

PLANES DE REFORMA URBANA PARA LA HABANA: LA MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD BURGUESA (1898-1959)

Gabino Ponce Herrero

Dpto. Geografía Humana, Universidad de Alicante

RESUMEN

La prosperidad de La Habana, capital de un nuevo país, se plasmó en un acelerado crecimiento poblacional que generó una gran superficie urbana discontinua, heterogénea y mal equipada. En la primera mitad del s. XX se suceden diversos planes con el objeto de cohesionar y dotar a la ciudad y, a la vez, de establecer pautas de crecimiento futuro. Los planes, con diferente grado de ejecución, son reflejo de cada Gobierno y, por tanto, recogen un amplio muestrario ideológico, que va desde la filantropía hasta el Movimiento Moderno, pasando por las propuestas de la *ciudad bella*.

Palabras clave: Ideología, modernización, planes de ordenación urbana.

ABSTRACT

The prosperity of Havana, the capital of a new country, was reflected in its rapid population growth which created a sprawling, discontinuous, heterogeneous and badly equipped urban area. Several projects were drafted in the first half of the 20th century to unite and equip the city, and which also established guidelines for future growth. These plans, which were implemented to varying degrees, are a reflection upon each of the different governments, and thus contain a wide range of ideologies, from philanthropy to the Modern Movement and the *beautiful city* proposals.

Key words: Ideology, modernisation, local development framework.

Fecha de recepción: enero 2007.

Fecha de aceptación: noviembre 2007.

El siglo XIX es un periodo de esplendor para la ciudad de La Habana fundamental en la transformación de la colonia en una ciudad burguesa, cuyos cambios obedecen, en gran medida, al proceso de liberalización del comercio de la Isla. El puerto de La Habana se convertía en uno de los más animados del mundo, y los Estados Unidos su principal cliente. Se configuraban entonces las estructuras fundamentales de la economía cubana, fundamentadas en la transformación y comercio de azúcar y tabaco, en una ciudad tomada como base de su producción por el sistema comercial español. La prosperidad tendría reflejo en dos significativas circunstancias. La primera es el fuerte crecimiento poblacional de la ciudad en el transcurso de la centuria, periodo en el que se triplica el número de habitantes. La segunda resulta de la plasmación de ese crecimiento poblacional en el territorio, cuyo perímetro crece en más de cuatro veces. Tales transformaciones se dieron junto con otros cambios que procuraban una rápida modernización social y urbana de la ciudad, no exenta de antagonismos y tensiones que culminaron con la guerra de independencia de 1895-1898.

Desde el punto de vista urbanístico, los grandes cambios se plasmaron en una incesante demanda de suelo por parte de la burguesía y de sus actividades económicas y sociales, plasmadas en un espacio urbano de calidad. Pero también las sucesivas oleadas de inmigrantes, jornaleros y peones demandaban su espacio en la dinámica ciudad, dando origen a dilatados repartos suburbanos e intraurbanos con todo tipo de carencias. Se configuraba así una compleja y dilatada área metropolitana, discontinua, heterogénea y en eferescencia, que pasaba desde los 235.981 habitantes de 1899, hasta los aproximadamente 1.528.800 habitantes de 1960.

I. LOS PRIMEROS INTENTOS DE REFORMA Y REGULACIÓN

Concebida como la suma de iniciativas privadas, la ciudad de La Habana no se benefició de ningún plan unitario hasta la segunda mitad del s. XX. Los grandes crecimientos del s. XIX se trazaron bajo los criterios más elementales del urbanismo, con un instrumental rudimentario, el plano geométrico o, con mayor propiedad, los diferentes planos geométricos inconexos y dispersos, responsables de la primera dispersión suburbana sin orden ni concierto, cuyas directrices básicas mantuvieron los crecimientos de la primera mitad del s. XX. Con un crecimiento más rápido y temprano que el de las principales ciudades de la metrópoli, sus primeros ensanches no se acogieron a las propuestas unitarias y cargadas de contenidos de la teoría del Ensanche, conjunto de ideas que cobraron importancia a lo largo de la segunda mitad del s. XIX conforme se ponían en práctica en diversas ciudades españolas, que planificaban crecimientos futuros coherentes y dotados con las infraestructuras y equipamientos propios de la época. Todavía en 1915, en la prensa local aparecían continuas alusiones a la falta de un modelo urbanístico:

«Aunque hay entusiasmo por el progreso urbano se observa una desorientación completa. No hay un proyecto de conjunto que responda a las necesidades de ensanche y embellecimiento, sino que tampoco existen ideas fijas que nos guíen en las obras aisladas o parciales que se acometen...» (Gastón, 1915)

A principios del siglo XX, en una ciudad satisfecha con su opulencia y en pleno proceso de transformación sociopolítica, la principal preocupación era la imagen de la urbe o, con mayor precisión, la imagen de cada uno de los edificios particulares o colectivos que se levantaban, sin seguir criterio unitario alguno, sólo guiados por un relativo respeto hacia unas antiguas ordenanzas de construcción. Los primeros edificios *republicanos* para acoger las funciones públicas del nuevo Estado son clara expresión del deseo de embellecer y dotar de grandes edificios emblemáticos a la nueva capital. En la misma línea, los edificios levantados por las diferentes asociaciones culturales, regionales o profesionales muestran su voluntad de ostentación, ocupando lugares centrales y bien visibles en la ciudad. También los particulares levantaron sus casas guiados por el ánimo de hacer gala de sus posibilidades económicas. El resultado fue un cúmulo de construcciones aisladas, sin referencias entre sí ni con el contexto, edificadas bajo criterios tradicionalistas, donde lo importante era la función del arquitecto, pero no la del urbanista.

La riqueza económica de La Habana se plasmaba en una arquitectura con voluntad de mantener el orden formal, bajo fórmulas tradicionales, expresivas de la tradición histórica y de la solidez de las estructuras sociales. Para ello, el lenguaje arquitectónico se llenó de elementos del mundo clásico —columnas, pilastras, cornisas, etc.— agrupados en composiciones que buscaban aunar belleza con funcionalidad y, por consiguiente, exigían mayor libertad que la otorgada por el clasicismo: de la búsqueda de la conciliación de elementos compositivos, de materiales y de funciones surgió el *eclecticismo*, el pseudoestilo que caracteriza la mayor parte de las construcciones de la época. La piedra labrada (con frecuencia una falsa sillería) constituía el sólido elemento constructivo fundamental en la búsqueda de un ideario clásico en el que poder anclar las raíces nacionales del nuevo Estado.

Con esos objetivos se construyó un excelente conjunto de edificios situados estratégicamente en las perspectivas más visibles, en las principales avenidas y plazas. Indudablemente, son los que confieren mayor empaque urbano a la ciudad construida, y los que elevaron el viejo caserío de La Habana al rango exigido para la nueva capitalidad. Proceso que no deja de ser un destacado empeño en busca de dignidad urbana, a la manera del *esnob* o del nuevo rico, que pierde significado y empequeñece cuando la lectura se amplía a la escala urbana o metropolitana. De hecho, desde el punto de vista de la planificación urbana esas ideas no tuvieron ninguna relevancia. Tan sólo en el capítulo de la ornamentación del escenario público —las calles y plazas— conforme se embellecían los escenarios privados —los edificios— puede hallarse una cierta huella en el urbanismo de la primera mitad del siglo XX en La Habana.

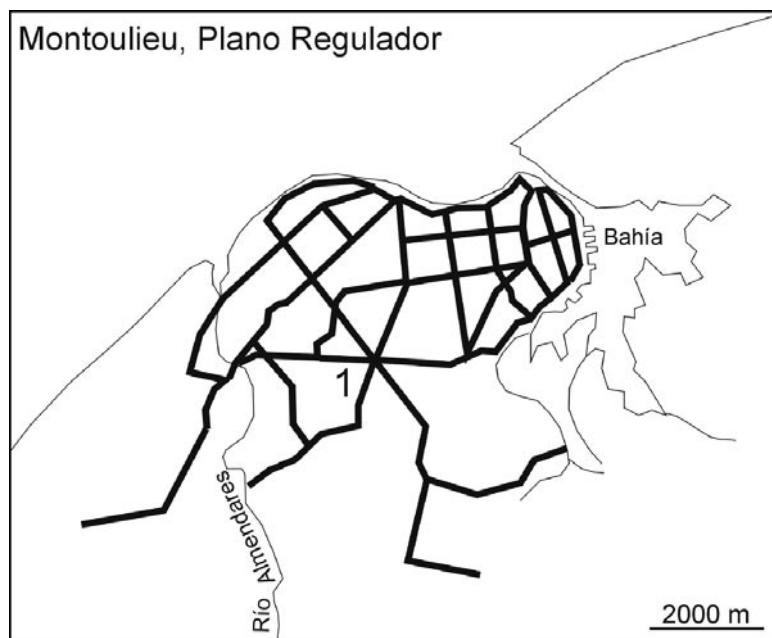
II. EL PROYECTO DE PLAN REGULADOR DE MONTOLIEU

Pero el desmesurado e informe crecimiento de la ciudad no podía pasar inadvertido para los gestores urbanos, y en la primera mitad del siglo XX se sucedieron una serie de reflexiones y propuestas que, si bien tuvieron gran influencia en los planes posteriores, fueron obviadas en su momento. Entre ellas destacan los trabajos en 1905 de Raúl Otero, el *Plan de Vías Maestras* de Camilo de Castro, de 1912, y el proyecto de *Plan Director de Urbanismo* para La Habana de Pedro Martínez Inclán, de 1925, todos proyectos sin aplicación, que presentaban la constante de la preocupación por la ordenación del dilatado territorio urbano,

incorporando equipamientos específicos para servicios urbanos y articulando las diferentes partes fragmentadas de la ciudad mediante una densa red de grandes vías de circulación complementarias, de trazado radial y de circunvalación.

El primer anteproyecto de *Plano Regulador* para La Habana fue trazado por Enrique Montoulieu en 1922. En esos momentos, la ciudad y sus alrededores contaban ya con una población de 650.000 habitantes, dispersos por multitud de repartos inconexos carentes de equipamientos urbanos y, por la pérdida de centralidad de La Habana Vieja, carente también de un lugar simbólico y funcional que ejerciese el papel de centro neurálgico de la capital de un país. Sus principales aportaciones se centran, de ese modo, en la mejora de la red viaria y en la creación, a partir de esa nueva vialidad, de un nuevo centro funcional, estratégicamente ubicado en mitad de la gran mancha urbana de la ciudad y sus repartos, sobre la loma que actúa de divisoria de aguas entre El vedado y la bahía, emplazamiento ocupado en esos momentos por un asentamiento de infraviviendas junto a la Ermita de los Catalanes. En ese punto, debía recrearse un área de nueva centralidad mediante la construcción de una gran plaza cívica, con una escenografía monumental, para acoger la congregación de los ciudadanos en todo tipo de celebraciones. El simbolismo del lugar aumentaba por los nuevos edificios diseñados para acoger las nuevas funciones políticas y administrativas de la naciente República.

Figura 1
ESQUEMA VIARIO DEL PLANO REGULADOR PARA LA HABANA DE ENRIQUE MONTOLIEU, 1922: 1, Centro Cívico



Fuente A.H.N., dibujo G. Ponce.

Ese centro geométrico, dotado de centralidad funcional, debía ser clave para la distribución espacial selectiva de las funciones urbanas, conforme con las nuevas teorías de la zonificación, y debería congregarse a su alrededor las actividades propias de un centro comercial y de negocios. La ciudad, sin un centro percibido, adoptaba una clara estructura monocéntrica, potenciada por un sistema vial radial. La idea del nuevo centro simbólico y funcional para La Habana, que se iniciaba con las propuestas de Raúl Otero en 1905, se mantendría como una constante en los planes posteriores hasta acabar concretada en la actual Plaza de la Revolución.

III. LAS PROPUESTAS FILANTRÓPICAS DE MARTÍNEZ INCLÁN

Desde 1918 y en diferentes escritos, Pedro Martínez Inclán, arquitecto municipal, puso de manifiesto tanto las carencias de la ciudad, como las soluciones que, desde su punto de vista, eran aconsejables para elevar una ciudad de aluvión y enriquecida subrepticamente al rango de capital de un nuevo Estado. Sus propuestas tienen como objetivo convertir una extensa mancha urbana de unos 600.000 habitantes en una auténtica capital de rango mundial, tanto en los aspectos formales, como en los funcionales. En su libro *La Habana Actual*, Martínez Inclán expresa el deseo de dotar a la ciudad de obras de arte instaladas en las calles, al estilo de las ciudades europeas. En 1925 diseña su plan regulador, proponiendo notables transformaciones en la estructura de la ciudad, en beneficio de la mejora de la accesibilidad general, mediante grandes obras de infraestructuras de comunicaciones, para favorecer el adecuado desarrollo de las diferentes funciones urbanas, desde las económicas (comerciales, productivas y turísticas), como las sociales, intentando cohesionar la dispersa trama de reparos y establecer una política pública de suelo:

«...La Habana debe ser las Canarias de América para el aprovisionamiento de todos los buques, la Niza de América para todos los pueblos del Norte y aun para los del Sur. El puerto más seguro y mejor equipado del mundo, la ciudad de las flores y con el frente de agua más bello de América» (Martínez Inclán, 1926).

Manifiesta es la preocupación de Martínez Inclán por la promoción pública de viviendas baratas para resolver el grave problema de la escasez de viviendas para la clase obrera:

«... el principal, casi el único problema que debe resolverse ...se reduce a la adquisición de terrenos, sin embargo ni el Estado ni el Municipio adquieren un metro de terreno ...el comprar terrenos baratos, distantes de La Habana y urbanizarlos ...el conseguir trenes expresos por la mañana y por la tarde que puedan llevar a los obreros a su trabajo...repartir en lotes esos terrenos y venderlos a tan bajo precio que deje poca utilidad al Ayuntamiento o al Estado, el acabar por ese medio con las odiosas ciudadelas de nuestras ciudades...»(Martínez Inclán, 1926).

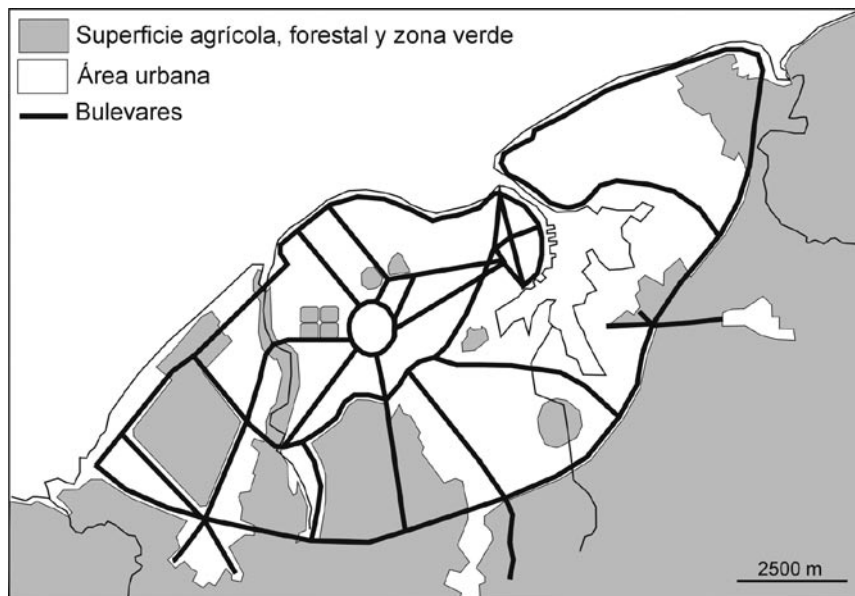
Se trataba de una solución que entroncaba con las propuestas del urbanismo liberal de principios de siglo, cuyo modo de resolver el problema de la carencia de viviendas era el

de incentivar la construcción de medios de transportes, para poner más suelo en el mercado inmobiliario. Si en las propuestas de Martínez Inclán tiene clara presencia la preocupación por las viviendas para pobres, la solución aportada, conforme con la incipiente zonificación social, consistía en expulsarlos del centro y asentarlos en la periferia —donde el suelo podía ser barato—, asegurando eso si el rápido acceso de la fuerza de trabajo al aparato productivo. Son reflexiones al hilo de las preocupaciones filantrópicas de la burguesía ocupada en dar a los obreros mejores condiciones de vida, con el objetivo último de que fuesen más eficaces y competitivos. No obstante, hay que reconocer en Martínez Inclán un notable empeño en promover, desde los poderes públicos, una activa política de viviendas sociales, sustrayendo ese segmento al mercado inmobiliario libre, al que difícilmente podían acceder los habitantes de las ciudadelas.

Figura 2

PLANO DE PEDRO MARTÍNEZ INCLÁN, 1925:

el centro definido por una gran plaza al estilo de la de *l'Etoile* de París, reforzaba su valor simbólico y funcional por la red radial de viales y por las circunvalaciones



Fuente A.H.N., dibujo G. Ponce.

Sus propuestas socialmente más avanzadas, como el establecimiento de una regulación pública del suelo y el desarrollo de viviendas y equipamientos sociales, fueron rechazadas de plano y, en opinión de Sambricio, motivo de que no se le encargase a él el desarrollo del plan regulador de La Habana (Sambricio, 2000: 30-31). Por el contrario, los aspectos más formales y funcionales —embellecimiento y red de grandes avenidas— tendrían gran influencia en los planes posteriores, conforme con la ideología burguesa, liberal y cosmopolita.

Entre las propuestas que desarrollarían otros urbanistas destaca la ampliación y mejora de la zona alrededor del Parque Central (Parque de la Fraternidad), y la idea tomada de Montoulieu de crear un gran centro cívico en el área de la Ermita de los Catalanes. Para definir ese nuevo espacio central y dotarlo de una enorme carga simbólica y, al tiempo, de una extraordinaria accesibilidad, proponía la creación de una gran Plaza Cívica, de las mismas dimensiones que la plaza de *l'Etoile* de París, con esquema vial radial y concéntrico en torno a ella. La influencia de los bulevares parisinos y, en general de la *Ecole de Beaux Arts*, es evidente en las propuestas de los ejes viales al modo de grandes bulevares y en el deseo de implantar jardines, fuentes y grupos escultóricos, si bien con marcado estilo cubano, para fomentar la identidad de la nueva República. Entre esas propuestas luego ejecutadas, debe ser destacada también la elaboración de un complejo sistema de áreas verdes, desde la escala de barrio hasta la de una de grandes áreas forestales metropolitanas —una de las cuales coincide con el actual Parque Metropolitano—, así como la mejora de las comunicaciones de la ciudad con los municipios vecinos, lo que facilitaría la expansión suburbana —mediante la puesta en valor de más suelo urbanizable— y posibilitaría la configuración posterior del gran área metropolitana de La Habana.

IV. EMBELLECIMIENTO Y ORDEN SOCIAL EN LA HABANA

A principios del siglo XX el urbanismo practicado se guiaba por directrices alejadas del interés social, pese a las continuas aportaciones teóricas sobre modelos utópicos. En los Estados Unidos, espejo en que se miraba la nueva República cubana, la emergente burguesía industrial y comercial veía en el incesante crecimiento heterogéneo de la población (llegada masiva de inmigrantes de diferentes razas, etnias y culturas) el principal problema de las ciudades. Se pensaba que la heterogeneidad estaba en la raíz de la falta de cohesión cívica y en los frecuentes desórdenes y movimientos contestatarios. En 1909, el banquero y gran propietario norteamericano Henry Morgenthau manifestaba que la principal función del urbanismo era acabar con los lugares donde se desarrollaba: «... *la enfermedad, la depravación moral, el descontento y el socialismo*» (Hall, 1996: 187). De ese modo, las reformas urbanas debían acometerse, no por cuestiones sociales, sino como estrategia para preservar el orden cívico y «moral» de los trabajadores.

En Washington, Chicago, Cleveland y San Francisco se desarrollaban nuevos planes urbanísticos con el objetivo primordial de: «... *restaurar la armonía visual y estética perdida, de modo que se creara el ambiente físico necesario para que de él pudiera surgir un armonioso orden social*¹. Los proyectos contemplaban el arrasamiento de los barrios insalubres, sin pensar demasiado en dónde irían a parar los desalojados, o tal vez confiando en que el mercado inmobiliario acabaría por resolver el problema si se creaban las necesarias condiciones para que la oferta de viviendas para obreros fuese negocio. Al mismo tiempo, el tejido urbano era sajado por una red de nuevas grandes avenidas, con la configuración formal de un bulevar, aptas para acoger grandes flujos de tráfico, recreadas al gusto burgués, ajardinadas y

1 Cita del urbanista Burnham en BOYER, P.S., *Urban Masses and Moral Order in America, 1820-1920*, Cambridge, Mass, MIT Press, p. 272.

monumentalizadas para servir de conveniente escenario donde se reflejase el orden cívico y social. La ciudad fruto del crecimiento caótico y de una explosiva mezcla de razas y culturas quedaría ordenada, desaparecerían los barrios pobres, se ampliarían los parques y se crearían otros nuevos, se diseñaría una compleja red de grandes avenidas que, a su función de mejora de la movilidad, añadía el objetivo declarado de embellecer la ciudad y de recrear nuevos espacios simbólicos para ensalzar el orden cívico. En los proyectos norteamericanos destaca la propuesta de creación de nuevos centros cívicos como lugares emblemáticos para asentar las sedes de la Administración pública. Idea recogida tanto por Otero, como por Montoulieu, por Martínez Inclán y por los sucesivos urbanistas preocupados por la ordenación urbana de La Habana. Los vastos planes urbanísticos comportaban, por un lado, empleo público para grandes masas de obreros, y por otro lado, un manifiesto negocio para propietarios de suelo, constructores y promotores inmobiliarios.

En Cuba, en 1924 Gerardo Machado era elegido Presidente de la República. Pronto desarrollaría todo un proyecto de renovación urbana de La Habana, inspirado en los conceptos sociales de preservación del orden cívico y moral y, por consiguiente, según las directrices estéticas de la ciudad bella. En 1925 promulgó la *Ley de Obras Públicas*, para definir el marco legal de un proyecto que, más allá de las glorias personales y de la megalomanía de Machado, constituía de hecho el proyecto de la burguesía cubana y de los intereses norteamericanos, con cuyo modelo de ciudad emparentaba.

En ese contexto ideológico, resulta lógico que el primer proyecto oficial de ordenación urbana fuese encargado a un paisajista, fruto de la alteración del orden de las prioridades para cumplir con las necesidades de la mayor urbe del País, con grandes carencias en todos los órdenes. En 1918, el conservador del bosque de Bolonia en París, Jean Claude Nicolás Forestier, fue encargado de la elaboración de un proyecto de embellecimiento del frente litoral de la Habana Vieja. En concreto, del tramo abierto frente al Palacio Presidencial, con el objetivo de mostrar el mejor aspecto posible a los visitantes ilustres nacionales y extranjeros². Aunque las propuestas no llegaron inicialmente a concretarse, muchas de ellas sí lo harían años después cuando el Presidente Machado volviese a encargarle la dirección del vasto programa de obras públicas, auspiciado por la *Ley de Obras Públicas* de 1925, y financiado a través de empréstitos solicitados al *Chase Bank*, que fue por otro lado una gran operación de blanqueo de capitales turbios norteamericanos (González, 1998: 45).

El programa, elaborado en unos momentos de crisis económica, se ponía en marcha con el propósito de crear empleo público y, al mismo tiempo, como otros tantos dictadores, como campaña propagandística de su mandato bajo el lema «*agua, caminos y escuelas*». En la ciudad de La Habana, las tareas debían estar coordinadas para dotarla de empaque burgués —como ya tenían los barrios residenciales—, mediante un complejo plan de embellecimiento con edificios públicos para acoger las funciones del Estado —entre ellas la sede del Congreso, el Capitolio—, así como otros servicios que debían prestigiar la ciudad y, de paso, al Presidente de la República. Con ese objetivo surgía el primer *Plan de Embellecimiento y Ampliación de La Habana*, para cuya dirección debía contarse con un urbanista de renombre, como era Forestier, precedido por trabajos «de alta cualificación estética y bajo perfil social».

2 «Un diplomático portador de un mensaje. Manuel Tejedor», *El Figaro*, noviembre de 1918, p. 1356.

Figuras 3 y 4

EL PLAN DE EMBELLECIMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA HABANA DE FORESTIER, 1926.
Esquema para definir los grandes bulevares radiales y de circunvalación que debían cohesionar el tejido urbano, crear perspectivas simbólicas y definir un nuevo escenario burgués



Fuente: Forestier, 1926, Archivo Histórico Nacional —AHN—.

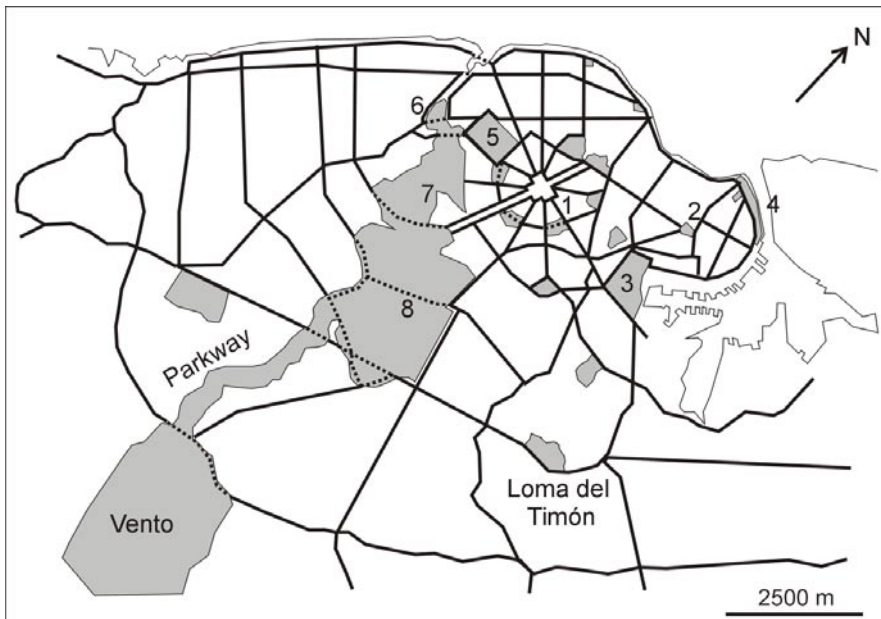
El urbanista francés tuvo bien presente que, para embellecer las partes de la ciudad, era preciso concebir un plan director general, que aportase las directrices básicas del gran jardín urbano de La Habana. Recogió las propuestas de los urbanistas anteriores para mejorar la accesibilidad entre los barrios de la ciudad, configurando un complejo sistema de ejes diagonales y grandes arcos de circunvalación trazados sobre las diversas cuadrículas que conformaba el plano de la ciudad, con el doble objetivo de crear nuevas perspectivas y grandes ejes monumentales y de mejorar la accesibilidad de cada una de las partes de la ciudad.

El concepto de partida consistía en crear una gran escenografía urbana que sirviese de adecuado marco para albergar los edificios representativos de la Administración pública y, al tiempo, que mejorase el incipiente atractivo turístico de la ciudad. Para ello se proponía la plena incorporación del frente marítimo —hasta esos momentos muy descuidado— y la creación de jardines y parques realzados con un mobiliario urbano de alta calidad. El mar se integraba definitivamente a la ciudad imprimiéndole su sello distintivo y creando la imagen turística internacional que ha pervivido hasta hoy. En ese sentido, puede considerarse plenamente como el primer proyecto sistémico de creación de zonas verdes de escala urbana.

Figura 5

EL PLAN DE EMBELLECIMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA HABANA DE FORESTIER, 1926.

La recreación del nuevo escenario burgués, complementado por grandes parques y jardines (en gris en la imagen) y nuevos edificios para acoger las nuevas funciones de la República: 1, la gran plaza cívica y las avenidas inspiradas en los Campos Elíseos; 2, jardines del Capitolio; 3, parque de Atarés; 4, parque de las avenidas del Puerto y de las Misiones; 5, Cementerio de Colón; 6, Parque de Loma; 7, Parque de Ayuntamiento; 8, Parque Aldecoa



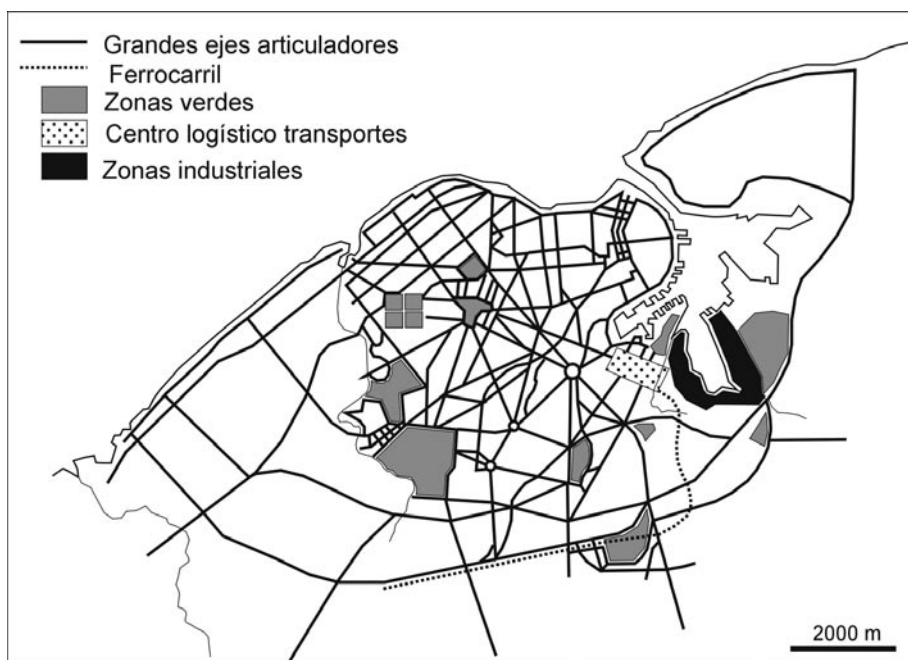
Fuente A.H.N., dibujo G. Ponce.

Sus elementos formales más destacados fueron: incorporar una visión de conjunto, con un diseño general preconcebido para las áreas más importantes de la ciudad, planear una amplia red vial que unía los focos más activos de la ciudad, definir una imagen icónica de La Habana, de gran belleza y cualificación técnica, merced al sistema de áreas verdes y a las nuevas propuestas de valoración paisajística, realzar los focos monumentales, con propuestas concretas de mejora y conservación del centro histórico, como recurso a la vez patrimonial y de paisaje singular.

En su propuesta integral, Forestier contempló también el diseño de nuevos parques para los nuevos repartos, estableciendo una serie de proyectos que serían desarrollados años más tarde. Entre ellos, especial atención merece la vieja propuesta de convertir el entorno de la Ermita de los Catalanes en el nuevo centro ciudadano de La Habana, pensando en un horizonte temporal lejano, establecido en el año 2000. En la configuración formal de los ejes de acceso a la gran plaza se plasma la influencia de los Campos Elíseos de París, con un trazado y dimensiones muy parecidos. La propuesta se desarrollaría en los años 1950 al crearse la Plaza Cívica, hoy Plaza de la Revolución, flanqueada por edificios que albergan las funciones de la nueva Administración. Otras propuestas de gran envergadura no llegaron a ejecu-

Figura 6

EL PLAN DE EMBELLECIMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA HABANA DE FORESTIER, 1926.
Propuestas de equipamientos específicos para el puerto y principales ejes urbanos



Fuente H.H.N., dibujo G. Ponce.

tarse (Segre, 1985)³, por la caída de Machado y por la crisis económica padecida desde 1929. Entre ellas, especial relevancia tenía la de abrir una amplia avenida frente al Capitolio para crear un potente punto focal de observación panorámico desde el centro histórico y el puerto hacia el principal edificio de la Nación. Era propuesta recogida también por Montouliou y por Martínez Inclán, muy común en la época, donde la apertura de grandes vías a través del tejido histórico se veía como operación normal y necesaria para regenerar los centros históricos e insuflarles nueva vida conforme con los renovados intereses de la burguesía, tal como había hecho Haussmann en París.

Contratado para embellecer La Habana y para adormecer el descontento social, sus propuestas tuvieron el éxito esperado. El periodo de obras generó importantes beneficios privados —lícitos e ilícitos—, las avenidas pusieron nuevo suelo en el mercado inmobiliario y las obras crearon empleo público. No obstante, desde el punto de vista de un urbanismo integral, las carencias se manifiestan en la ausencia de propuestas válidas para resolver el problema de la vivienda obrera y en la falta de mecanismos de control público de la gestión y promoción del suelo, cuya ocupación sólo obedecía a intereses especulativos. Esa carencia se plasma en la falta de definición de zonas para usos específicos y la ausencia de nuevas áreas funcionales para dinamizar la vida económica de la capital (Segre, Cárdenas, Aruca, 1988).

V. LOS AÑOS DEL URBANISMO MUNICIPAL

Tanto porque buena parte de las propuestas del plan de Forestier quedaron sin desarrollar, como por sus propias insuficiencias, la ciudad de La Habana transitó por las décadas centrales de la primera mitad del siglo XX sin un verdadero plan de ordenación urbana. Precisamente, en una etapa de fuerte crecimiento demográfico: la ciudad, que contaba con 446.848 habitantes en 1919, había duplicado esa cifra hasta alcanzar los 835.670 habitantes de 1943, contando los municipios vecinos ya conurbados. Las promociones especulativas del suelo pergeñaban tres grandes ejes de expansión social: barrios obreros hacia el interior, repartos para la burguesía en la costa y diversas promociones para clases medias entre uno y otro. A ese reparto se sumaba la dispersión de zonas de infraviviendas por los vacíos y resquicios de la trama urbana. Por su parte, las grandes instalaciones industriales y de almacenamiento seguían buscando las ventajas de accesibilidad de las riveras de la bahía, si bien, por el tejido urbano se desparramaba una legión de pequeños talleres de características semiartesanales. Los crecimientos descontrolados a través de las carreteras llevaron en esos momentos a un proceso de conurbación de La Habana con los municipios vecinos por todos sus flancos, sin ningún tipo de previsión para mejorar los accesos de las congestionadas vías, ni para dotar de equipamientos urbanísticos a los nuevos desarrollos.

La ciudad crecía sin control agravando paulatinamente sus problemas y acentuando sus carencias. Si durante la dictadura de Machado la ciudad de La Habana había quedado bajo la influencia directa de un «presidente-alcalde», que imponía las directrices básicas de la ordenación urbanística de la capital de la República, en el periodo democrático posterior, la debilidad de los gobiernos se dejó sentir en la ausencia de criterio y en la falta de definición de un

³ Segre ha definido las propuestas como encaminadas a simular «un escenario desarrollado que ocultara el violento subdesarrollo y la miseria imperante en el resto del país».

Figura 7
LA PERSPECTIVA PREVISTA POR FORESTIER DESDE EL CAPITOLIO HACIA LOS MUELLES A TRAVÉS DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA HABANA



Fuente A.H.N.

modelo urbano para planificar la ciudad. Sin embargo, los acuciantes problemas no podían dejar indiferentes a una serie de urbanistas preocupados por el futuro incierto de su ciudad. Se inauguraba así un debate intelectual sobre la necesidad de ordenar los crecimientos bajo control público de los procesos, y el Ayuntamiento asumía la responsabilidad de crear una serie de comisiones con los objetivos de, por un lado, trabajar en el estudio y desarrollo de un Plan de Ensanche y Mejora, por otro lado de elaborar un borrador de Ley General de Urbanismo para ser propuesta al Gobierno del Estado, en tercer lugar, para estudiar el problema de la carestía de la vivienda y, en cuarto lugar, para modificar la Ley Orgánica de Municipios con la finalidad de otorgar mayores competencias a los ayuntamientos para promover urbanísticamente el suelo.

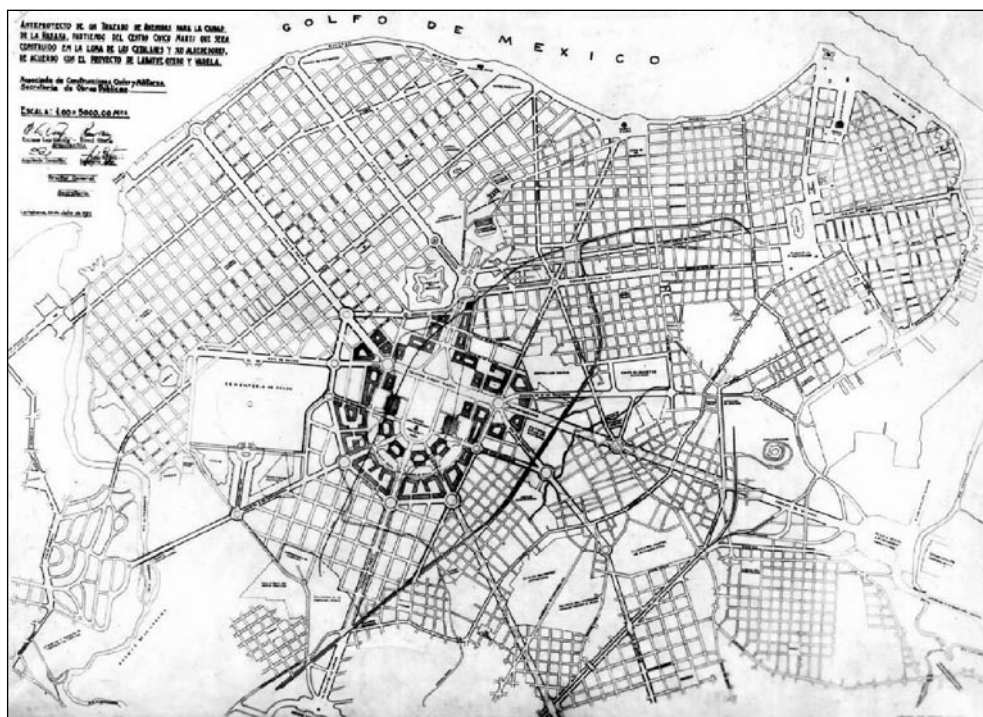
Consciente de la necesidad de contar con un modelo de crecimiento, el Ayuntamiento nombra a Martínez Inclán director del Departamento del Plan Regulador, y a Emilio Vasconcelos jefe del Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento. Ambos eran teóricos bien formados, que defendían la planificación bajo criterios científicos, fundamentados en el profundo conocimiento del medio social, económico y político. Con una notable preocupación social, consideraban que la construcción de viviendas baratas para obreros era cuestión crucial para La Habana, señalando que tales promociones deberían ser de carácter público y, además, deberían insertarse adecuadamente en la trama urbana, lo que exigía ineludiblemente la redacción previa de un plan integral de ordenación urbana. En unos momentos en que el debate científico se enfocaba entre partidarios del *Movimiento Moderno* y seguidores de la tradición, los urbanistas municipales asumían como propias las teorías modernas y consideraban las virtudes de la zonificación y de la previsión de equipamientos sociales sobre bases científicas como las herramientas más eficaces.

Fruto de esas reflexiones fue, en 1942, el proyecto de unas nuevas *Ordenanzas de Construcción*, que contenían de forma implícita un plan regulador de la ciudad, para recomponer sus partes, al tiempo que trazaba previsiones de crecimiento y expansión. El proyecto contemplaba también los aspectos más vinculados con la edificación conforme con los nuevos tiempos, haciendo hincapié tanto en los aspectos formales de las construcciones en beneficio del ornato público, como en las cuestiones funcionales y de acomodo de las viviendas, incluyendo un régimen de sanciones por incumplimiento. No obstante, esas nuevas *Ordenanzas* nunca fueron implantadas y la ciudad siguió creciendo a impulsos individuales que utilizaban la retícula regular como elemento formal de loteo y apertura de calles.

En una nueva etapa de bonanza económica, el Gobierno de Grau San Martín retomaría la política de obras públicas como bálsamo social, tomando la imperiosa necesidad de infraestructuras y equipamiento urbanístico como eje central de un vasto plan inaugurado en 1944, que si bien debía movilizar importantes recursos en la construcción de carreteras,

Figura 8

PROYECTO DE LABATUT, OTERO Y VALERA, EN 1939, PARA EL GRAN CENTRO CÍVICO DE LA PLAZA MARTÍ Y PARA LA APERTURA DE NUEVAS AVENIDAS DE CARÁCTER RADIAL A PARTIR DE ÉL. PESE A LOS PLANES EXISTENTES, LA CIUDAD SEGUÍA SIN DOTARSE DE LA VIALIDAD SUFICIENTE, NI DE LOS NUEVOS ESPACIOS SIMBÓLICOS

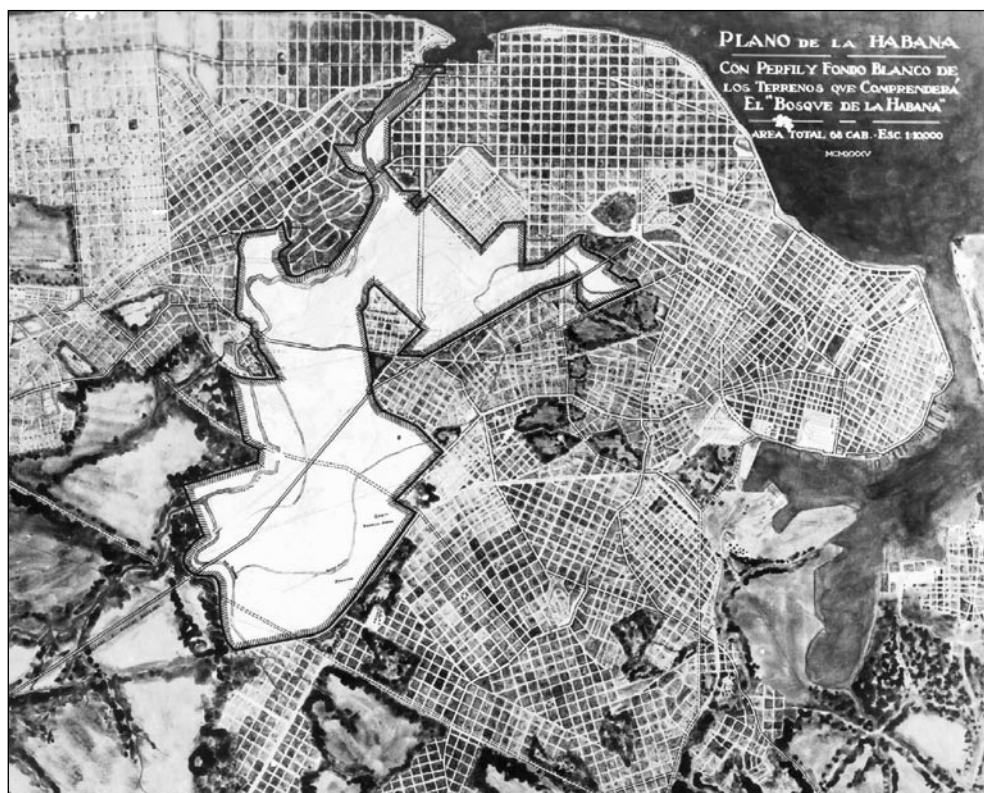


Fuente A.H.N.

redes de saneamiento y de abastecimiento, equipamientos sanitarios, docentes y sociales, se declaraba sin embargo menos ambicioso en la ordenación urbana, sobre la que sólo se actuaría mediante retoques, tal como recoge la *Memoria* del plan. En ese sentido, parece que las insistentes propuestas de Martínez Inclán, desde su puesto de funcionario municipal, fueron escuchadas y la ciudad procedía a dotarse de toda una amplia gama de equipamientos urbanos y aparecían los primeros planes de viviendas.

Fruto de ese esfuerzo fue el *Plan Regulador de La Habana* de 1944 en el que se proponía, como objetivo principal, trazar una amplia red de nuevas avenidas de comunicación para resolver el grave problema de congestión padecido por una ciudad que se expandía gracias a la «automovilidad» privada, pero incapaz de dotarse a sí misma de las infraestructuras precisas para acoger de forma adecuada esa creciente movilidad. El plan dimensionaba una red de nuevas autovías suficiente para acoger una población estimada en 4 millones de habitantes para toda el área metropolitana en el horizonte del año 2000. El automóvil y las carreteras

Figura 9
DELIMITACIÓN DE «EL BOSQUE DE LAS HABANA» EN 1935



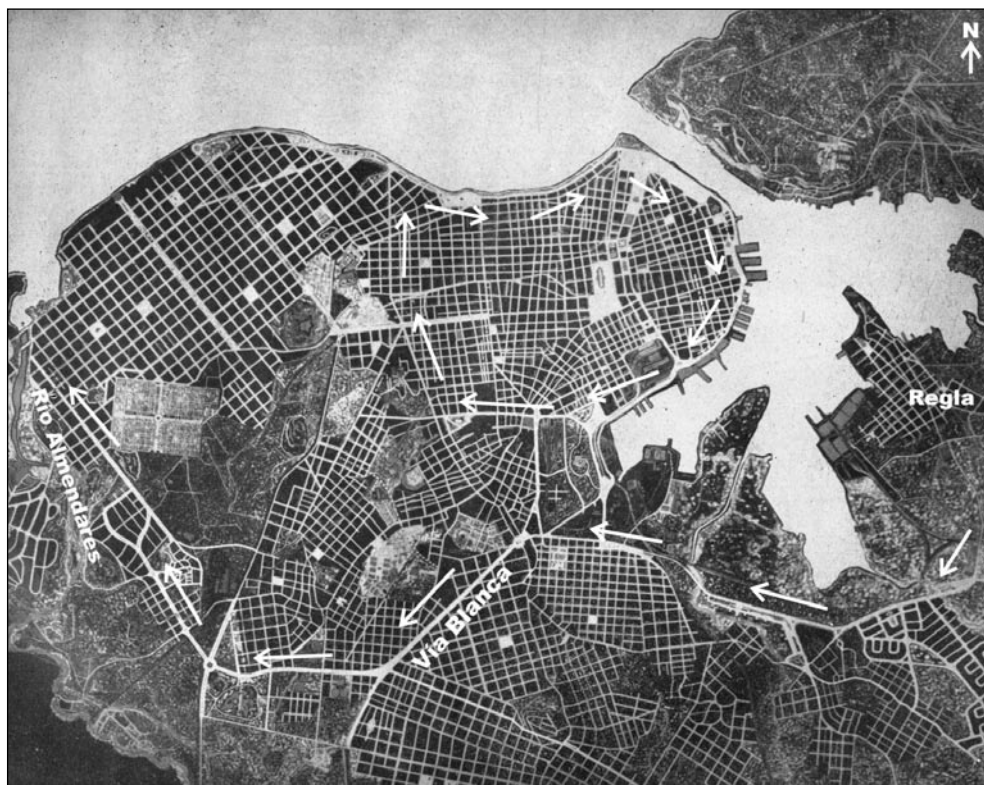
Fuente A.H.N.

hacían posible, por un lado, cohesionar los retazos de la ciudad espontánea, y por otro lado dirigir los crecimientos, gobernar los cambios y provocar una nueva distribución de la población más equilibrada, de ese modo, el automóvil abría también nuevos mercados inmobiliarios y provocaba la revalorización del suelo beneficiado por los trazados de las autovías.

El plan evidencia la influencia de la planificación del *New Deal* puesta en marcha por Roosevelt en 1933, con el objeto de la urbanización del campo para acoger la descentralización de actividades desde las congestionadas ciudades norteamericanas. Las propuestas, en línea con el pensamiento de Howard y su *ciudad jardín*, y Geddes en su libro *Cities in Evolution* que veían en el automóvil la posibilidad de una vida más digna en contacto con la naturaleza (Hall, 1996: 156), exigían planificar toda la región de La Habana, insertando

Figura 10

UNA DESTACADA PROPUESTA DEL PLAN DE GRAU SAN MARTÍN, DE 1944, FUE LA APERTURA DE NUEVAS VÍAS RÁPIDAS PARA COSER EL TEJIDO URBANO GENERADO POR LAS DIFERENTES PROMOCIONES INDIVIDUALIZADAS DE REPARTOS. SE HAN SEÑALADO LOS DOS GRANDES CIRCUITOS DE CIRCUNVALACIÓN: EL PRIMERO GIRA EN TORNO AL CENTRO URBANO CONFIGURADO POR EL CAPITOLIO



Fuente: San Martín, 1947, ob. cit., dibujo G. Ponce.

trozos de naturaleza en La Habana, como fueron las propuestas del Parque Zoológico y del Parque Forestal (Parque Metropolitano) que aprovechan la vaguada del Río Almendares. Propuestas más urbanas fueron la creación de una Gran Plaza Cívica (Plaza de la Revolución) y otros pequeños parques y jardines distribuidos por el callejero.

Muy influenciado por el Movimiento Moderno, el *Plan Regulador de La Habana* proponía «zonificar con criterios científicos» la ciudad, creando espacios comerciales, industriales, residenciales para cada clase social, y de ocio y recreo, ubicando adecuadamente sobre ellos los diferentes equipamientos (sedes y delegaciones de la Administración, centros docentes, sanitarios, culturales, de seguridad, etc.), todos unidos por una amplia red de vías rápidas de comunicación: «un juego de calles y bulevares que acercando los barrios, situarán a todos los ciudadanos en la menor distancia posible de todos los lugares de trabajo, de descanso, de recreo, ahorrando miles de pesos diariamente...» (San Martín, 1947).

Del análisis de la intensidad y sentido del tránsito en toda el área metropolitana, se concluyó que el plano radial configurado espontáneamente hipertrofiaba el centro al hacer gravitar todos los flujos ciudadanos sobre el constreñido callejero del centro histórico, seccionado además por la confluencia de la red radial de ferrocarriles de todo el País en el puerto de La Habana. Se proponía construir un primer anillo de descarga del centro urbano, ampliando

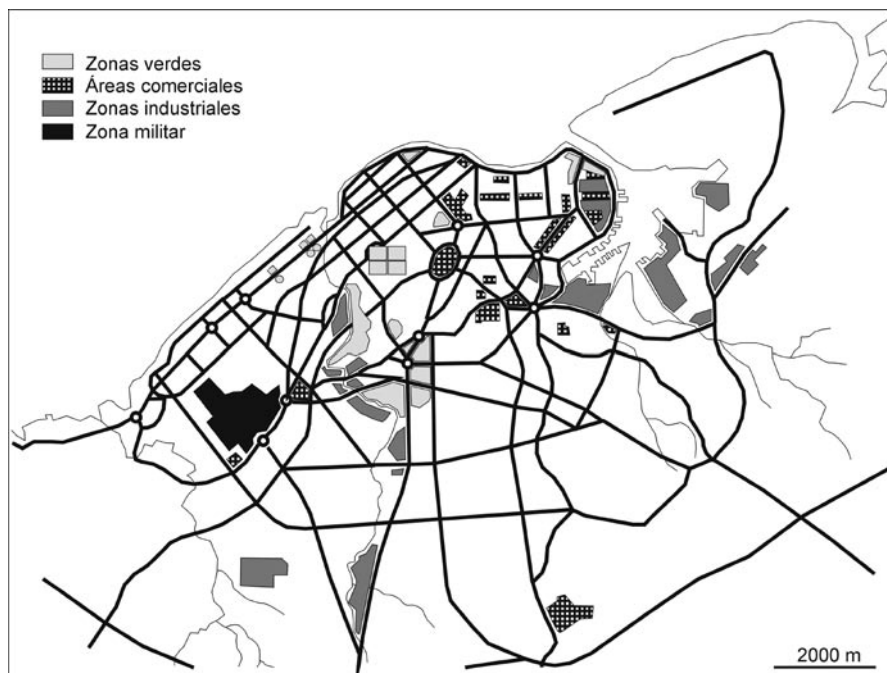
Figura 11

EL PLAN DE FORESTIER, EN 1926, PROPONÍA LA ARTICULACIÓN COMPLETA DEL CONJUNTO METROPOLITANO MEDIANTE UNA COMPLEJA RED DE AVENIDAS RADIALES Y DE CIRCUNVALACIÓN. LOS PLANES POSTERIORES HAN SIDO SIEMPRE MÁS MODESTOS



Fuente A.H.N.

Figura 12
PLAN DE EDUARDO CAÑAS ABRIL, 1951



Fuente A.H.N., dibujo G. Ponce.

la sección de algunas calles existentes y abriendo otras nuevas. Un segundo anillo de circunvalación se abriría desde Guanabacoa hasta El Vedado, denominado la Vía Blanca, con el objeto de intercomunicar los ejes de expansión radial centrífugos. En conjunto, pese a la necesidad de las infraestructuras previstas, el plan se mostraba mucho menos ambicioso que el propuesto por Forestier en 1926.

Los problemas de malversación en la gestión de unos limitados recursos, la desviación de los objetivos, la crítica situación económica del País, la inestabilidad política y la contestación social cercenaron los ambiciosos objetivos de un buen plan de obras públicas (no de ordenación urbana), limitados durante el gobierno de Batista a un mero programa de empleo en la obra pública y de negocio privado (Le Riverend, 1975). De hecho, las inversiones en infraestructuras viarias se reorientaron, olvidando las necesarias articulaciones de los barrios obreros en beneficio, por un lado, del desarrollo burgués del litoral occidental, propiciado por la construcción de los túneles de las calles Línea y Calzada (finalizados en 1959), que reforzaban la conexión entre El Vedado y los elitistas repartos de Marianao, y por otro lado propiciando nuevos desarrollos urbanísticos sobre los suelos que la construcción del túnel bajo la bahía, acabado en 1958, iba a poner en el mercado inmobiliario entre El Morro y Cojimar. Los evidentes logros en las obras públicas, en las infraestructuras técnicas y en los

trazados viarios se vieron eclipsados por graves problemas de corrupción y malversación (González, 1998: 47).

En la época se suceden otros proyectos de planes de regulación no ejecutados, como el de Febles Valdes, el de Bens Arrate que, en 1950, proponía una Ordenación General de la Gran Habana, o el de Cañas Abril en 1951, defensor de una ciudad policéntrica y radiocéntrica, manteniendo muchos de los criterios contemplados en los planes anteriores, pero adecuados al fuerte crecimiento demográfico y urbanos experimentados hasta mediados de la centuria.

VI. EL PLAN PARA LA «CIUDAD MODERNA»

Pese a los intentos reguladores, las dinámicas del mercado del suelo e inmobiliario tomaban carta de naturaleza en una ciudad que proseguía su imparable crecimiento a impulsos individuales, de la mano de un urbanismo especulativo, supeditado a la expansión suburbana, posible para un segmento social por la generalización del automóvil como medio de locomoción y, para otro segmento social por la difusión de los transportes colectivos. El acceso a esos medios de locomoción seguía imponiendo la segregación social conforme con las grandes directrices observadas con anterioridad: barrios obreros por el interior desde el foco industrial de la bahía, urbanizaciones elitistas en la línea de costa, y repartos para clases medias entre uno y otro vector. Además, en los años 1950, fruto del reparto internacional del trabajo, muchas sedes de grandes empresas internacionales llegan a Cuba y se instalan en La Habana (en el principal nudo de comunicaciones del País). Establecimientos para la elaboración de productos de baja tecnología y gran demanda (alimenticios, textiles, farmacéuticos, químicos, etc.), precisaban suelo suficiente y bien comunicado, aspectos difíciles de encontrar ya en la densa ciudad de La Habana.

Por su parte, el sector servicios crecía de acuerdo con la importancia de su tradición y a expensas de la nueva capitalidad y, en especial, por la gran centralidad de la ciudad de La Habana en el sistema urbano cubano. También crecían las iniciativas turísticas y la paulatina orientación de ese nuevo segmento económico hacia el turismo cautivo en casinos. El turismo contribuía a paliar la endémica dependencia de la economía habanera (y aún cubana) de las exportaciones de azúcar, nuevamente en crisis tras la segunda guerra mundial, si bien, los negocios turbios e ilícitos generados a su alrededor contribuyeron a su desprestigio y a la consolidación de la leyenda negra⁴ de un sector al que nuevamente se han abierto las puertas de la economía cubana.

En ese nuevo contexto de apertura económica e integración paulatina en el sistema capitalista mundial, la ciudad que deseaba alcanzar de una vez una manifiesta imagen cosmopolita y contemporánea, elegía las propuestas del *Movimiento Moderno* para definir su nueva morfología urbana y, con ella, expresar su emergente estructura social y económica. Para entender mejor los planes modernos para La Habana, es preciso señalar que las primeras propuestas de Le Corbusier recogen que en la ciudad contemporánea cada segmento social ocuparía un lugar específico, segregado, conforme con su poder adquisitivo: la vivienda dependería del trabajo de cada uno (Fishman, 1982: 199); y su reparto espacial

4 Conocidas son las vinculaciones mafiosas y el blanqueo de dinero en los diferentes casinos habaneros.

sería reflejo de una estructura social diferenciada. En *La Ville contemporaine* (1922) y en *La Ville radieuse* (1933) proponía una ciudad funcional, con diferentes espacios diseñados para acoger, cada uno de ellos, una actividad específica. En esa segregación de funciones, el centro urbano debía remodelarse para acoger la función de centro de negocios y servicios de carácter extraordinario. Pero los centros históricos, como el de La Habana, no reunían las condiciones adecuadas para las exigencias de la sociedad moderna y, por consiguiente, debían ser demolidos y surcados por grandes avenidas que potenciasen su centralidad y accesibilidad (Le Corbusier, 1929).

En 1935 se edita la *Carta de Atenas* como manifiesto de las ideas del grupo de urbanistas integrados en los *Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna* (CIAM), ideas que fueron adoptadas como modelo para muchas ciudades latinoamericanas en los años 1950 (planes de Buenos Aires, Bogotá y Brasilia entre otros). De hecho, en 1954 Martínez Inclán formulaba la *Carta de La Habana*, como manifiesto de denuncia de los graves problemas arrastrados por una desbordante ciudad, cuyo crecimiento obedecía casi en exclusiva a las leyes del mercado. Martínez Inclán ajustaba ahora su preocupación social a los nuevos principios socializantes redefinidos por Le Corbusier y su grupo teórico, plasmados en la *Unité d'habitation*, vivienda inserta en grandes bloques levantados sobre supermanzanas con jardines y equipamientos colectivos, complementarios de los servicios del hogar. Conforme con el paradigma racionalista, el centro de La Habana debía albergar a la «ciudad comercial radioconcéntrica», mientras las demás funciones debían redistribuirse de forma estratégica por el territorio: la industria formando ejes a lo largo de las principales vías de comunicación y en sus alrededores las viviendas para los trabajadores, mientras que en los intersticios no urbanizados debían establecerse explotaciones agrícolas, con viviendas rurales. Se reproducían en La Habana los *tres establecimientos humanos*, conectados por medio de grandes autopistas u otros sistemas de transporte colectivo (Le Corbusier, 1945).

El racionalismo del Movimiento Moderno proponía un modelo e intervención integral, a partir de una base analítica, para establecer categorías operacionales, a través de los planes urbanos, del establecimiento de una normativa muy precisa y mediante la proyección hacia el futuro de unas estrategias de planificación. Martínez Inclán y otros urbanistas cubanos asumieron las propuestas del Movimiento Moderno como la solución necesaria para una ciudad que alcanzaba rango metropolitano: la planificación debía ser un programa de acción organizado específicamente para conseguir unos objetivos precisos, definidos a partir de la identificación de unas necesidades concretas.

En opinión de Le Corbusier, todos los aspectos relacionados con el urbanismo estarían recogidos en un plan integral, elaborado por los expertos de forma objetiva, lejos de toda presión o interés. Pero esa misma voluntad de alejamiento y pureza es la que llevó a las propuestas modernas a alejarse de la voluntad ciudadana y, también, a separarse del contexto urbano que debían corregir, levantando con frecuencia nuevos escenarios urbanos carentes de humanidad y descontextualizados. El urbanista experto es quien tenía la respuesta para todos los problemas de la ciudad, al margen de la opinión de los ciudadanos e, incluso, de sus representantes políticos (Hall, 1998: 216-250). En 1953, los urbanistas cubanos Martínez Inclán, Weis, De Soto, Cayado, Cañas Abril y Sorhegui (Segre, Cárdenas, Aruca: 1986: 213) exponían así esa preocupación:

«La función social del arquitecto es la de asumir la responsabilidad de coadyuvar junto y en colaboración estrecha con todos los técnicos y especialistas necesarios, en la solución de los graves y serios conflictos con los que se enfrentan hoy nuestros pueblos, especialmente en el aspecto de la habitación, ubicando sus actividades por dentro de las normas de una planificación integral».

En ese ambiente intelectual «moderno» y en un contexto económico que veía en el turismo una fuente de ingresos y divisas complementaria a las exportaciones de azúcar, la dictadura de Batista promulgó, en 1955, la *Ley de Planificación Nacional*, mediante la cual se creaba la *Junta Nacional de Planificación*. Ese mismo año se contrataba al grupo norteamericano *Town Planning Associates* integrado entre otros por Paul Lester Wiener, José Luis Sert, Paul Schulz y Mario Romañach, para diseñar diversos planes urbanísticos para la puesta en valor turístico de Varadero, Trinidad, Isla de Pinos y La Habana del Este, así como para redactar el nuevo *Plan Director de La Habana*.

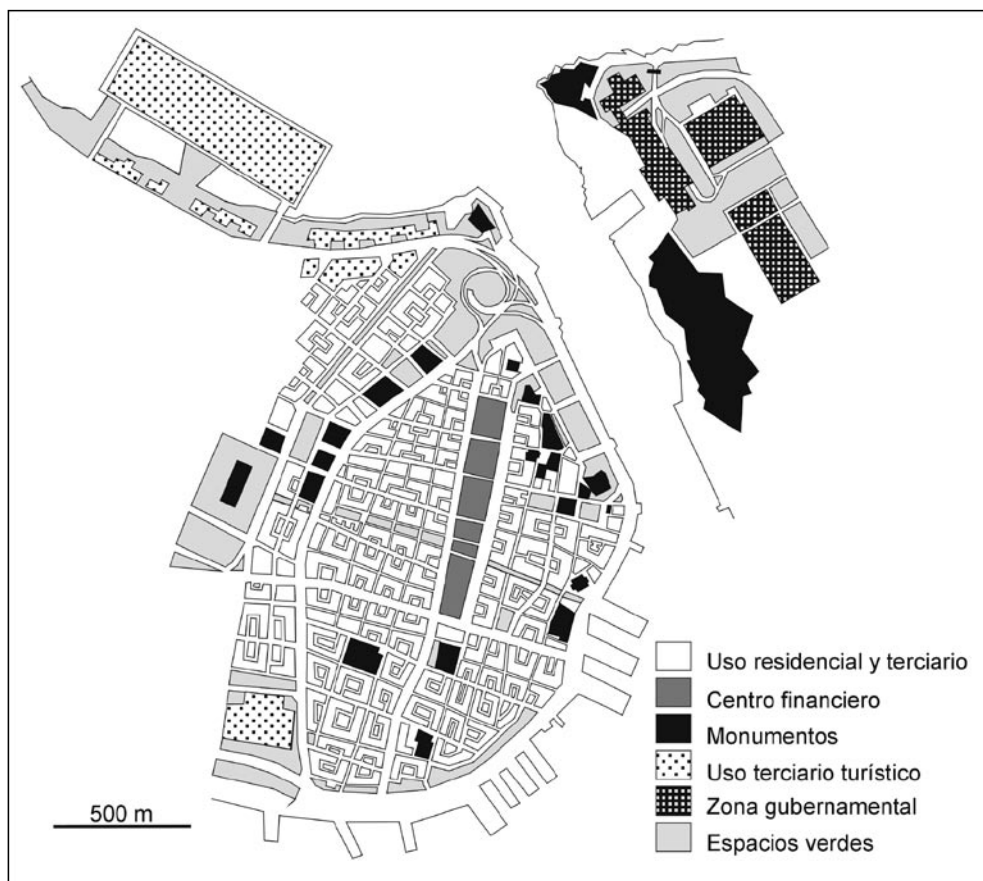
El área metropolitana contaba, en esos momentos, con unos 1.400.000 habitantes, pero el plan establecía cauces para acoger crecimientos futuros fijados en un horizonte de 4 millones de personas, conforme con los altos ritmos de crecimiento experimentados. De ese modo, el solar municipal resultaba insuficiente y era preciso desbordar el marco de planificación a toda la provincia, conforme con las teorías de la planificación regional difundidas en Gran Bretaña y en los Estados Unidos, y que se plasmaría en el plan de Abercrombie, en 1944, para el Gran Londres: un centro urbano para actividades terciarias, limitado en su crecimiento por un cinturón verde y, más allá, una constelación de ciudades satélites para albergar la actividad industrial y, entre ellas, los asentamientos rurales, todo configurando un sistema urbano integrado, articulado por una densa red de autopistas y ferrocarriles.

Muy semejante es el esquema formal propuesto por Sert y Wiener para La Habana, que mantenía la esencia de los *tres establecimientos humanos* de Le Corbusier. Con el objetivo de cumplir una necesidad arrastrada desde principios de siglo, el nuevo plan pretendía recrear nuevos escenarios ciudadanos, que elevasen el rango urbano de La Habana al de una nueva capital de un nuevo Estado, plenamente inserto, además, en un sistema económico internacional. La nueva morfología debía también potenciar el emergente negocio turístico, conforme con las tendencias del momento y la fuerte especialización habanera en turismo de casino, si bien la oferta se complementaba en el plan con el producto de «sol y playa» ofrecido por la puesta en valor de las Playas del Este y Varadero, insertas en el plan regional metropolitano. De ese modo, todo el centro urbano se planificaba con los objetivos precisos de, por un lado, recuperar la centralidad social, económica y simbólica, aspectos diluidos ante el enorme crecimiento suburbano de La Habana y, por otro lado, recuperar escenarios coloniales y ponerlos al servicio del turismo.

Conciliar ambos intereses en un espacio urbano densamente ocupado suponía, conforme con las ideas modernas, esponjar el tejido urbano a costa de demoliciones selectivas, para abrir nuevas vías de acceso que conectasen directamente el centro comercial y de negocios previsto con toda la región metropolitana, para crear nuevos espacios para el encuentro, el ocio y la relación, concretados en forma de nuevos paseos arbolados para La Habana Vieja, y para hacer más vistosos los edificios monumentales, al derrumbar las viviendas que los envolvían, esto es, la funcionalidad del espacio por encima de cualquier otra consideración:

«En los albores del año 1955, las condiciones de La Habana eran peores, sus calles angostas imposibilitaban cada vez más el tránsito de los nuevos vehículos motorizados que la industria y el comercio habían traído a la civilización; la ausencia de zonas adecuadas para el parqueo de los mismos hacía dificultoso manejar; el calor y el aumento vertical de las construcciones quitaban mucho a las brisas que antaño refrescaban la ciudad. La falta de parques y lugares de esparcimiento era alarmante ya... Toda la vida económica del País, oficinas del Estado, centros comerciales e industrias se apiñaban unos sobre otros, asfixiando en su atmósfera siempre tensa a todos los que allí desarrollaban sus actividades» (Diego, 1955).

Figura 13
PROPUESTAS DEL PLAN DIRECTOR DE LA HABANA DE SERT, 1955-1958, PARA EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD



Fuente A.H.N., dibujo G. Ponce.

El valor simbólico se potenciaría relegando a un segundo término la gran plaza cívica (que todavía sigue sin ganar la centralidad para la que fue propuesta desde principios del siglo XX) en beneficio del viejo centro junto al Capitolio, contexto en el que Sert propone la construcción de un nuevo palacio presidencial y centro gubernamental, que debía levantarse entre las fortalezas de El Morro y La Cabaña, junto a la salida del túnel bajo la bahía. El nuevo escenario, en pleno centro histórico pero al otro lado de la bahía, debía ser cabeza de puente para la ocupación de esa ribera, virgen hasta esos momentos, y para su puesta en valor al servicio de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos.

La función económica del centro se revitalizaba mediante el diseño de un área financiera en plena Habana Vieja, desarrollada linealmente entre las calles Muralla y Tejadillo, a lo largo de las calles Cuba y Habana, sobre un nuevo espacio especialmente concebido y planeado para acoger esa función específica. El centro recuperaba su papel comercial y de negocios vinculado al puerto. De igual modo, la función turística se potenciaba por la potente ocupación hotelera de todo el frente marítimo del Malecón, desde la fortaleza de La Punta hacia El vedado, y se reforzaba con la recreación de una isla artificial para acoger nuevas instalaciones para el ocio turístico: hoteles, casinos, comercios, tal como hoy recogen las transformaciones de viejos puertos comerciales en nuevas áreas de ocio en todo el mundo. De nuevo, la supeditación del entorno a la eficacia de la función instalada.

La función residencial se mantenía, si bien alterando sustancialmente el escenario físico. En general, se mantenía el trazado y la sección históricos de las calles, salvo en el entorno del nuevo centro financiero y en los nuevos ejes de circulación rápida proyectados: la prolongación hasta el puerto de la Avenida Máximo Gómez (antigua Calzada del Monte) a través de la Calle Muralla y la ampliación de la Calle Habana directamente conectada con el nudo viario del túnel bajo la bahía; también se eliminaban las manzanas entre Lamparilla y Amargura para crear un paseo ajardinado desde el Capitolio hasta el puerto. Más sustancial era la propuesta sobre el espacio edificado, consistente en abrir el interior de las manzanas del centro histórico, mediante pasillos de acceso desde las calles. Se conseguía, de ese modo, mayor superficie de fachada, áreas peatonales, pequeños espacios ajardinados al abrir los huertos y patios interiores a la calle, y nuevas parcelas para la construcción de nuevos edificios exentos —al gusto del Movimiento Moderno— para oficinas y viviendas.

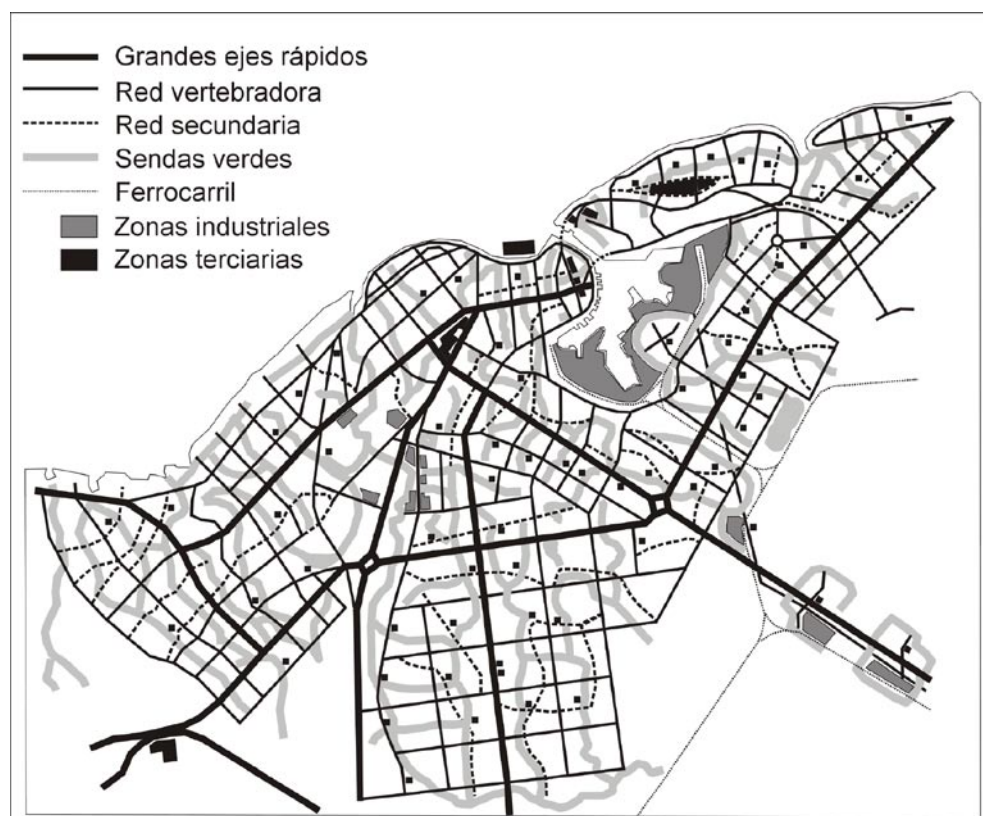
Las actividades industriales debían limitarse en el viejo contexto de la bahía, afectada por los procesos de transformación en un espacio de nueva centralidad. Se mantenían algunas actividades muy vinculadas con el puerto —como las refinerías y los almacenes— pero se proponía su alejamiento y la creación de nuevas ciudades satélites para alojarlas, en una órbita situada entre los 30 km y 50 km de distancia respecto del centro. Esos nuevos asentamientos urbanos debían, además, acoger las residencias de los obreros empleados en las plantas de producción y, por consiguiente, estar dotados de equipamientos específicos para la familia, tales como centros de educación, jardines y zonas deportivas y centros comerciales y de relación.

En ese sentido, se daba el paso cualitativo desde las pequeñas manzanas parceladas, a las supermanzanas, consideradas como unidades colectivas de proyecto para la convivencia de millares de personas. Las propuestas de Sert y Wiener para La Habana del Este recogían esa idea de ciudad satélite, organizada en supermanzanas concebida como célula urbana o

célula-pueblo, también denominadas unidades vecinales, donde las viviendas en bloques colectivos giran alrededor de un centro de servicios para la comunidad.

Más compleja resultaba la aplicación de esas ideas a la ciudad consolidada, donde el principio de propiedad privada era mucho más fuerte y donde el valor del suelo ya construido hacía difícil la demolición de las viviendas. Con todo, el plan proponía ajustar la idea de la supermanzana al viejo entramado callejero resultante de los sucesivos repartos. Para ello se perfilaban grandes unidades urbanas, resultado de la agrupación de las viejas manzanas en nuevas unidades de planificación, con el objetivo de introducir en ellas los mismos equipamientos definidos para las unidades vecinales de las afueras. Las nuevas células urbanas en el viejo entramado eran delimitadas por vías rápidas de comunicación, que debían servir de enlace con el resto de la ciudad. No obstante, las calles internas quedaban sometidas a procesos de control de la velocidad y a la peatonalización selectiva, conforme con unos flujos de

Figura 14
 PLAN DE PAUL LESTER WIENER, JOSÉ LUIS SERT, PAUL SCHULZ, MARIO ROMANACH Y
 OTROS, 1958



Fuente A.H.N., dibujo: G. Ponce.

radio mucho más corto y de carácter estrictamente local (dentro de la célula). En ese sentido, el plan contemplaba la creación de largos pasillos verdes de conexión entre las células urbanas, tanto para hacer posible los desplazamientos a pie, como para dotar al denso centro de La Habana de nuevos espacios verdes a modo de dilatados parques lineales.

La nueva ciudad de alcance regional debía contar con una nutrida y fluida red de comunicaciones. Para ello, era preciso deslindar los diferentes flujos conforme con su funcionalidad, estableciendo una precisa jerarquía. De ese modo, al servicio de los grandes trayectos se proponían grandes vías rápidas de acceso desde la periferia hacia el centro y, también, entre los distintos repartos de la ciudad consolidada. Las comunicaciones entre repartos se agilizaban mediante otros conductos de segundo nivel. Por último, dentro de cada célula urbana se redistribuían los flujos rodados y peatonales mediante una malla más fina de calles.

Si hasta esos momentos las propuestas urbanísticas giraban en torno a la necesidad de remodelar y embellecer el escenario físico, así como sobre el problema de la accesibilidad en automóvil, el Movimiento Moderno, apoyado por los más destacados urbanistas cubanos, y concretado en el plan de Sert y Wiener, proponía la sustitución de los modelos formales por nuevos modelos funcionales. Las nuevas teorías urbanísticas, apoyadas en un gran despliegue tecnológico, pretendían tener validez universal y estar, por ello, fuera de tiempo y lugar. El programa proyectual se concretaba en un plan director integral, compendio de todos los aspectos, pretendidamente suficiente para lograr la reactivación económica y la mejora de las condiciones de vida de La Habana, elaborado por expertos y por ello indiscutible. La eficacia era objetivo principal, y a ella se supeditaban los demás aspectos (la vida social, el medio ambiente y el patrimonio).

Bajo esos preceptos, el plan de La Habana proponía la conversión de una vieja, extensa y compleja ciudad capitalista en una eficaz máquina capitalista. Los negocios y la burguesía recuperaban el centro, expulsando de él las actividades menos poderosas y, con ellas, a los segmentos sociales más desfavorecidos. El dogma de la zonificación exigía planificar espacios para acoger actividades específicas, y distribuirlos por el territorio según su capacidad de generar beneficios. Así, la función turística hacía acopio del litoral y de los mejores paisajes, seguida por las áreas residenciales de las clases sociales con mayor poder adquisitivo. Mientras la industria se expulsaba hacia el exterior de la ciudad, arrastrando con ella, por pura lógica capitalista, la mano de obra y sus residencias. No era la dictadura de Batista el marco adecuado para el desarrollo de los programas sociales vinculados al pensamiento moderno, ni para el despliegue de los programas de equipamientos y servicios contenidos en el plan. Tampoco lo fue el escenario surgido tras la Revolución, que identificaba ideológicamente el modelo propuesto con el paradigma del sistema capitalista y, más en concreto, con la penetración norteamericana en la escala de valores sociales, culturales y, por supuesto, económicos, de forma que los planes modernos nunca fueron acometidos.

BIBLIOGRAFÍA

DIEGO TOUSSAINT, T.E. (1955), *Residencial Vía Túnel*, Memoria justificativa del programa urbanístico para construir La Habana del Este, 1955, original mecanografiado, Archivo Histórico Nacional Cuba.

- FISHMAN, R. (1982), *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, Nueva York, Basic Books, 384 pp.
- GASTÓN, F. (1915), «Sobre ornato y progreso urbano», *Sociedad Cubana de Ingenieros*, febrero de 1915, s/p.
- GONZÁLEZ OCHOA, J.M. (1998), *Cuba. Colonización, independencia, revolución*, Madrid, Acento, 1998, 93 pp.
- GONZÁLEZ SEDEÑO, M. (1995), «Sobre los planos, esquemas y planes directores de la Ciudad de La Habana», La Habana, Grupo de Desarrollo Integral de la Capital, 30 pp.
- HALL, P. (1996), *Ciudades del mañana*, Barcelona, Serbal, 494 pp.
- LE CORBUSIER (1947), *The City of Tomorrow and its Planning (1929)*, Londres, ed. Architectural Press, 1947, 352 pp.
- LE CORBUSIER (1945), *Los tres establecimientos humanos*, Paris, ASCORAL, 197 pp.
- LE RIVEREND, J. (1975), *La República*, La Habana, Ed. Ciencias Sociales, 376 pp.
- MARTÍNEZ INCLÁN, P. (1926), *Discurso de ingreso en la Academia nacional de Artes y Letras*, La Habana, s/p
- MUNIZAGA VIGIL, G. (2000), *Diseño urbano. Teoría y método*, Santiago de Chile, Alfaomega, 345 pp.
- SAN MARTÍN ADRIA, J.R. (1947), *Memoria del plan de obras del Gobierno del Dr. Ramón Grau San Martín*, La Habana, Ministerio de Obras Públicas, s/p.
- SAMBRICIO, C., (2000), «Equipamientos y vivienda en La Habana 1925-1950», *Arquitectura en la ciudad de La Habana, primera modernidad*, Madrid, Electa, 237 pp.
- SEGRE, R. (1978), *Las estructuras ambientales en América Latina*, La Habana, Universidad de La Habana, 295 pp.
- SEGRE, R. (1985), «El sistema monumental en la ciudad de La Habana, 1900-1930», *Ciudad y Territorio*, ene-jun (1-2: 63-64), pp. 17-26.
- SEGRE, R., CÁRDENAS, E., ARUCA, L. (1988), *Historia de la arquitectura y del urbanismo: América Latina y Cuba*, La Habana, Pueblo y Educación, 354 pp.