyán

OnCuba

Es hora de decidir si vamos a impulsar una ciudad que pretenda ser una Habana-Miami, una Habana-Shanghai

Hoy, la capital abre su mirada al pasado y lo celebra. A principios del siglo XX, culminó 380 años de historia colonial. Era una ciudad de 250 mil habitantes. Sesenta años de república burguesa y de hegemonía capitalina la llevaron a acercarse al millón 400 mil. Sesenta años más de república socialista y de vocación ruralista la estabilizaron a fines de siglo en 2,1 millones de habitantes. Espejo a veces incompleto y deformante de su entorno económico y social, La Habana ha crecido con sobresaltos y discontinuidades, y arriba en el presente a su medio milenio, en una imagen actual de tiempo comprimido.

En los años 50 la ciudad manifestó una frenética actividad constructiva[1]. Avanzó en su infraestructura con obras como la vía Monumental, los tres túneles subacuáticos, la terminación del Malecón, la ampliación de la avenida de Rancho Boyeros...; se construyeron la Ciudad Deportiva, la plaza Cívica, el Zoológico, el estadio del Cerro; hoteles emblemáticos como el Riviera, el Deauville, el Capri, el Habana Hilton, edificios altos como el FOCSA, el Someillán... Indudablemente se hacía ciudad, aunque, también es verdad, a costa del resto del país.

En los 60, la Habana no se detuvo: se edificó vivienda social, se levantaron obras importantes en el sector educativo como las Escuelas de Arte o la Ciudad Universitaria J.A. Echeverría y algunos proyectos singulares como el Pabellón Cuba, la heladería Coppelia o el Centro Nacional de Investigaciones Científicas. Pero ya desde finales de esa década, se evidenció la vocación "ruralista" de la Revolución[2] y la población habanera se volcó a transformar la región agrícola circundante, primero en el Cordón de la Habana, luego, en los 70, en la periferia, con la creación de grandes parques como el Lenin, el Botánico o el Zoológico Nacional. Es la época de las Escuelas Secundarias Básicas en el campo (ESBEC) o de la Vocacional Lenin.

En los 80 se regresa a la ciudad con la construcción de vivienda por las microbrigadas sociales y la edificación de grandes industrias, instalaciones deportivas y de salud como los Hospitales pediátrico de Marianao, el Centro de Cirugía oftalmológica, el Hermanos Amejeiras, al tiempo que comienza a articularse el polo científico del oeste.

En el difícil periodo de los años 90 se identificó el sector turístico como una de las salidas a la brutal crisis, con lo que se concentró el esfuerzo en la edificación de hoteles, se inició el centro de Negocios de Monte Barreto y se inauguró la nueva terminal del Aeropuerto José Martí. Al mismo tiempo, con el fin de recoger la creciente entrada de remesas del exterior, se abrieron grandes centros comerciales como Galerías Paseo, la Puntilla, Carlos III, etcétera. Por otra parte, la Oficina del Historiador potenció la transformación del centro histórico gracias a un nuevo modo de gestión



descentralizada y realizó importantes obras de restauración (la Plaza Vieja, la Universidad San Gerónimo, la Avenida del puerto, la zona del Malecón, el Barrio chino, los Almacenes San José, museos, hoteles, y numerosas obras sociales).

Esa capacidad de transformar y rehabilitar la ciudad con grandes proyectos durante el siglo XX, a pesar de muchas circunstancias adversas, ha venido decayendo en el siglo XXI de forma alarmante. Tan solo ha continuado el persistente trabajo rehabilitador de la Oficina del Historiador. Con la reforma iniciada por Raúl Castro en 2008, la ciudad volvió a reanimarse, aunque esta vez por la vía de las construcciones privadas. Si bien destacan algunas obras por la calidad de su diseño, la mayoría, al no disponer de proyecto arquitectónico, han generado un desorden urbanístico de pobre calidad estética y material que llega a producir no pocas veces una sensación de vuelta a la ruralidad.

Por ejemplo, uno de los proyectos emblemáticos de la vanguardia cultural habanera en los últimos años es precisamente una iniciativa no estatal, la Fábrica de Arte Cubano (FAC), instalada en una antigua fábrica, ahora renovada. En el presente año, la celebración del 500 aniversario ha desatado una multitud de pequeñas y grandes obras, sin duda necesarias, pero que, conducidas sectorialmente, son tan dispersas que no logran "hacer ciudad". Concentrados en la zona litoral vuelven a erigirse hoteles de lujo, de emplazamiento y calidad arquitectónica a veces más que discutible, a la espera del fin del bloqueo.

¿Se agotó el impulso transformador de la ciudad? ¿El estancamiento demográfico debe conllevar una paralización constructiva? Nada más falso. Tendencia no es destino. El potencial y las oportunidades que ofrece la ciudad para los próximos decenios están fuera de discusión y debieran estimular la imaginación de sus habitantes -en particular los jóvenes-, sus emprendedores, sus gobernantes e inducir un debate público sobre la ciudad que queremos hacer, cómo la haremos y con qué...

Será necesario aprender a convertir los desajustes y conflictos urbanos en oportunidades y tomar ventaja de los potenciales a veces escondidos en nuestras ciudades. Áreas productivas abandonadas, instalaciones de transporte obsoletas, cambios de estructura o de función, espacios vacíos o bordes urbanos desorganizados, ofrecen espacios de trabajo para apuestas de largo alcance. Se trata de piezas de ciudad que requieren de proyectos de una escala intermedia y que debieran lograr un buen diálogo con la geografía del lugar o con la morfología preexistente. Proyectos que, quizás más difícil pero decisivo, deberán armonizar la inversión pública con la iniciativa privada, comunitaria, cooperativa, extranjera...

Las zonas de oportunidad

La ciudad presenta actualmente una serie de "zonas de oportunidad" alrededor de las cuales podrían articularse esos proyectos de ciudad. Sin duda, el mayor, el que definirá la ciudad del siglo XXI es el de la bahía, con 5,2 km² de superficie acuática y 18 km de costa (dos veces el recorrido del Malecón entre la Habana Vieja y el río Almendares), que conforma un excepcional anfiteatro náutico. El potencial es incalculable: la progresiva emigración de actividades portuarias hacia el Mariel libera grandes áreas de suelo disponible en una localización central en la ciudad (el área tributaria directa a la bahía es nada menos que de 850 Ha.). Alrededor del puerto existen innumerables valores culturales, ambientales y paisajísticos como el sistema de fortalezas, la



Habana Vieja, los asentamientos de Regla y Casablanca, pero también el propio patrimonio industrial y portuario.

Será necesario superar grandes desafíos como el de controlar la contaminación de la bahía, la erradicación de industrias contaminantes como la refinería (que liberaría un área semejante a la de la Habana Vieja), así como conformar un modelo de gestión financiera capaz de asimilar la inversión extranjera, recuperar las plusvalías y conducir de forma armónica la transformación de esta área.

Habrá que acordar también algunas premisas indispensables para que la bahía se abra a la ciudad y a los habaneros, como la de defender un uso mixto donde se articulen diversas funciones urbanas (portuarias, turísticas, recreativas -terrestres y acuáticas-, culturales, residenciales, productivas...), donde se defienda el uso público del borde costero y la permeabilidad visual hacia el mar, así como convertir la superficie de agua de un obstáculo en un instrumento de conexión urbana a través del impulso al transporte marítimo de pasajeros. Hay que asegurar igualmente la diversidad de sujetos de cambio: deben caber las iniciativas estatales, las de la inversión extranjera, pero también habrá que dar cabida a iniciativas comunitarias como las que ya comienzan a surgir a su alrededor.

Hay que tomar en cuenta que los grandes proyectos suelen generar procesos de revalorización del suelo donde se producen plusvalías que deben recuperarse para el sector público. Habrá que formular políticas territoriales que no favorezcan los intereses del turismo o del negocio inmobiliario a costa de los ciudadanos. Por ello el gobierno de la ciudad deberá defender su rol de propietario del suelo, de regulador de los usos del suelo y edificabilidades, así como de mediador de los conflictos de intereses entre los actores involucrados, pero también de generador de ideas e iniciativas.

Una segunda zona de oportunidad se sitúa al oeste de la ciudad, alrededor del área ocupada por el antiguo aeropuerto de Columbia, desactivado ya hace tiempo, (más de dos veces la superficie del cementerio de Colón), que permitirá desarrollar un nuevo centro de ciudad para los municipios de Marianao, La Lisa y Playa (medio millón de personas). En esta zona oeste puede articularse, asimismo, un corredor de desarrollo científico y tecnológico alrededor del aeropuerto internacional, la Universidad tecnológica, la de Ciencias Informáticas, y el complejo de instalaciones de investigación y producción de la industria biofarmacéutica. Finalmente, y también en esta zona oeste, se desarrollará el Parque Metropolitano (600Ha), vinculado a la cuenca del río Almendares, con áreas ecológicas, recreativas y paisajísticas, como los Jardines de la Tropical y la Polar y que constituye un importante pulmón verde para la ciudad, que culmina en el Parque Almendares, en la desembocadura del río.

Tras la senda abierta por el mayor proceso transformador actualmente en marcha, el de la rehabilitación del centro histórico, se deberán articular una serie de proyectos similares que recuperen y revitalicen zonas como Centro Habana, el Cerro, Regla, Guanabacoa, así como las calzadas trazadas sobre las antiguas vías de comunicación con el resto del país. Por ejemplo, en el área de Centro Habana, el tradicional centro comercial de la ciudad, se ha propuesto el desarrollo de un distrito cultural alrededor del rico acervo de la zona que podría desarrollarse por medio de emprendimientos relacionados con las economías creativas y, con ello, impulsar la rehabilitación



del degradado fondo habitacional. Estas acciones pueden extenderse a las áreas patrimoniales de otros municipios, por ejemplo, a través de la revitalización de las Calzadas del Cerro, Monte y 10 de octubre como centros lineales.

En la zona este, más allá de la bahía, existen también importantes potenciales para operaciones residenciales y recreativas desde el Parque Morro-Cabaña hasta las playas del este. Aquí también deberán construirse dos nuevos centros de ciudad, en la zona de los Panamericanos y en Alamar. Por cierto, un enorme desafío será el de revitalizar este último barrio, evitando su demolición a largo plazo. Se articularía así una ciudad lineal alrededor de la Vía Monumental aprovechando las inmejorables condiciones ambientales y paisajísticas.

Sin duda, los retos para los años futuros son muchos más: el primero, el de la vivienda, pero también la estructuración de un efectivo sistema de transporte público multimodal (bus, tranvía, ferrocarril urbano, cabotaje en la bahía), la ampliación del aeropuerto internacional, el soterramiento de las redes urbanas a fin de disminuir la vulnerabilidad de la ciudad ante los fenómenos meteorológicos, la adecuación del Malecón para disminuir la penetración del mar, una mejor conexión con la región habanera... El desafío que debe asumir la generación que hoy se incorpora a la transformación de la ciudad es enorme y apasionante. Pero si los objetivos no están claros y no son consensuados, las oportunidades no se aprovecharán positivamente.

El proyecto de ciudad

A estas alturas ya están claros los límites de las ciudades centralmente planificadas y construidas sólo por el sector público, así como también son evidentes las carencias de los sistemas que operan solamente sobre la base del sector privado. Habrá que evitar regresar al mercado especulativo como guía de desarrollo urbano, pero también habrá que huir de los planes que abarcan tanto, que no "aprietan" casi nada. La política urbana ya no puede apoyarse únicamente en las fórmulas normativas del planeamiento tradicional, que no facilitan actuaciones e iniciativas rápidas y flexibles, ni la ineludible concertación de actores. La imagen fija del futuro es inservible porque las ciudades no se terminan.

Habrá que comprender que es responsabilidad del gobierno no solo la actuación administrativa que conduce la vida de la ciudad día a día, sino también la elaboración colectiva del "proyecto de ciudad" que requiere la Habana, a lo que hoy no se le dedica tiempo. "Gobernar es prever". Y no hay que olvidar que el gobierno territorial, en particular el de la ciudad, es el que permite integrar las políticas sectorializadas, desarrollar una práctica política participativa, e impulsar la pertenencia a una identidad colectiva de valores y de conductas.

Los planes directores actuales dibujan grandes soluciones que aspiran a estructurar y hacer más funcionales las ciudades, pero para convertirlas en realidad a través de inversiones, demandan de una gestión integrada interministerial que las instituciones de planeamiento territorial no logran por ahora articular. En el otro extremo vemos las campañas de mejoramiento a través de infinidad de pequeñas obras dirigidas sectorialmente que no logran hacer ciudad, del mismo modo que una mera agregación de ladrillos no produce una vivienda. Quizás una escala intermedia, situada entre la acupuntura urbana y la de los megaproyectos, logre recuperar el imprescindible involucramiento de todos los actores urbanos, públicos y privados, nacionales e internacionales, generando la indispensable ilusión, entusiasmo y empeño.



El gobierno de la ciudad debiera estar atento a las iniciativas locales y superar la tradicional desconfianza hacia ellas. Asociarse para llevar adelante proyectos es visto como algo natural en las nuevas generaciones y debiera ser reconocido, apoyado y estimulado, imaginando y disponiendo los cauces legales adecuados para ello. Después de muchos años de paciente trabajo en la base, ya se comienza a reconocer y promover el desarrollo local, pero es necesario recordar que este no se limita a las actividades económicas. Existe también el desarrollo cultural que tiene mucho que aportar en nuestro país. Iniciativas como las que van brotando en el barrio de San Isidro, en las riberas del Almendares, en el litoral de Regla, en callejones de Centro Habana y la Habana Vieja, en la Lisa, Marianao y en muchas otras partes de la ciudad inician procesos que incorporan cada vez más a la comunidad, atraen interés ciudadano e inversión, pública y privada, y revitalizan el barrio. La ciudad también se hace así.

La capital ha abierto su mirada al pasado y lo ha celebrado. ¿Está la Habana, en la misma medida, abierta a su porvenir? Tanta celebración de la historia termina gestando una cierta nostalgia del futuro. Sabemos de dónde venimos, pero, en lo que se refiere a la ciudad, me atrevo a decir que todavía no está muy claro a dónde vamos. El reto es claro: la ciudad, o existe como proyecto movilizador, o ya es solo historia.

Es hora de decidir si vamos a impulsar una ciudad que pretenda ser una Habana-Miami, una Habana-Shanghái, o si vamos a lograr la Habana-Habana que nos merecemos. La mayor responsabilidad en definir ese proyecto y llevarlo a cabo es de nuestra juventud. El reto es decisivo. Y es eminentemente suyo. Los jóvenes de hoy deben ayudarnos a equilibrar memoria e imaginación. Tienen una ciudad por conquistar.

Notas

[1] María Victoria Zardoya: *La Habana in La arquitectura de la Revolución cubana 1958-2018* (Manuel Cuadra editor). Kassel University Press. 2018.

[2] *"la vida de este país se desarrolla fundamentalmente en el interior, en el campo. Donde hay tareas verdaderamente que realizar, grandes cosas que hacer, es en el campo (...) las grandes urbes constituyen una deformación o una consecuencia del desarrollo deformado de una sociedad bajo las condiciones anárquicas del capitalismo (...) nosotros debemos de fomentar un mínimo de urbanismo y un máximo de ruralismo."* Fidel Castro: Discurso del 26 de setiembre de 1966.

Fuente: <http://oncubanews.com/opinion/columnas/la-habana-de-500/la-habana-como-proyecto/>