



## ciudad viva

### Entrevista

**Paulo Mendes da Rocha**

### Foros y Encuentros

**Centros históricos**

**Arquitectura industrial**

**Barriadas**

**Hacia Cádiz 2012**

**Ciudad viva**

### Artículos

**Mario Coyula**

**Ramón de Torres**

**José María Ridaó**

**Miguel Madera**

### Proyectos de Cooperación Internacional

**El Salvador**

**Chile**

**Marruecos**

**Ecuador**

### Proyectos en Andalucía

**Tomares**

**Bahía de Cádiz**

**Granada**

**Conil de la Frontera**

**Memorias de ida y vuelta**

Mario Coyula



JUNTA DE ANDALUCÍA



La Habana.

Grabado de Mialhe de 1842

## Memorias de ida y vuelta

Mario Coyula. Arquitecto

Comenzando como un trampolín para la conquista de América por España y última parada de sus barcos antes de regresar a Europa, La Habana creció hasta ser la ciudad más importante en el Golfo de México y el Caribe. Desde el principio fue un asentamiento orientado a los servicios, y el más importante de ellos era la protección y abastecimiento de la flota. La influencia de la metrópoli fue más fuerte aquí que en cualquier otra de las colonias españolas en el continente, emancipadas ocho décadas antes. La ciudad creció por adición, con pocas demoliciones y sustituciones. Así acumuló valiosas capas de diferentes períodos y estilos arquitectónicos.

El poder de la sacarocracia se manifestó en la arquitectura del siglo XIX, aunque el grueso de la ciudad fue conformado después de la independencia, en 1902, por una clase media-baja en ascenso. El trazado de la ciudad colonial—con calles estrechas, manzanas pequeñas y compactas, lotes estrechos y profundos y edificaciones bajas—se correspondió con un perfil urbano, ritmo, textura, carácter y escala muy especiales. Pero a pesar de su gran patrimonio colonial, la mayoría de las edificaciones habaneras tienen menos de cien años.

Los modelos arquitectónicos y urbanos dominantes fueron naturalmente españoles, pero también franceses y estadounidenses, sobre

todo a partir de la independencia. La falta de modelos de alta calidad ha influido en un descenso en la creatividad de la arquitectura cubana en las tres últimas décadas, que la apartó del mundo de la cultura para convertirla en simple construcción.

Aunque tiene un decidido carácter urbano, La Habana es una ciudad plana, y su baja densidad le aporta una especial calidad de vida que falta en las ciudades que sufrieron el sobre-desarrollo de los años 60 y 70. El siglo XXI encontró en La Habana una ciudad preservada por omisión. Pero su infraestructura y fondo edificado están sobrecargados y severamente deteriorados y deformados. La falta de dinero para salvar su patrimonio construido sigue siendo el principal problema, pero se combina con otra amenaza reciente de signo contrario: mucho dinero que puede entrar demasiado pronto, buscando ganancias rápidas. Esto puede ser peor que el envejecimiento, el hacinamiento y el abandono. Otra amenaza viene de un naciente sector de pobres nuevos-ricos con acceso a moneda dura, que se debate entre ostentar y ocultar su patético bienestar, muchas veces obtenido por medios oscuros.

A pesar de importantes logros en la preservación histórica, la vasta riqueza construida de La Habana solamente podrá salvarse cuando tantas personas como sea posible logren cuidar de sí mismas y de sus propias viviendas. Esto demanda una economía local y familiar fuerte,

con un abanico amplio de opciones, donde las necesidades básicas hayan sido cubiertas para poder apreciar las espirituales. Es necesario reforzar valores cívicos en los ciudadanos para extender a las calles y a la vida cotidiana los éxitos de la cultura cubana contemporánea; y enriquecer a la ciudad con obras actuales dignas del valioso patrimonio construido heredado. Es un requisito para asegurar la estabilidad y preservar del estancamiento y el deterioro moral al principal recurso que tiene el país, su capital humano.

### La Habana española

Cuba fue la más española de las colonias americanas. Ello se debió a que estuvo bajo el dominio de la metrópoli durante ocho décadas más que las de Tierra Firme, además del poco peso de la cultura aborígen, sin más aporte en lo constructivo que la tradicional choza campesina de palma, el bohío. En el primer cuarto del siglo XX, justo después de la independencia, se produjo una fuerte inmigración española. Ese flujo superó en número al total de los cuatro siglos anteriores de dominio colonial, acercándose por fin a la vieja aspiración del patriciado criollo ilustrado decimonónico para blanquear a un país que entre 1790 y 1860 había importado 720 mil esclavos de África, todavía con el susto de la rebelión de los esclavos en Haití, que había desplazado hacia Cuba a treinta mil colonos franceses. El miedo al negro reaparece-

*Glorieta de Prado y Malecón desde la Punta  
en 1913*



ría en la feroz represión del levantamiento del Partido Independiente de Color en 1912, cuando más de tres mil negros fueron muertos, muchos después de haberse rendido. Si la conquista fue obra principalmente de hidalgos segundones castellanos y extremeños y marinos andaluces, los catalanes ocuparon después un lugar importante en el comercio, mientras que los canarios se asentaron principalmente en zonas rurales y se dedicaron al cultivo del tabaco. Finalmente, la inmigración de principios del siglo XX fue fundamentalmente de gallegos y asturianos, con un gran peso en el comercio al detalle.

### **La Habana puerto**

La Habana es síntesis y epítome de las cualidades de un puerto: una ciudad cosmopolita, ruidosa y pecadora, lamida por la sal y barrida por los vientos, sirviendo como alberca receptora pero también como trampolín. España la usó para lanzar la conquista de Tierra Firme y como última parada obligatoria donde se reunían todos sus barcos antes de montarse en la Corriente del Golfo para el viaje de regreso. Este sistema de Flotas duró desde 1543 hasta 1749, convirtiéndose en la mayor fuente de ingresos para la ciudad, que abastecía a los barcos y los protegía junto con su carga por medio de la más impresionante red de fortificaciones coloniales del hemisferio occidental. Este sistema defensivo incluye tanto la cons-

trucción militar más vieja (La Real Fuerza, 1558-1577) como la más grande (San Carlos de La Cabaña, 1763-1774) hechas en América por europeos con materiales duraderos. En La Habana estuvo el más importante astillero español en América, de donde saldría en 1769 el Santísima Trinidad, el barco de guerra más grande del mundo en su momento, desarbolado por Nelson en Trafalgar. En la primera mitad del siglo XX La Habana sería un pivote para los Estados Unidos en su expansión neocolonial hacia América Latina, y también desde esta ciudad se lanzaron en la segunda mitad del siglo varios intentos para extender la revolución a otras partes del mundo.

La ciudad se extiende por casi treinta kilómetros de costa que incluye una franja de excelentes playas al este, pero nació y creció debido a la bahía; junto a ella se fundó en 1519, después de dos localizaciones fallidas. Con una superficie de cinco kilómetros cuadrados, la bahía tiene un cuello estrecho y después se abre como una bolsa, protegida de huracanes y enemigos por una colina en cresta al este. Comenzando el siglo XVII, la cantidad de soldados y marinos de la Flota que esperaban durante cinco o seis meses el momento de partir de vuelta a España, llegaba a veces hasta diez mil, más del doble de la población local de cuatro mil habitantes. En 1607 Cristóbal de Roda había trazado lo que puede considerarse como el primer plan director para La Habana, inclu-

yendo las murallas perimetrales construidas entre 1674 y 1797 y el trazado vial de todo el recinto, con una retícula ligeramente irregular donde se destacan varias plazas y plazuelas.

La ciudad abastecía, servía y protegía a los barcos y sus tripulaciones, dándole a La Habana un carácter marítimo y militar, pero también una temprana vocación terciaria. La expansión urbana en forma de dedos de una mano siguió los caminos que conectaban al asentamiento original con el entorno rural que lo aprovisionaba. Estos caminos, junto con los otros que sucesivamente marcaron los límites de la ciudad, fueron gradualmente urbanizados y se convirtieron en las típicas calzadas: calles más anchas, generalmente bordeadas por soportales con columnas de doble altura para la circulación de los peatones, a lo largo de una continua franja de frentes de tiendas y servicios, con viviendas encima. De esa manera, los ciudadanos podían caminar protegidos del sol y de la lluvia casi hasta las afueras de la ciudad.

La riqueza se acumuló lentamente hasta el último tercio del siglo XVIII, cuando la economía comenzó a cambiar en la parte occidental de la Isla, donde se encuentra La Habana. Se pasó de la forma de factoría, con una producción local poco más que de subsistencia, a una floreciente forma de plantación dirigida a la exportación y empleando mano de obra esclava. Este salto fue promovido por una aristocracia criolla azucarera, blanca, educada y emprendedora, que



*Vista desde la Cúpula en 1928*

hacia 1870 contaba con cuarenta títulos nobiliarios de Castilla, en su mayoría enlazados entre sí por vínculos de familia. Ese desarrollo se facilitó por un contexto internacional favorable, con el despotismo ilustrado en España y el comercio con las trece colonias inglesas de Norteamérica después de su independencia. La apertura al libre comercio durante los once meses de ocupación inglesa tras la toma de La Habana en 1762 había establecido un ejemplo subversivo para el férreo monopolio del gobierno colonial español. Como consecuencia de la revolución haitiana, la economía cubana llenó el hueco que antes había ocupado esa próspera colonia francesa. La Habana comenzó a adquirir una imagen noble, con elegantes plazas, paseos, mansiones y edificios públicos, asumiendo un papel preponderante en el Golfo de México y la cuenca del Caribe.

Las ciudades cubanas fueron construidas por capas superpuestas de influencias extranjeras, siempre llegando tarde. Obviamente, durante los primeros siglos esas influencias vinieron de España. Esos paradigmas sufrieron cambios en un proceso de generalización y extensión fuertemente influido por la adaptación al clima, la disponibilidad de recursos y la impronta de los usuarios y constructores. Cuando el tiempo que llevó asimilarlos fue suficientemente largo, esos modelos importados se decantaron y cubanizaron. Por ser una isla pequeña con una sola cultura dominante, las diferencias regionales en su

arquitectura fueron pequeñas. La esencia cubana ha estado siempre ligada al contexto físico, temporal y cultural. No puede ser reducida a una época o un lugar, ni tampoco a un tipo constructivo, ni a una etnia o clase social; y menos aún a una intención deliberada. Hubo y hay muchos intentos fallidos que buscaron una expresión nacional simplista.

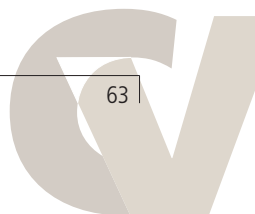
La búsqueda de una identidad nacional se orientó hacia aspectos más esenciales como la forma, la escala, la proporción, el juego de luz y sombra bajo el fuerte sol tropical, la alternancia de masas y vacíos, las tramas urbanas regulares y el ritmo impuesto por lotes estrechos y profundos. Uno de esos aspectos característicos, el color, ha sido muy deformado en los últimos veinte años. El ocre apastelado —ese tono típico que en Italia llaman Habana— se extendía sobriamente hacia una gama vecina de crema, arena, rosa viejo, beige y siena claro, con acentos en la carpintería. Ese cromatismo ha desaparecido bajo la brocha irreverente guiada por la estética estridente del aguaje que ha contaminado incluso a jóvenes arquitectos con nombres enrevesados: la actual generación de las Misleidys y los Yhosvanis. Peor todavía es la costumbre de usar pintura de vinyl en vez de las tradicionales lechadas que permitían respirar a los muros antiguos de mampuesto y tapial.

Debido a su proximidad a los Estados Unidos, Cuba también fue más norteamericana, especialmente desde la segunda mitad del XIX,

cuando los lazos económicos se fortalecieron notablemente. Jóvenes cubanos empezaron a estudiar en los Estados Unidos y la afición por el béisbol reemplazó a las corridas de toros entre los criollos. Esas influencias, unidas a cambios políticos en España, tuvieron mucho peso en un patriciado criollo absurdamente marginado del poder político y el comercio exterior por las autoridades coloniales. El tercio final del s. XIX estuvo marcado por tres terribles guerras de independencia (1868-1878, 1879, 1895-1898) que asolaron al país y paralizaron la construcción, exceptuando la década de los 80.

Cuba fue igualmente más moderna —si se quiere, más capitalista— que la mayoría de las antiguas colonias españolas en América, y también más rica, a pesar de bolsones de extrema pobreza, especialmente campesinos pobres sin tierra que sólo tenían trabajo tres meses al año. Aunque siempre ha descansado en la agricultura, tres cuartas partes de su población vive en áreas urbanas, y el país era ya más urbano que los Estados Unidos en 1898, cuando cesó el dominio español. Las ciudades cubanas no sufrieron una destrucción apreciable por guerras o desastres naturales en el siglo XX. Eso, unido al hecho de que crecieron por adición y no por sustitución, hizo posible la preservación de las distintas capas de su rico patrimonio construido.

La Habana es una ciudad plana, y su baja densidad le da una especial forma de vida que fal-



Vista aérea del Malecón, Riviera. En 1959



ta en ciudades que sufrieron el sobre desarrollo de los años 60 y 70 del s. XX. Esa preservación por congelamiento fue un resultado positivo del cambio de prioridades poco después del triunfo de la Revolución de 1959, dirigido a nivelar las diferencias entre la capital y el resto del país; lo que además detuvo de manera natural el tradicional flujo excesivo de migración interna hacia La Habana. En este último medio siglo, la capital apenas ha doblado su población, algo infrecuente en las grandes ciudades iberoamericanas. Como efecto negativo, aumentó el hacinamiento en las áreas centrales de la ciudad y el mal estado del fondo construido en general.

En La Habana los ricos no eran pocos, y su presencia en el tejido urbano ha sido más evidente debido al rastro de mansiones que fueron dejando atrás mientras se movían constantemente hacia el oeste y junto al litoral, en busca de barrios mejores y más elegantes. Sus viejas mansiones fueron convertidas en oficinas, almacenes y negocios; o subdivididas en cuarterías (tugurios con una familia viviendo en cada habitación). A esas infraviviendas se sumaban las ciudadelas: tiras de habitaciones a lo largo de un patio estrecho y profundo, también con una familia por local, construidas deliberadamente así.

Pero lo que realmente distinguió a La Habana de la mayor parte de otras ciudades latinoamericanas importantes fue la existencia de una extensa clase media-baja que, fiel al concepto del

decoro pequeño-burgués, demandaba viviendas con buen diseño y construcción, aunque ello significase gastar la mitad de sus ingresos en alquiler. Eso creó un tejido urbano bien definido y servido por una red de calles, acueducto, alcantarillado, electricidad, teléfonos y tranvías que cubrió grandes áreas de la ciudad.

### Colonia de Colonia

Colón llegó a América muy poco después de que España se hubiera unificado y expulsado a los moros. Fue un caso curioso de una metrópolis que conquistó y colonizó a un continente, creando un imperio donde no se ponía el sol, casi inmediatamente después de haber dejado de ser ella misma colonia. En realidad, la ciudad española se encuentra en América, donde se aplicaron normativas urbanísticas casi desde el mismo comienzo de la Conquista. En 1523 el emperador Carlos V promulgó unas Ordenanzas que establecían la cuadrícula para los nuevos asentamientos americanos. El año siguiente se implantaron las Ordenanzas Municipales de La Habana, y en 1573 Felipe II estableció las Leyes de Indias. En 1817 se aprobaron las Ordenanzas de Extramuros para La Habana, que ya había rebasado sus murallas; el año siguiente se lanzó el Bando del Buen Gobierno, y en 1861 apareció el Reglamento de los Arquitectos Municipales, que incluía la obligación de hacer soportales públicos a lo largo de las calzadas, tan característicos de la ciudad.

Se ha especulado mucho sobre el uso de la cuadrícula en las ciudades hispanoamericanas, un modelo que siempre fue un patrón útil para las ciudades de conquista desde los antiguos campamentos romanos. Santa Fe, creada frente a Granada para la conquista de este último reducto moro, siguió ese patrón lógico; y existían antecedentes de las *bastides* del sur de Francia y norte de Cataluña. En las culturas andinas y mesoamericanas ya se había empleado el trazado en retícula con plazas, y algunas de las ciudades españolas se levantaron sobre ellas, como fue el caso de México sobre Tenochtitlán, creando dilemas a los preservacionistas, obligados a escoger entre dos patrimonios superpuestos igualmente valiosos. La cuadrícula era también una manera fácil y rápida para que soldados sin mucha preparación y con la urgencia de encontrar oro pudiesen trazar una ciudad "a regla y cordel" y repartir lotes.

La influencia española en la arquitectura en Cuba se manifestó inicialmente con más claridad en el tema militar. En el siglo XVII aparecen viviendas de más calidad, con muros de tapial o embarrado (barro sobre una estructura ligera de cañas o ramas entrelazadas, y revocado con mortero de cal). En ellas el elemento arquitectónico más interesante son los techos de alfarjes con cubiertas de tejas, muy bien trabajados por carpinteros de ribera que, de hecho, repetían en ellos la forma de un casco de barco invertido. Esas construcciones civiles y religio-



Vista aérea del cementerio de Colón en 1954

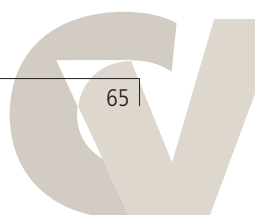
sas muestran vestigios mudéjares en la rica decoración geométrica de sus techos, y se caracterizan por rejas y balconaduras de madera, ventanas y puertas de cuarterones y paredes exteriores gruesas y lisas con pocas aberturas. El austero barroco cubano —algunos incluso se cuestionan si tal cosa existió— se extendió desde mediados del XVIII hasta principios del siglo siguiente. Comparado con el modelo europeo, y con los ejemplos americanos en regiones donde existieron culturas indígenas desarrolladas, este barroco se distingue por el poco movimiento de las fachadas y la pobre ornamentación, a veces limitada a la portada principal. La hermosa fachada de la Catedral de La Habana (1748-1777), comenzada por los jesuitas hasta que fueron expulsados en 1767, es considerada el mejor ejemplo cubano de ese estilo. Un obispo ilustrado, Juan José Díaz de Espada, sustituyó los hermosos altares originales por otros neoclásicos, más modernos pero inferiores.

Al barroco siguió una arquitectura neoclásica que tuvo mucho peso en la ciudad y cubrió las últimas tres cuartas partes del siglo XIX, con algunas pocas obras neogóticas intercaladas, en su mayoría remodelaciones. En el neoclasicismo la influencia española se mezcló con la francesa, correspondiente al espíritu de la Ilustración y a las inmigraciones desde la Luisiana y Haití. Todas esas influencias estuvieron asociadas con la coyuntura política nacional e in-

ternacional, y la gradual formación de una identidad nacional que evolucionó dentro del mismo siglo, pasando por el reformismo, el autonomismo y el anexionismo hasta el separatismo, que llevó a las más duras guerras de independencia de una colonia hasta ese momento. El siglo XIX habanero estuvo marcado por muchas innovaciones urbanas, con el antecedente de la introducción de la primera máquina de vapor en 1794, por iniciativa del criollo Francisco de Arango, marqués de la Graciosa; el servicio regular de barcos de vapor entre La Habana y Matanzas, primero en América Latina, inaugurado en 1819; el empleo del sistema McAdam en la pavimentación vial en 1834; el servicio de ferries a través de la bahía, entre La Habana Vieja y Regla, en 1837; al alumbrado público con gas en 1848; o la invención del teléfono por el italiano Antonio Meucci entre 1849-50. Meucci ganó tardíamente el pleito contra Alexander Graham Bell por esa invención, pero murió en la pobreza. Entre 1851-55 se estableció el servicio de telégrafo; los tranvías de tiro animal comenzaron en 1862; en 1893 se terminó el magnífico acueducto del ingeniero cubano Francisco de Albear, comenzado en 1874, que mereció a su autor la Medalla de Oro en la Exposición Internacional de París en 1878. El servicio de teléfonos se inauguró en 1881, el alumbrado público en 1890, el cine llegó en 1897, el primer automóvil rodó en 1898 y el primer tranvía eléctrico en 1901.

En 1859 —el mismo año del Plan Cerdá para el Ensanche de Barcelona— surgió una nueva urbanización de avanzada al oeste de La Habana, muy cerca de la costa y de la desembocadura del principal río de la ciudad, el Almendares. El Carmelo tenía calles rectas y anchas, bordeadas con árboles por primera vez en Cuba, avenidas más anchas y con paseo verde central, y manzanas cuadradas de cien metros de lado, algunas de las cuales fueron dejadas sin construir para formar plazas arboladas. Los lotes eran mayores y mejor proporcionados que los de la ciudad central, y las edificaciones debían dejar libre la tercera parte del terreno. La red vial estaba girada buscando la mejor orientación para permitir la entrada de las brisas de día y de noche. El asentamiento original se extendió hacia el este con El Vedado (1860) y Medina (1883), buscando encontrarse con la ciudad. Todo este sector, hecho con el mismo trazado, sería finalmente englobado bajo el nombre común de El Vedado. Las familias elegantes que habían vivido en El Cerro empezaron a trasladarse hacia allí, usando inicialmente el mismo modelo de casa quinta o villa neoclásica.

La reconcentración forzosa de campesinos, impuesta en 1896 por el gobernador Valeriano Weyler para privar de apoyo a los patriotas cubanos, había desplazado a más de cien mil personas hacia la periferia de La Habana, en condiciones muy críticas de higiene y alimentación. Muchos miles murieron, y los supervivien-



5<sup>a</sup> Avenida desde el reloj de la calle 10, Mariano.

En 1936

El edificio Olar de Antonio Santana y la Embajada de EEUU de Harrison y Abramowitz, con Mira y Rosich, en Vedado. 1957



tes fueron probablemente el antecedente directo de los barrios insalubres o asentamientos precarios autoconstruidos en la periferia, que en Iberoamérica reciben nombres distintos: villa-misericordias, favelas, callampas, y hasta el eufemístico apelativo de pueblos jóvenes. El crecimiento de la ciudad y los cambios en los hábitos y forma de vida, y en las estrategias y tecnologías militares, hicieron que la ciudad se acercase finalmente al mar. En 1901, bajo la intervención estadounidense que entre 1898-1902 reemplazó al dominio español, comenzó la construcción del Malecón, ese icónico paseo al borde del mar que es la fachada de La Habana. Este paseo había sido anticipado cuarenta años atrás por Albear.

Varias regiones de España y las Islas Canarias ejercieron una enorme influencia durante los cuatro siglos de dominio colonial sobre los patrones morfológicos de los asentamientos en Cuba, tanto urbanos como rurales, cultos o vernáculos. Eso continuó después de la independencia, apoyado por el arribo de cientos de miles de inmigrantes españoles. El edificio de la Compañía Cubana de Teléfonos (Morales y Cía, 1927), recuerda demasiado a la Telefónica de Madrid; y la Exposición de Sevilla de 1929 influyó mucho en la revalorización de unos códigos arquitectónicos dentro de una tendencia neocolonial. Estilos y tendencias arquitectónicas surgidos en Europa llegarían tarde a Cuba, como sucedió con el eclecticismo Beaux

Arts, que no entró hasta la segunda década del siglo XX, tras un corto coqueteo con el Art Nouveau, en realidad Modernisme catalán; y muchas veces venían triangulados a través de los Estados Unidos. La arquitectura del Movimiento Moderno fue asimilada tardíamente por clientes y arquitectos igualmente conservadores, con muy pocos buenos ejemplos de entreguerras, como la casa de Hilda Sarrá (Rafael de Cárdenas, 1934-1941). Pero el reflujo de influencias desde la Isla hacia la Península, a través de los indianos que regresaron a España, debe ser más investigado para no limitarse a lo externo, como el intento a menudo fallido de los indianos de sembrar palmeras.

#### **La Habana vale**

En diciembre de 1982 fueron declarados Patrimonio de la Humanidad las 143 hectáreas del viejo casco de intramuros, más la expansión del XIX en la faja que habían ocupado las murallas, y el sistema completo de fortificaciones coloniales. Pero el patrimonio histórico valioso de La Habana cubre en realidad más de dos mil hectáreas y muchas épocas y estilos arquitectónicos. Antes del triunfo revolucionario en 1959 la mayor parte de las pocas restauraciones que se hicieron fueron financiadas por mecenas privados. Desde 1960 se han venido recuperando edificios notables en La Habana Vieja, de forma lenta pero continua. Ese trabajo recibió un fuerte impulso en la década de 1980 a través

de la Oficina del Historiador de la Ciudad. Las acciones inicialmente se concentraron en las edificaciones más antiguas, únicas y significativas, y se limitaron a la vieja ciudad amurallada. Los nuevos usos para los edificios recuperados estuvieron restringidos a museos, bibliotecas, librerías, galerías de arte, estudios de artistas, centros de investigaciones culturales, salas de conferencias y oficinas, todos relacionados con la actividad cultural. Eso atrajo un rápido reconocimiento del público y las autoridades, haciendo de La Habana Vieja una visita oficial inevitable para dignatarios extranjeros. Pero también aumentó el contraste con el terrible deterioro del hábitat y las condiciones de vida de la población local, en gran medida tuguizada en un proceso que ya había comenzado a mediados del XIX, causa y efecto de la salida de las clases dominantes.

El abanico se abrió en la década de los 90 con el reciclaje y adaptación de edificios históricos para hoteles, hostales, restaurantes, cafés, tiendas, boutiques y oficinas de empresas extranjeras y mixtas. Esto se apoyó en el Decreto-Ley 143 de 1993, que autorizaba a la Oficina del Historiador de la Ciudad, OHCH, dirigida por el carismático Eusebio Leal, a funcionar como inversionista en el programa de restauración de monumentos, desarrollar sus propios negocios y reinvertir las ganancias en sus programas de conservación, rehabilitación y restauración. En la segunda mitad de esa década la actividad se



*Nov9 Plaza Cívica, áreas verdes. En 1959*

*Prado desde Neptuno, en 1929*

*Hotel Riviera*



expandió aún más, para incorporar finalmente la rehabilitación de viviendas y otros programas sociales para beneficio de la población local. Pero la rehabilitación del viejo recinto amurallado requiere inevitablemente la salida de una cantidad apreciable de sus actuales habitantes, y ello se complica más aún con la conveniencia de que entren otros cuya presencia sería beneficiosa. Eso plantea el difícil problema de decidir quiénes se van, quiénes se quedan y quiénes entran nuevos, si se quiere asegurar la habitabilidad y vitalidad del territorio; y de cómo hacerlo de la manera más justa posible, sin descansar en las leyes crueles del mercado y evitando la exclusión asociada a la terciarización y la gentrificación.

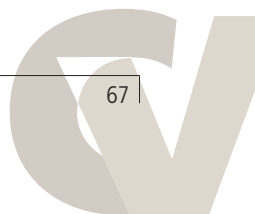
El éxito de los programas de la OHCH ha demostrado la ventaja económica de preservar La Habana. La Oficina es ahora autofinanciada, convirtiendo en un recurso lo que por mucho tiempo había sido visto como un problema sobre la espalda de las autoridades. La Oficina se nutre de sus fuentes propias de ingresos y créditos de bancos cubanos para las divisas, y del presupuesto del Estado para la moneda nacional. Los créditos bancarios alcanzaron un máximo de más de 19 millones de USD en 1999 y han descendido hasta menos de 3 millones en 2004. Otra fuente ha sido la cooperación internacional, que pasó de 0,9 millones de USD en 1994 a 2,7 en 2004. La Oficina también se nutre de una contribución a la res-

tauración, tanto en divisas como en moneda nacional, que hacen las entidades existentes en el centro histórico de La Habana Vieja. Las inversiones de la OHCH se dedican fundamentalmente a las obras de restauración y rehabilitación en ese centro histórico, y pasaron de poco más de 6 millones en 1994 a casi 79 millones en 2004, para un acumulado de más de 530 millones. Alrededor del 40% de esas inversiones fueron en moneda convertible.

A mediados de 2002, la población de La Habana había bajado de 2,2 a 2,18 millones, con tendencia a envejecer y seguir decreciendo, algo común a las sociedades urbanas desarrolladas, pero que en este caso no está respaldado por un desarrollo económico real.

### **¿Conclusiones?**

El siglo XXI encontró en La Habana una ciudad preservada por omisión, pero afectada por procesos de cambios que durante un tiempo se mantuvieron ocultos al interior del marco físico heredado y terminaron por eclosionar, modificando la imagen urbana y las formas de apropiación de los espacios públicos. La falta de dinero sigue siendo el problema principal, pero ahora se combina con una amenaza de signo contrario: demasiado dinero que puede entrar demasiado pronto en busca de ganancias rápidas. Esto puede convertir a muchas magníficas ciudades y sitios cubanos atractivos para la inversión extranjera en presa fácil para inter-





*Prado desde Neptuno, en 1929*

venciones especulativas con una arquitectura barata y anónima, aprovechando la desesperada necesidad de capital que tiene el país. Históricamente, la arquitectura cubana le debió mucho a España, aunque también a Francia y Estados Unidos, y más indirectamente a Brasil y México con sus buenos ejemplos del Movimiento Moderno. Pero esa influencia extranjera positiva se ha desvanecido. Muchos de los proyectos banales impuestos por inversionistas extranjeros, entre ellos españoles, debieron convocarse a concurso o ser encargados a algunos de los muchos buenos arquitectos españoles contemporáneos. La Habana necesita buenas obras internacionales de este siglo, que movilicen a los arquitectos cubanos y desaten una sana confrontación cara a cara, y no

leyendo revistas viejas. Todavía peor que algunos pocos edificios nuevos prescindibles, es la degradación generalizada de la imagen urbana que, paradójicamente, viene tanto de la pobreza y el deterioro físico de la ciudad como de la patética necesidad de ostentación en un sector emergente de la población con acceso a la moneda dura. El reciente aumento del poder adquisitivo —a menudo por medios ilícitos— de gente que puede tener un aceptable nivel de instrucción pero malos modales y muy mal gusto, está distorsionando cada vez más la imagen de la ciudad. Esa percepción de bienestar, siguiendo la estética escandalosa del buscavidas, se ha filtrado hasta en ciudadanos decentes, de la misma manera que la jerga marginal entró antes en el lenguaje, amparada por un relajamiento populista.

Hay un ascenso inquietante de patrones visuales, gustos, modas y comportamientos fuertemente influidos por novelones televisivos cubanos y latinoamericanos, y turistas de tercera clase. A ellos se unen nuevos actores nacionales, como los pobres-nuevos-ricos, cuyo modelo de éxito son sus parientes, los cubanos que emigraron a los Estados Unidos en las últimas oleadas, que alardean de un bienestar desde Hialeah y son despreciados por la antigua burguesía de la primera ola —los tengo contra los tuve—. Ellos han armado una triangulación de patrones culturales aberrantes entre La Habana-Miami-La Habana. Esa masa ocupa el vacío dejado por los habaneros que emigran definitivamente a los Estados Unidos. Todo ello se monta sobre una cultura de la supervivencia que brotó espontáneamente en el terreno arrasado por los violentos cambios revolucionarios que, junto a lo malo de aquella sociedad, se llevó también patrones y valores que promovían la convivencia y fijaban con claridad las metas para la movilidad

social, dentro de la ideología burguesa. La cultura de la precariedad está marcada por la escasez crónica, el desarraigo de los inmigrantes rurales que burlan el Decreto 217 de 1997, y la terca persistencia de la marginalidad urbana, con un componente histórico recurrente asociado a raza y condiciones pésimas de vivienda.

A pesar de los muchos logros en la preservación histórica, la vasta riqueza edilicia habanera solo podrá salvarse cuando la mayor parte de sus habitantes sea capaz de cuidar de sí mismos y de sus propias viviendas. Aun cuando la macroeconomía nacional mejorase, es bueno recordar que el espíritu de una ciudad —y también la forma— están dados por su gente, y la gente establece sus prioridades y las proyecta sobre su entorno de acuerdo a la manera en que vive. Es necesario construir una cultura cívica vibrante y sólida para extender a la calle y a la vida cotidiana los impresionantes éxitos de la cultura cubana contemporánea en el arte, la ciencia y la literatura.

No obstante, para defender los valores culturales, éticos y morales en peligro no bastan exhortaciones y llamamientos retóricos, por nobles que parezcan. Hay que darle valor a esos valores —en otras palabras, asignarles un valor práctico y reconocible para los ciudadanos. Eso es también verdad para la arquitectura contemporánea, que debe estar a la altura del patrimonio heredado. Es fundamental traerla de nuevo al mundo de la cultura, rescatándola del papel secundario al que fue relegada como simple construcción. Todo eso es posible si Cuba preserva, potencia y moviliza creativamente el principal recurso del país: su notable capital humano. Los cambios siempre entrañan riesgos, pero es mejor conducirlos antes de que se impongan por sí mismos y escapen al control.