

HABANA 2050

A Bruno, que hoy tiene 8 años y verá La Habana del 2050.

“La ciudad nos impone el deber terrible de la esperanza”

J.L.Borges

PENSAR EL FUTURO

Resulta crucial reflexionar sobre los problemas que enfrentan las ciudades desde la duda, desde lo complejo, desde los interrogantes y no, como estamos acostumbrados, desde la pretensión de brindar una respuesta única y categórica. Hay que aceptar la dificultad, la incertidumbre y la necesidad de diversificar las posibilidades y las soluciones. El pensamiento útil no es aquel que evita o suprime el desafío, sino aquel que ayuda a revelarlo y con ello, tal vez, a superarlo.

Es importante examinar los instrumentos de los que uno dispone para pensar ese futuro incierto. La herramienta tradicional es la *previsión* del futuro, apoyada en la identificación y análisis de algunas tendencias. Si se puede constatar que existen elementos, fenómenos, procesos o inercias que se mantienen a lo largo del tiempo, es muy tentador prolongar tales tendencias, extrapolarlas en el tiempo y dibujar una imagen del futuro en función de la relación actual entre el presente y el pasado.

Si el mundo no evolucionara, sería, en efecto, algo relativamente útil y efectivo. Pero el mundo cambia y, además, con frecuencia, interesa cambiarlo. Las tendencias observadas pueden ser consideradas negativas y necesitar de acciones para modificarlas. Entonces se requieren otras formas de pensar el futuro, no en términos de previsión o de predicción, sino en términos de acción, de *planeamiento*. Ya no se trata de definir el futuro probable sino el futuro deseable, es decir, un objetivo a alcanzar y las acciones requeridas para llegar a él. Es un itinerario en algo inverso al anterior. A partir del diseño de una situación futura, en cualquier ámbito, social, económico, tecnológico, se va hacia el presente, pensando en qué pasos debieran darse para llegar al punto definido.

Pero, desde hace unos 30 a 40 años, ha venido consolidándose una tercera forma de enfocar el futuro, la *prospectiva*. La razón por la cual se utiliza tal enfoque es que cada día se constata, con más claridad, que la imagen de unas tendencias estables, mantenidas a lo largo del tiempo, son ya una realidad del pasado. Cada día hay más rupturas en la evolución del mundo, cada vez el cambio se acelera más y por lo tanto la incertidumbre es mayor. Es ya muy difícil imaginarse el futuro en función del pasado. Hay un nivel de incertidumbre mucho mayor y la mejor forma de enfrentarlo es el enfoque prospectivo, uno de cuyos instrumentos esenciales es la construcción y el examen de escenarios posibles. Si no se sabe lo que va a ocurrir, y tampoco hay ya una fe ciega en que se va a lograr lo planificado, se examinan una serie de situaciones probables, se hace un esfuerzo por estimar el grado de probabilidad de esas situaciones posibles y, sobre todo, lo más interesante, se desarrolla un ejercicio de preparación para cada uno de esos escenarios. Si ocurre esto, se hará tal cosa; si ocurre lo otro, se podría reaccionar de tal otra forma, etc. Es decir, se trata de una combinación de actitud prospectiva con disposición al planeamiento en la que, tomando en cuenta objetivos de desarrollo, se examina un entorno incierto.

Pensar el futuro supone trenzar con sabiduría las tres herramientas de modo útil y sutil.

¿QUE CIUDAD?

Cuando se aborda el tema urbano, la primera duda que se plantea es sobre qué se está hablando exactamente. Es obvio que la ciudad del siglo I no es la ciudad del siglo XIX, ni la del XX. Es bueno, entonces, precisar, de algún modo, a qué ciudad nos referimos.

Si bien el siglo recién terminado definió lo urbano en oposición a lo rural, quizás de ahora en adelante sea más decisiva una contraposición entre territorios conectados a los flujos globales y aquellos excluidos o desvinculados. Incluso en el interior de una misma ciudad vemos constituirse zonas o barrios conectados tecnológicamente y culturalmente al mundo global y áreas parcial o absolutamente marginadas. Ya no se trata de una ciudad lugar, incluso tampoco de una región urbana. El sentido espacial se va transformando mientras que los aspectos temporales, de comunicación, interacción e intermediación son cada vez más importantes. Lo que puede definir a una ciudad ya no es tanto el lugar donde está, sino cómo y con quien se relaciona. Es tan importante la intercomunicación de la economía, de las personas, de la cultura, etc., que va perdiendo sentido definir una ciudad solo por el lugar físico que ocupa.

La importancia de la contigüidad está siendo progresivamente complementada por la simultaneidad. Es, a menudo, más importante que las cosas sucedan próximas en el tiempo

que ocurran una cerca de la otra. Se producen nuevas interconexiones a escala mundial, a escala de cambios globales, ahora más decisivos que los cambios locales. Hay áreas de la ciudad que presentan una interconexión e interdependencia con esos fenómenos mundiales mucho mayor que con el barrio contiguo. Por lo tanto, el concepto de ciudad, el concepto de lo urbano está sufriendo una mutación sumamente importante. Si buena parte de los problemas de la ciudad actual no se encuentran en las propias ciudades, sino que provendrán de decisiones y eventos alejados, las soluciones pueden escabullirse en la misma medida.

Incluso el concepto tradicional de ciudad es hoy ambiguo y difuso. Casi siempre en cada una hay, al menos, tres ciudades: la oficial (el territorio administrativo), la real (la ciudad física), y la virtual (el proyecto), como hay, de algún modo, tres tipos de ciudadanos: los residentes (los que duermen en ella, pagan los impuestos y votan), los productores-consumidores (los que trabajan, estudian o consumen servicios urbanos de forma legal o ilegal, formal o informal) y los visitantes (gente de paso, en asuntos de ocio o negocio). De todos y para todos, de algún modo, debiera ser la ciudad. Esa entidad que a la vez es lugar físico, social y político –territorio, población y gobierno- y que sufre cada vez más de una creciente fragmentación espacial, segregación social y de un progresivo debilitamiento del estado.

LA HABANA DEL XXI: SUEÑOS Y TEMORES

La Habana es una ciudad que no pasa inadvertida desde hace cerca de 500 años. A finales del XVI ya se había constituido en la capital del país con menos de 10,000 habitantes. A lo largo de varios siglos, dentro y fuera de sus murallas (Ver figuras 1-5) -concluidas en el XVIII y derribadas en el XIX, ya con 250,000 habitantes-



ha sido un lugar de mestizaje racial, ideológico, social, y cultural entre europeos, africanos, asiáticos y americanos. Espacio de cruces, mezclas y combinaciones, ha dado lugar a una ciudad arquitectónicamente ecléctica, humanamente múltiple, universal.

Hoy es, además de la capital, una de las 14 provincias del país, estructurada internamente en 15 municipios y 105 Consejos Populares. Viven en ella casi 2,2 millones de habitantes (uno de cada cinco cubanos) en casi 300

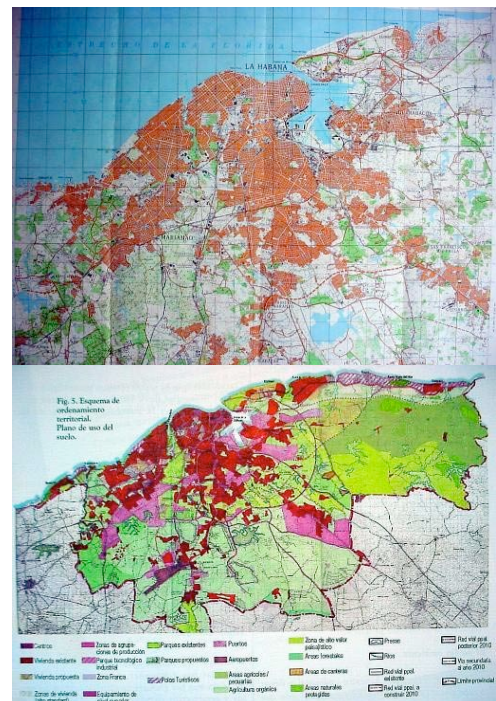


Km2 de área urbanizada y a lo largo de unos 30 Km. de costa (ver box 1).

Pensar una ciudad como La Habana a la distancia de una generación supone un doble reto: de una parte, imaginar el contexto cubano dentro de unos decenios y, de otra, conjeturar cómo la ciudad –es decir, sus ciudadanos- van a sufrir, asumir o liderar esos cambios. La primera reacción es la intentar entrever o construir un contexto a partir del cual se pueda derivar un escenario urbano como su expresión ciudadana. Pero el abanico que se abre es lo suficientemente diverso como para merecer un estudio aparte, puesto que puede ir desde los más locos sueños a los más angustiados temores. Desde la Habana deseada, añorada, esperada, defendida y reconstruida, a la Habana destruida, abandonada, asaltada y vendida por piezas al mejor postor.

Entonces, en un primer acercamiento, quizás sea más útil y prudente poder identificar algunos eventos de alta probabilidad - ya fuera en términos de tendencias inerciales o de rupturas inevitables- y examinar y comentar algunas de las tensiones y contradicciones que pueden resultar de ellos.

En primer lugar parece probable la continuación de un **proceso de apertura** de Cuba al mundo, (y viceversa, para parafrasear al Vaticano...) en términos de creciente movilidad - externa e interna- de mercancías, capitales, informaciones y de personas. Junto a ello un progresivo debilitamiento del bloqueo que –es de esperar que la estupidez de nuestros vecinos del Norte no sea infinita, como su “justicia”-, no debiera llegar al 2050...



Ciudad de la Habana		Año	Unidad	% del país
Área	727	2002	Km2	
Área urbanizada	290	2002	Km2	
Población	2,176	2002	Miles de hab.	19,3
Población < 15	423	2002	Miles de hab.	18,0
Población >60	372	2002	Miles de hab.	22,8
Nacimientos	24	2002	Miles de hab.	16,8
Muertes	18	2002	Miles de hab.	24,2
Inmigrantes internos	13	2001	Miles de hab.	15,8
Emigrantes internos	-8	2001	Miles de hab.	9,4
Emigrantes externos	-16	2001	Miles de hab.	47,9
Saldo migratorio total de la ciudad	-11	2001	Miles de hab.	-
Ocupados estatales	869	2001	Miles de hab.	28,4
Ocupados estatales universitarios	156	2001	Miles de hab.	28,1
Ocupados estatales univ. mujeres	79	2001	Miles de hab.	28,3
Viviendas terminadas total	1,3	2002	Miles de viv.	4,9
Viviendas terminadas por el estado	0,7	2002	Miles de viv.	3,7
Viviendas terminadas por la población	0,6	2002	Miles de viv.	8,1
Inversiones	1447	2001	Millones de pesos	52,9
Habitaciones en hoteles	12,7	2002	Miles	28,4
Médicos	20,7	2002	Miles	30,8
Camas hospitalarias	23,2	2002	Miles	33,0

BOX1: ESTADÍSTICAS SELECCIONADAS PARA LA CIUDAD DE LA HABANA, 2002.

Elementos consecuentes de tal realidad. Dos ejemplos. En primer lugar, una considerable tensión entre la voluntad nacional de defender el patrimonio físico, cultural, político, humano –que hoy constituye su principal recurso-, frente a la enorme necesidad inversionista que ha acumulado el país –y, en particular, La Habana-. Es decir, una urgente carencia de capitales para recuperar el déficit acumulado, poder iniciar un importante proceso de transformaciones urbanas y, en particular, de reequipamiento infraestructural. Por desgracia, a menudo se trata de dos procesos contradictorios. Una muestra reciente y real: los responsables urbanísticos cubanos han querido vender el suelo del frente costero de la ciudad al mayor precio posible, mientras que los inversionistas inmobiliarios extranjeros exigieron poder construir en altura para recuperar la inversión efectuada. Los funcionarios locales exigieron edificaciones de pocos pisos para no comprometer la calidad urbana de la zona, y poder mantener su tipología urbanística. El inversionista extranjero consideró que, bajo esas condiciones, sus beneficios serían insuficientes y, por lo tanto, o construía en altura, o pagaba menos por el suelo o se iba a hacer negocios a otra parte.

Otro ejemplo de los desafíos de la apertura. ¿Podrán los productores y las cooperativas agrícolas cubanas, les será posible a las pequeñas y medianas empresas nacionales –sean privadas o estatales- resistir los precios competitivos de los productos norteamericanos o de las grandes corporaciones internacionales? En muy probable que a corto plazo sea más

económico cerrar la producción nacional y dedicarse a importar productos extranjeros (aunque siempre con la incertidumbre de disponer de las divisas suficientes y la preocupación de no saber qué hacer con el desempleo consecuente...).

Segundo elemento muy probable: **cambios demográficos** de trascendencia. Se acelerará el envejecimiento de la población con todas las cargas sociales deducibles. Cuba no está fuera de las tendencias mundiales. Si hoy es mayor de 65 años uno de cada diez cubanos, en el 2050 lo será uno de cada tres. En la capital, muy probablemente las proporciones sean más dramáticas. Pero además, en el caso cubano será un fenómeno muy brusco. La isla tuvo altas tasas de natalidad en los años 60 y luego modificó muy rápidamente su modelo demográfico hacia un patrón de país desarrollado, de muy baja fecundidad. Este fenómeno ha producido una especie de enorme ola demográfica en los últimos cuatro decenios, que demandó, al inicio, grandes cantidades de círculos infantiles, luego escuelas primarias, secundarias, más tarde capacidades universitarias y hace poco incrementó brutalmente la demanda de empleo y de vivienda para las nuevas parejas. Pronto golpearán las exigencias propias de la tercera edad con una generación laboral muy reducida. Se va a requerir el diseño de nuevas políticas demográficas, laborales y sociales. Quizás haya que reexaminar disposiciones legales como la actual contención de inmigrantes orientales hacia ciudad de La Habana. En todo caso, inducirá tensiones y ajustes de política demográfica en todos los sentidos –interno y externo-.

Y si bien se espera que el crecimiento del país y de la población urbana se contengan en los próximos años –Cuba alcanzaría una población máxima de cerca de 12 millones de habitantes alrededor del 2025-, así como un grado de urbanización ya muy alto y poco cambiante –alrededor del 80%- (ver tabla 1 y gráficos 1 y 2), eso no significa obligatoriamente que se estabilice también su distribución geográfica interna. Una hipótesis prudente puede imaginar un incremento importante de población para una ciudad que ya soporta un considerable déficit de infraestructura, vivienda y servicios, así como una creciente población flotante (no sólo inmigrante, sino, también, de turistas). ¿Soportará la ciudad presiones de esta magnitud con los bajos niveles de inversión actuales? ¿No sería oportuno, por ejemplo, examinar la extensión y adaptación del modelo financiero y de gestión, aplicado con éxito en el centro histórico de la Habana Vieja, en el que la autoridad local dispone efectivamente de atribuciones y recursos financieros autogenerados para hacer frente a los problemas de su territorio?

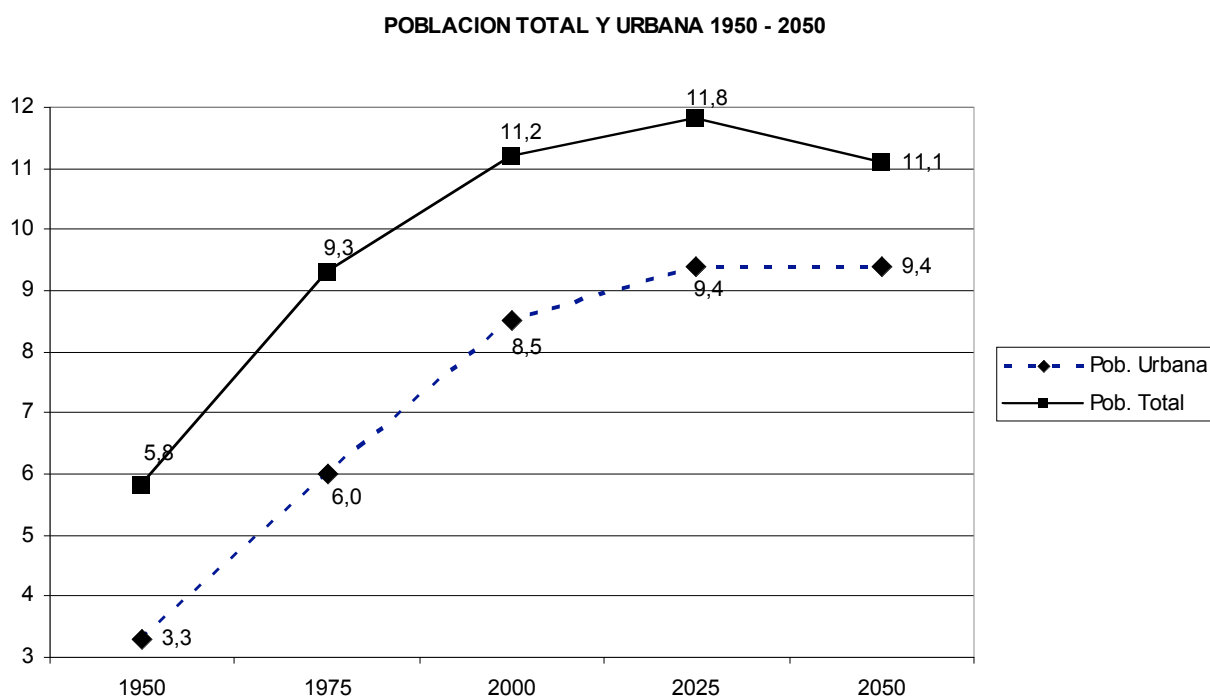
TABLA 1: DISTRIBUCION DE LA POBLACION (1950 – 2050)

Millones de habitantes	1950	1975	2000	2025	2050
Ciudad de la Habana	1,3	1,8	2,2	2,7	3,0

Capitales provinciales	0,8	1,0	2,5	3,1	3,2
Otros núcleos urbanos	1,2	3,2	4,3	4,3	3,4
Población Urbana	3,3	6,0	8,5	9,4	9,4
Población Rural	2,5	3,3	2,2	2,4	1,7
Población Total	5,8	9,3	11,2	11,8	11,1
Grado de urbanización (%)	57	65	76	80	85
Población > 65 años (%)	4	7	10	17	27

Fuentes: Población total y edades (CELADE 2002), el resto estimaciones del autor.

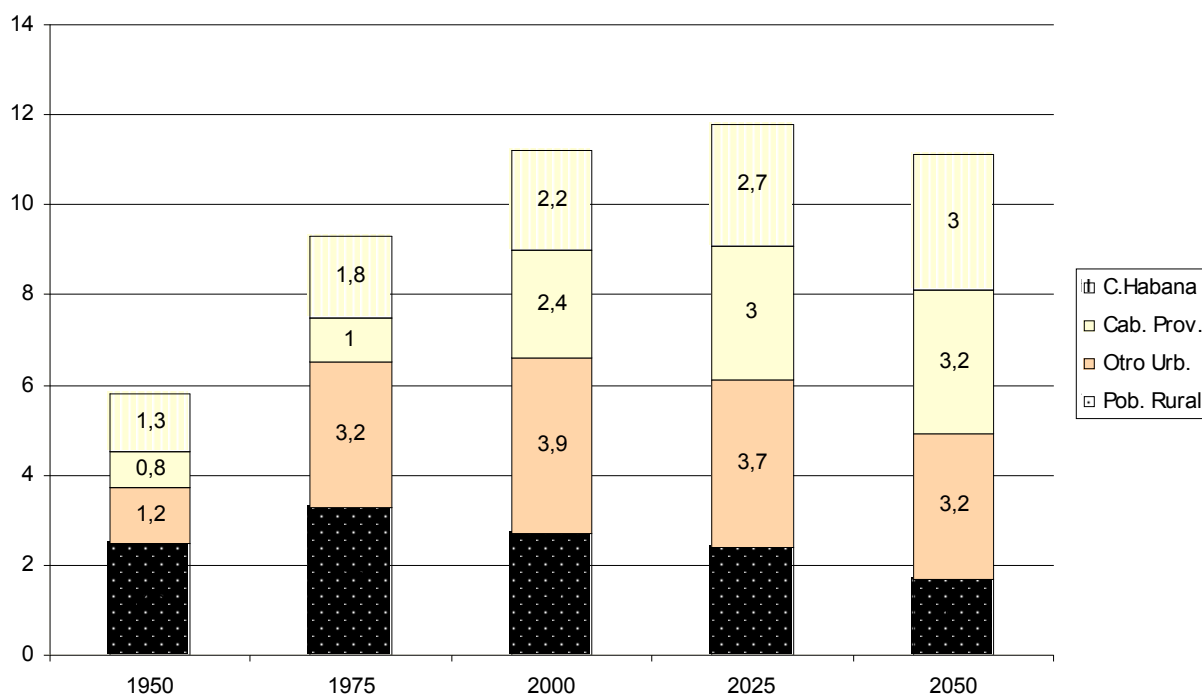
GRAFICO 1: POBLACIÓN TOTAL Y URBANA 1950 - 2050



No todos los factores indican el mantenimiento de la estabilidad en la dimensión poblacional de La Habana. En términos hipotéticos, se puede imaginar que en caso de que se incrementaran, al menos, las expectativas de mejoras en el ingreso familiar o en la solución de los problemas de vivienda, no sería de extrañar un alza temporal de la natalidad. Ha ocurrido en otros países. La eliminación de las actuales restricciones administrativas para obtener la residencia en la ciudad podría poner en evidencia cierto número de población “sumergida” actual. Una cierta recuperación económica podría frenar las tendencias hacia la emigración externa. Todos son factores verosímiles y todos van en el mismo sentido: un crecimiento de la población de la ciudad. Es algo a tener en cuenta...

GRAFICO 2: DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN 1950 - 2050

DISTRIBUCION DE LA POBLACION



Un tercer elemento, difícilmente evitable: el **incremento de la motorización**. Guste o no, a mediano plazo parece bien difícil contener un imparable crecimiento de vehículos en la ciudad. El problema no es, por ahora, el número de automóviles, sino que La Habana es una ciudad que no está preparada para esos flujos vehiculares. Comienzan a ser frecuentes los colapsos de tráfico urbano con números todavía muy bajos de vehículos en tránsito. No será fácil salir de una situación que se mueve entre dos alternativas difíciles de imaginar. O bien se logran financiamientos de dimensiones hoy impensables para construir un sistema de transporte colectivo eficiente, o bien será necesario entrar en brutales operaciones de “cirugía urbana”, (no menos costosas, por otra parte...) grandes carreteras, autopistas, túneles, etc., con el consiguiente destrozo del tejido urbano tradicional todavía conservado, y que constituye probablemente hoy día el mayor recurso de la ciudad.

Los problemas técnicos que se plantean no son pocos. Por poner algunos ejemplos: la Habana está creciendo por la zona costera en dirección oeste (una tendencia histórica de la ciudad), sin embargo no hay ejes urbanos en esa dirección que puedan soportar tráfico vehiculares considerables. ¿Es aceptable una transformación de la Quinta Avenida, hoy una joya urbanística, en una autopista urbana? ¿No habrá que construir un segundo puente por encima del río Almendares? ¿No se requerirá un segundo túnel en la bahía para conectar el este de la ciudad con el centro? ¿Cómo resolver el parqueo en el centro de la ciudad? La

propia construcción tantas veces debatida del metro, aun suponiendo resuelto el problema financiero, no es un tema que haga la unanimidad de los técnicos. A menudo se discute si tiene sentido construir un metro en una ciudad con bajas densidades como La Habana. Las distancias que debieran recorrer a pie los usuarios para llegar a cada estación de metro podrían ser excesivas si se pretende un funcionamiento minimamente rentable. Son decisiones tecnológicas y económicas que no están claras. Probablemente sea más deseable una combinación de distintos sistemas que respeten la trama urbana actual y se adecuen a ella. Por ejemplo, podría ensayarse la recuperación, en algunas zonas de la ciudad que ya lo tuvieron, del tranvía, aprovechando los adelantos tecnológicos actuales en cuanto a eficiencia energética, seguridad y silencio que se han obtenido en ese tipo de transporte.

Cuarto elemento, quizás el menos discutible, el transcurso del tiempo no se va a detener. Las edificaciones y las infraestructuras van a seguir envejeciendo como los ciudadanos y se va a asistir a una **depreciación progresiva** del fondo inmobiliario y a una obsolescencia cada vez más mayor de las infraestructuras de electricidad, gas, teléfono, acueducto, alcantarillado, etc., por lo menos aquellas que no alcancen ritmos importantes de renovación, como el que tienen ahora las redes telefónicas. Son problemas complejos porque, por ejemplo, ¿qué costo demandaría sustituir un sistema de provisión de agua que no tenga la irracionalidad económica que tiene hoy el de La Habana, donde hay decenas de miles de motores de agua, uno por edificio, que consumen muchísimo más que si existiera un sistema central con las presiones adecuadas? Y esto demandaría a su vez, probablemente, la renovación de buena parte de la red ya que no resistiría las presiones necesarias. Actualmente, una proporción considerable del agua se pierde justamente en los infinitos salideros de esa vieja red. La construcción de un alcantarillado que permitiera eliminar las fosas actuales, el soterramiento de la electricidad como en cualquier ciudad moderna de modo que los frecuentes vientos huracanados no se lleven las redes por delante, el cableado de fibra óptica de la ciudad, etc., etc. A pesar de que ya se ha comenzado la renovación de algunas redes como el teléfono, el agua y el gas (algunas de ellas en combinación con capitales extranjeros), es muy importante todavía la “deuda” infraestructural de la ciudad.

En cuanto a las edificaciones es evidente que el problema central es el de diseñar y gestionar una política adecuada para la rehabilitación urbana, que no desdeñe ninguno de los posibles actores: familias, gobiernos locales, cooperativas, empresas inmobiliarias extranjeras, empresas constructoras estatales, etc. El déficit acumulado y la urgencia de soluciones no tolera seguir defendiendo el modelo tradicional y simplista de que el Estado central y su aparato inversionista es el único que resolverá el problema. En todo caso, la

capacidad estatal debiera concentrarse en la zona sur de la ciudad, la menos atractiva para cualquier inversionista, pero la que corre un mayor riesgo de tugurización.

Finalmente, ocurre ya y seguirá sucediendo en los próximos años un fenómeno que han vivido innumerables ciudades en el mundo. La **pérdida de función de grandes instalaciones urbanas**, terminales ferroviarias, aeropuertos, zonas portuarias, de grandes almacenes, industrias obsoletas, antiguas zonas militares, etc. que abren interesantísimas posibilidades de refuncionalización y revitalización de zonas deprimidas de la ciudad. Por ejemplo, el antiguo aeropuerto militar de Columbia, está esperando hace muchos años su reaprovechamiento. Ya a inicios de los 70, se venía debatiendo en el medio profesional la conveniencia de fomentar un nuevo centro a escala de la ciudad en la enorme área del esa antigua zona militar. Es una superficie considerable (unas 200 Ha.) en un área económica, funcional y urbanísticamente de gran valor. Un tesoro inapreciable. Ojalá sepamos los habaneros aprovecharlo con inteligencia.

Son numerosas en la ciudad las zonas con potencial de renovación y refuncionalización. Otra de ellas es el puerto. Es muy posible que el actual puerto de mercancías salga de La Habana en este siglo, como ha ocurrido en muchos otros países, en que el puerto "sucio" se va de la ciudad. Se puede pensar en la cercana bahía de Mariel, se puede pensar en otras alternativas, de modo que el puerto de La Habana se convierta en un puerto de cruceros, y, más que nada, que la ciudad se abra a la bahía. Existen muchos precedentes en el mundo en el tema de la recuperación de los frentes portuarios, y parece algo conveniente y verosímil para el siglo XXI.

En una ciudad que se terciariza y después de la dura crisis económica de los 90, buena parte de la planta industrial que estaba funcionando en los años 70 y 80, quedó ahí, sin capital y sin tecnología. Y ahí se van a quedar muchas de ellas, porque las que se abren son de otro tipo, otra escala y otra tecnología. Se trata, por ejemplo, de zonas francas cerca del aeropuerto, es otro tipo de zona industrial. Entonces, las antiguas edificaciones industriales pueden reutilizarse en otras funciones, recreativas, culturales, comerciales, etc. usando un poco de imaginación y creatividad.

Las instalaciones militares, unas cuantas en la ciudad, son también territorios que pueden ser destinados para funciones más urbanas, como ya se ha hecho con el sistema de castillos. Es algo conocido que, en muchas ciudades europeas, los grandes cuarteles de los siglos XIX y parte del XX se han convertido hoy en instalaciones de servicios, museos, instalaciones culturales, etc. Se puede ir pensando igualmente en la terminal de ferrocarriles. En algún momento se abrirá, sin duda, un debate sobre la alternativa de su

modernización o su relocalización, con otro tipo de ferrocarril, quizás elevado o quizás subterráneo.

Ahora, el tema complejo no es tan solo urbanístico o tecnológico sino que se sitúa, sobre todo, alrededor del control que pueda tener la ciudad, su población, sus ciudadanos y representantes, sobre el objetivo social o la función económico-financiera que puedan tener esos territorios. La experiencia mundial muestra que son territorios muy propicios para grandes especulaciones financieras, objetos del deseo del mercado destructor, lo que no forzosamente quiere decir que alguien vaya a “llenarse el bolsillo”, sino que ayuntamientos con dificultades de dinero le ofrecen ese territorio a una inmobiliaria internacional a cambio de que ésta les resuelva algún problema de infraestructura de la ciudad. Entonces, territorios que podían ser espacios abiertos, de uso público, de intercambio social, se convierten en áreas privadas donde el especulador evidentemente construye oficinas, o lo que sea más rentable, según indique la coyuntura del mercado inmobiliario.

Estos son temas que deben ir poniéndose encima de la mesa de trabajo de los equipos de planificación, en las reuniones del gobierno de la ciudad, en los medios masivos de comunicación, para pensar y definir como aprovechar mejor los indudables potenciales de que dispone La Habana. Deben hacernos reflexionar y actuar a tiempo. Sería deseable que se abrieran debates transparentes, públicos, en los que se abordaran estos problemas que conciernen a todos los ciudadanos, no sólo a técnicos o a gobernantes. La ciudad futura se construye hoy y por todos.

LA HABANA: DESAFÍOS.

¿Cuáles podrían ser los principales desafíos a los que deberá enfrentarse la ciudad de La Habana en los próximos decenios y cuáles son los potenciales de que dispone para resolverlos?

El reto más urgente será el de hallar un modo de **inserción competitiva** en el mercado mundial que permita disponer de capacidades de inversión sin renunciar a la soberanía nacional. Ello no es, evidentemente, un reto para La Habana sino para todo el país. Pero la ciudad es probablemente la zona más preparada para ello debido al capital de conocimiento, al patrimonio cultural, a la infraestructura tecnológica y a sus lazos internacionales –desde los institucionales hasta los familiares-. Nuevos enfoques de concertación público-privado, nacional-internacional, necesitarán de amplias capacidades de negociación que logren valorizar oportunidades como la que constituye el suelo urbano sin comprometer valores urbanísticos únicos en la región.

El desafío más importante será, sin embargo, el de evitar un proceso de **dualización** de la ciudad, no solo socioeconómico, sino también físico. Habrá que invertir grandes magnitudes de esfuerzo y de voluntad política para evitar o atenuar tendencias espontáneas a una mayor fragmentación de los espacios urbanos, a una creciente exclusión de ciertas capas sociales del derecho a la ciudad y a su consiguiente marginalización social y geográfica hacia la periferia sur de la capital, trastienda poco visible y olvidada¹. Ya se ven síntomas de esa conformación de dos Habanas: la presentable, la Habana del norte, de la costa, la brindable al turismo, la de los monumentos históricos, los rascacielos de los años 50, la del movimiento y la cultura y, más atrás, el patio trasero, los interminables y anónimos barrios que están al sur, al fondo, que no suelen aparecer ni en los planos ni en las maquetas de la ciudad. La ciudad de la luz y la de las sombras (y no solo en sentido figurado...).

Otra amenaza concomitante es la incipiente propensión a la **privatización** de los espacios públicos. A veces se trata de cercas perimetrales a espacios de uso público como parques o jardines, a veces son zonas de difícil acceso protegidas por custodios o vigilantes, como ciertas áreas reservadas para actos públicos o, incluso playas cercanas a hoteles para el turismo internacional. Otras veces se trata de sutiles invitaciones a algunos ciudadanos a no circular por zonas especiales o “exclusivas” como la que se está desarrollando en el área de Monte Barreto, reservada para oficinas de empresas internacionales, áreas comerciales de alto standing, hoteles de cinco estrellas, centros de convenciones, edificios de apartamentos para extranjeros, etc. Por otra parte, tanto instituciones estatales como muchos ciudadanos “de a pie” colaboran en esta frenética carrera de “enjaulamiento” que se ha apoderado de la ciudad con la construcción de verjas, muros, cercas, vallas, rejas, y cuanto recurso hallan para delimitar propiedades y territorios privados. ¿Es esa la ciudad que deseamos, la ciudad de las fronteras y las exclusiones?

Un cuarto reto a tomar en cuenta y que, de algún modo incluye a los dos anteriores, es, sin duda, la construcción consensuada de adecuadas formas de **governabilidad** urbana que aseguren la cohesión social. Se ha visto que no son pocos los conflictos y tensiones que habrá que resolver en los próximos años. Debemos preguntarnos si queremos ser meros habitantes espectadores de la ciudad, o genuinos ciudadanos de La Habana. Temas como las formas



¹ Según algunos especialistas el ingreso medio de los residentes en el 2001 casi tres veces superior al de los 10 restantes (Bet...

de definición, el contenido y el respeto de las normas ciudadanas –y no solamente a las constructivas-, la preservación de la seguridad que hoy se disfruta -que permite estar lejos todavía del llamado “urbanismo del miedo”-, la participación de los ciudadanos en las decisiones importantes que les atañen a todos, deben encontrar cauces ágiles y efectivos que puedan corregir los problemas que se vayan creando en los próximos años. Instituciones como los Consejos Populares podrían jugar un papel de mayor protagonismo recuperando su rol canalizador y aglutinador de opiniones e iniciativas ciudadanas, medios de comunicación como los periódicos o la televisión deberían abrir debates públicos sobre temas urbanos que conciernen a todos, con vistas a crear una cultura ciudadana hoy demasiado débil, por no decir inexistente.

LA HABANA: POTENCIALES.

Al mismo tiempo, la Habana, felizmente, es una ciudad con singulares **potenciales** urbanísticos. Es conveniente mencionar alguno de ellos puesto que una de las formas de enfrentarse a los desafíos es justamente aprovechar las potencialidades.

La Habana tiene en su **frente costero** (ver figura 6) un elemento absolutamente excepcional desde el punto de vista urbanístico, climático, visual, funcional e, incluso, lúdico. Es una carta que debe jugar y que debe saber jugar bien, sin miopía cortoplacista. En general, los expertos opinan que el crecimiento de la ciudad se va a desarrollar a lo largo de la línea de costa y que se debe explotar a fondo ese recurso de la ciudad. Existe un debate sobre si el crecimiento debe ser hacia el este o hacia el oeste. Hacia oriente hay un obstáculo importante, en lo referido al transporte y a la comunicación con el resto de la ciudad. Está la bahía de por medio y el túnel actual se encuentra ya a su máxima capacidad. En verano, cuando los habaneros se dirigen en masa hacia las playas, no es extraño que colapse. Situar 300 000 habitantes más, al este, demandaría inevitablemente abrir en la entrada de la bahía un segundo túnel, o un puente, habría que pensar en obras de ingeniería de gran magnitud. Esto hace que se tienda a hablar preferentemente de la continuación del crecimiento que se está desarrollando espontáneamente, por la línea de costa hacia el oeste en dirección al vecino puerto del Mariel. De todos modos, se trata de la urbanización o de la transformación de una franja de un kilómetro de profundidad desde la línea costera, olvidándose, en cierto modo, de los centenares de miles de habaneros, posiblemente más de un millón, que viven por debajo de esa zona tan “interesante”. Hay muchos elementos atractivos en esa franja: ahí esta el puerto y su enorme potencial de refuncionalización y recuperación para usos no productivos, recreativos, culturales, comerciales... En esa franja esta el grueso del tan deseado Parque Metropolitano, el río

Almendares, (¿se habrá logrado limpiar y recuperar sus aguas en el 2050?). Hay, por lo demás, razones adicionales que justifican este desarrollo. Construir más en el sur significaría, además, contaminar el manto freático, el agua que toma la ciudad. Sin duda, a largo plazo, el uso de la costa es uno de los temas fuertes de la ciudad y el valor del suelo en esa zona un considerable potencial..

Otra carta que puede jugar La Habana es la de su estratégica **localización geográfica regional** (ver figura 7). Fue la llave de las Antillas. El papel geopolítico que jugó podría ser geoeconómico en la perspectiva. Por ejemplo, Miami o Panamá están jugando un lugar clave para las líneas aéreas. Constituyen el pivote entre Europa y los



destinos caribeños, centro y sur americanos, empleando un número considerable de personas en los servicios. ¿Por qué, en una perspectiva a mediano plazo, La Habana no pudiera competir, ofreciendo algunas ventajas comparativas? Desde el punto de vista de los cruceros turísticos, de las líneas comerciales, la situación de La Habana sigue siendo extremadamente interesante y habrá que explotarla. Ello demandará un estudio sobre las perspectivas de aeropuerto y el puerto actuales. El aeropuerto actual dispone de una sola pista. ¿Puede ampliarse a una segunda pista? ¿Hay que pensar en aeropuertos alternativos, como el de Baracoa? ¿Se requerirá la construcción de un nuevo aeropuerto? ¿Habrá que desplazar las funciones de



carga y descarga de la bahía de La Habana hacia puertos como el del Mariel? ¿Será necesario relocalizar la refinería actual de la bahía? ¿Qué potenciales existen para la utilización de marinas para los veleros que cruzan el mar Caribe o el Golfo de México? ¿Bastará con la marina Hemingway y la de Tarará? La Habana se ha ido acostumbrando a vivir aislada del mundo, y debe preparar su reconexión a un entorno no siempre amistoso.

Otra riqueza inaudita que alberga la ciudad es el **patrimonio arquitectónico y urbanístico** (ver figura 8) que ha mantenido. Ha sido una suerte inmensa para la ciudad que no entrase en la carrera modernizadora y especuladora que han sufrido todas las capitales de la

cuenca del caribe². Todas ellas, en mayor o menor medida, se han ido convirtiendo en aglomeraciones de enormes edificios de acero y cristal, de torrentes de vehículos, autopistas, y se ha perdido ese legado de indudable calidad urbana, que fue conformándose durante los siglos XIX y XX, la ciudad por la que se puede caminar, pasear, deambular con tranquilidad y placer... Al no poder llevar a cabo una renovación importante de la ciudad, la calidad, el sabor y el encanto de los ambientes urbanos y arquitectónicos de La Habana son, en estos momentos, únicos en Latinoamérica. Es un tesoro que hay que preservar y defender. Es necesario pensar qué se va a hacer con barrios como Centro Habana, el Vedado, el Cerro, que tienen no sólo indudables valores urbanos, sino además un enorme valor del suelo por su privilegiada localización en la ciudad. Su rehabilitación no debiera significar su desaparición. Habrá que ver también qué soluciones pueden hallarse para zonas como la de Alamar, algo más imaginativas que las usadas en Europa con la vivienda social construida en la postguerra: la dinamita y el buldózer...

La Habana, del mismo modo, debiera saber aprovechar adecuadamente un potencial único en su entorno en la actualidad: el **capital**

humano, cultural y científico (ver figura 9) que ofrece la ciudad. Son numerosas y cada vez más conocidas las manifestaciones culturales habaneras: el festival de cine, el festival de ballet, los conciertos de música, los certámenes deportivos, las bienales de arte; son conocidas la escuela latinoamericana de cine, la internacional de ballet, la latinoamericana



² “Los latinoamericanos somos cómplices en la pérdida de casi todas nuestras ciudades capitales. (...) Por pérdida, quiero decir la erradicación de lo cívico, o sea, la eliminación del tipo de edificación que define espacios urbanos útiles, interesantes, bellos, capaces de ser añorados, e incluso de engendrar el orgullo de ser ciudadano de tal lugar.(...) Por contraste, La Habana sigue siendo una gran ciudad cívica. Aunque los años de la Revolución hayan sido un episodio afortunado en lo que concierne la preservación de la ciudad, la historia no ha concluido. Es ahora política oficial del gobierno cubano invitar a la inversión extranjera en la industria del turismo. (...)ya se percibe otra ola de inversión cuando se suspenda el embargo norteamericano. Esta, filtrada por el exilio Cubano en Miami, será dirigida hacia La Habana, ciudad de sus sueños. ¿Quiénes, entonces, protegerán a la ciudad? Los códigos urbanos que se administran en Cuba, los que sirvieron para proteger la ciudad hasta ahora, no fueron concebidos con vistas al desarrollo urbano tipo norteamericano. Los códigos vigentes solo protegen a la ciudad de cambios pequeños iniciados por individuos. No responden a la metodología de las grandes empresas de desarrollo, acostumbradas a barrer en limpio la trama urbana con tal de acomodar el movimiento y el aparcamiento masivo del automóvil.” (Duany, 1997).

de medicina; van adquiriendo cada vez mayor prestigio las capacidades científicas en materias como la biotecnología y la informática medica... La vida cultural, artística y científica de la ciudad tiene ya un creciente atractivo para la región.

Finalmente, en un sentido aunque físico, quizás menos aparente, pero de gran trascendencia urbana y económica, existe un potencial en las grandes **posibilidades de densificación y reconversión** (ver figura 10) que tiene la capital. Se trata de una ciudad ya muy extensa, que debiera crecer en su radio actual. Ello podría ahorrar inversiones en extensión de infraestructura, y funcionar con menos metros de cable, de tuberías, de vías de transporte, etc. La ciudad tiene su potencial de crecimiento dentro de ella. Hay que lograr superar la eterna tentación del crecimiento expansivo, en zonas nuevas, y hacer una ciudad mucho mejor, más humana y más vivible en el territorio que ocupa actualmente. Por otra parte, se señalaron ya un sinnúmero de grandes instalaciones que por su obsolescencia tecnológica han congelado grandes extensiones de terreno que puede y debe ser utilizado, aprovechando atractivas localizaciones a través de la reconversión de áreas e infraestructuras obsoletas.



LA HABANA: OPORTUNIDADES.

¿Cuáles serían entonces, algunas de las oportunidades que la Habana no debiera dejar pasar?

- Hacer ciudad sobre la ciudad

Hay que hacer ciudad sobre la ciudad, hay que construir la Habana sobre la Habana, no en otro lugar. Y para ello hay que debatir y decidir qué zonas hay que rehabilitar, regenerar, reparar (y, naturalmente, cómo, con quién, con qué y cuándo) y cuáles hay que renovar, reconvertir o reurbanizar. No tiene sentido seguir ocupando áreas nuevas (y encareciendo la infraestructura necesaria) ni dejar deshacerse en nuestras manos un patrimonio urbano excepcional.

- Ofertar calidad global.

La oportunidad para la Habana no es tanto ofrecer *cantidad* como *calidad*, calidad humana y urbana, calidad global (que se mide en eficiencia en los servicios, seguridad

ciudadana, diversidad de opciones, valores arquitectónicos y ambientales, ofertas culturales...), pero sobre todo entendida no de forma estrecha, reduciendo la propuesta a una serie de enclaves excluyentes ofertados en medio de un paisaje banal y excluido.

- Defender y recuperar el espacio público.

En otros lugares, los espacios comerciales cerrados, la dinámica de la propiedad privada, el espacio exclusivo del automóvil, la inseguridad ciudadana han llevado a la crisis del espacio público. Desde el punto de vista físico, el espacio público es el que da forma y sentido a la ciudad, ordenando las relaciones entre edificios, equipamientos, monumentos, vías y espacios abiertos. Desde el ángulo jurídico, es un espacio sometido a regulación por parte de la administración pública, que garantiza la accesibilidad a todos, fija sus condiciones de utilización y de la instalación de actividades. En una dimensión sociocultural, es un lugar de relación, de identificación, expresión y comunicación ciudadana (Borja, 2003). La Habana puede y debe recuperar el urbanismo del espacio público.

- Reaprender a combinar lo público y lo privado.

Si bien es útil aprovechar oportunidades de cooperación con el capital internacional para renovar y ampliar redes como las del agua o los teléfonos, hay que llevar cuidado en no caer en la tentación de vender la oferta urbana demasiado barata frente al dumping urbano que se genera con las modas “estratégicas”. Es peligroso, por ejemplo, ceder a la “festivalización” del urbanismo, poniendo los recursos públicos y los esfuerzos ciudadanos en función de eventos o acontecimientos deportivos internacionales, orientándolos en una dirección que no responde a prioridades sociales, quizás menos vistosas pero más importantes para sectores amplios u necesitados de la población. Los costos sociales y ambientales pueden ser muy altos.

- Mejorar la cooperación público-público.

Se habla cada vez más de la cooperación público-privada, pero cada vez menos de la público-pública. Y es un reto importante en un país donde las estructuras y comunicaciones verticales están mucho más aceptadas que las horizontales. La superposición de atribuciones entre administraciones en algunas zonas de la ciudad complica innecesariamente la gestión de los recursos y el funcionamiento ciudadano. Ello es particularmente importante en una ciudad como la Habana donde se superponen administraciones nacional, provincial y municipales con “grupos”, “oficinas” y otras entidades con intereses y atribuciones paralelas o, a menudo, superpuestas.

- fortalecer y renovar los instrumentos de planeamiento de la ciudad

La política urbana no puede apoyarse únicamente en las formulas normativas del planeamiento tradicional que no facilitan actuaciones rápidas y flexibles ni la concertación de actores. Es necesario vincular los planes con los proyectos y las inversiones a través de la programación y la gestión, lo cual a su vez requiere abrir espacios de concertación a una diversidad de agentes económicos y sociales capaces de negociar y encontrar áreas de actuación conjunta. Además, una cosa es el planeamiento y otra es que luego exista la voluntad política, los recursos financieros, la capacidad de gestión pública y/o privada y el ambiente social propicio para que la respuesta sea adecuada y eficaz. Hay que aprender a combinar mejor objetivos con oportunidades. Si los objetivos no están claros y consensuados, no pueden aprovecharse las oportunidades, pero si no hay mecanismos de gestión y de gobierno que permitan actuaciones rápidas y flexibles tampoco se alcanzaran los objetivos, por mas nobles que estos sean.

Carlos García Pleyán

Diciembre 2003

REFERENCIAS:

Betancourt, R.: **Metropolitan governance and growth management in a socialist economy: the case of Havana, Cuba.** ·3rd International Conference on Decentralization. EDSA Manila Philippines. 2003.

Borja, J.: **El espacio publico: ciudad y ciudadanía.** Barcelona 2003.

Duany, A.: *Solo nos queda La Habana.* Prefacio para el libro de Eduardo Luis Rodríguez sobre **La arquitectura de La Habana del siglo XX. 1997**