

La Habana republicana: seis décadas de desarrollo urbano en la capital de Cuba

Eduardo Luis Rodríguez

Arquitecto e historiador. Revista Arquitectura Cuba.

Cuando el primero de enero de 1899 el General español Adolfo Jiménez Castellanos cedía su puesto al frente de Cuba al Mayor General John R. Brooke, no solo estaba traspasando el mando de la Isla a los Estados Unidos, sino que también estaba adelantando en un año el arribo al país del nuevo siglo, equiparado simbólicamente con la llegada definitiva de una modernidad renovada. Así quedaba sellada la tendencia a tratar de ir delante de los tiempos, que marcaría las próximas décadas del acontecer nacional, en un esfuerzo ilusorio, pero reconfortante, por tratar de olvidar el pasado y borrar el atraso que significaban cuatro siglos de dominación colonial. No solo los cubanos eran conscientes de esto, sino también los norteamericanos, quienes desempeñaron a cabalidad su papel renovador al introducir en el país cuanto adelanto científico y técnico fue posible.¹ De ese modo, se consolidaba una influencia iniciada años atrás, que se desarrollaría en el futuro hasta llegar a ser un componente esencial en la historia nacional.

Si bien durante el siglo XIX se habían producido considerables mejoras, estas no eran suficientes para considerar como buena la situación de la Isla,

particularmente después de una guerra en la que ambas partes habían sufrido un considerable desgaste: la agricultura se había deteriorado, la economía se encontraba estancada y las necesidades mínimas generales de la mayoría de la población estaban insatisfechas. El gobierno español había promovido desde los años 20 de ese siglo, la inmigración extranjera, ya de por sí considerable, a la que se había unido la intensa corriente migratoria del campo a la ciudad, más los campesinos que habían permanecido en esta luego de la reconcentración ordenada por Valeriano Weyler.² Esta gran cantidad de nuevos residentes en las ciudades —y en particular en La Habana— agudizaba la precaria situación en todo sentido, pero también constituía una considerable mano de obra, lista para emprender la reconstrucción.

Pocos meses después de que el General Leonard Wood asumiera el gobierno del país en sustitución de Brooke, ya se habían consolidado los profundos cambios estructurales y organizativos que permitirían poner en marcha la renovación económica y física por tanto tiempo esperada. El énfasis inicial fue puesto en los servicios de salud y educación, por lo que se

construyeron nuevos hospitales y escuelas, y otros se renovaron. El gobierno norteamericano —igual que antes el español— abrió las puertas a la inmigración, así como al establecimiento de gran cantidad de inversionistas extranjeros, en especial a la banca estadounidense, que permitió el financiamiento de muchos negocios, y a las compañías constructoras, que desempeñaron un papel esencial en la reconstrucción y en la introducción de nuevas tecnologías de avanzada.

Además del acondicionamiento de las redes técnicas y viales, desde el primer momento la construcción de la Avenida del Golfo o Malecón fue considerada como algo imprescindible no solo desde el punto de vista funcional, sino para lograr un cambio de imagen en la ciudad.³ Esto había sido percibido desde el siglo anterior por los gobernantes españoles, quienes encargaron al ingeniero militar Francisco de Albear un proyecto de paseo cuyas complejidades constructivas y alto costo sentenciaron su destino al olvido. El pragmatismo norteamericano lograría lo que no hizo la sensible creatividad de Albear. El proyecto de Malecón, realizado por los ingenieros Mead y Whitney, era poco más que una obra de ingeniería —compleja estructural y constructivamente—, pero de diseño muy simple, del que incluso se eliminaron durante la ejecución las únicas concesiones estéticas que hacían: unas luminarias de cierto sabor colonial colocadas sobre el muro y una franja continua de arbolado en la acera opuesta. Sin ellas, el proyecto quedó reducido a un muro de contención en perenne batalla contra la tierra, no contra el mar: este demostró tempranamente su capacidad para desbordarlo con periodicidad e intensidad alarmantes. Sin embargo, la riqueza paisajística del lugar es tal, que rápidamente se convirtió en la fachada por excelencia de la ciudad, en su valor visual más ponderado.

Las obras se realizaron solamente en unos pocos cientos de metros en dirección oeste y a partir del Castillo de la Punta, en cuya explanada se construyó una glorieta diseñada por Charles B. Brun, arquitecto de origen francés radicado en Nueva York, quien poco después construiría otras importantes obras en Cuba. Esta glorieta, de clásica apariencia, albergaba a las bandas musicales en sus retretas vespertinas y marcaba simultáneamente el comienzo —o el fin— del Malecón y del Paseo del Prado, también mejorado como parte del plan de obras del gobierno interventor. El Malecón quedaría así definido en su tramo inicial y preparado para las sucesivas ampliaciones —todas siguiendo el diseño original— que llevarían a cabo los gobiernos siguientes hasta alcanzar el límite del río Almendares, con hitos significativos en esta trayectoria, tales como el monumento a Antonio Maceo, héroe de las guerras de independencia, emplazado en 1916 en el parque del

mismo nombre, según diseño del italiano Doménico Boni. Años después fueron demolidas tanto la glorieta al inicio del recorrido como la pérgola del parque, proyectada por Francisco Centurión, las cuales eran componentes de importancia en el sistema monumental y de cualificación urbana desarrollado en estas décadas, y cuya culminación —tardía cronológicamente, pero adecuada conceptualmente— fue el monumento al general y presidente de la República José Miguel Gómez —realizado por otro italiano, Giovanni Nicolini—, una especie de reducción a escala caribeña del monumento italiano a Víctor Emanuel II. Los trazados de la calle G o Avenida de los Presidentes, donde se emplazó, y de la cercana Paseo o Avenida de los Alcaldes, databan del siglo anterior, cuando se urbanizó El Vedado, pero no fue hasta comienzos de los años 20 del siglo pasado, que se acondicionaron con pavimento, jardinería y algunas estatuas de personajes de la historia y la política cubanas.⁴

El mejoramiento del Prado se completó con una serie de espléndidas residencias resultado, en la mayoría de los casos, de remodelaciones de casas coloniales cuya discreción neoclásica se sustituyó con la profusión decorativa de moda, sobre todo en las fachadas, ampliadas en altura y con nuevos portales. Estos se convirtieron en un tema favorito por aquellos años, aunque su presencia era recomendada desde la promulgación de las Ordenanzas de la Construcción en 1861. El ímpetu constructivo del momento fue propicio para insistir en la conveniencia del uso público de los portales, y a tal fin el Ayuntamiento dictó una resolución en 1899 para ceder gratuitamente a los propietarios de casas en el Prado el terreno necesario para avanzar con portales, con la condición de que estos fueran para la circulación pública. Asimismo, en 1907 se acordó indemnizar a los propietarios obligados a construir portales en determinadas vías. Tal decisión se tomó a partir de las conclusiones de la comisión que analizó el asunto, y sentenció:

La Comisión entiende que puede admitirse en autoridad de cosa juzgada la conveniencia pública de los portales o soportales en estos climas, destinados como están a albergar al transeúnte de los rigores del sol de los trópicos y de la inclemencia de nuestras lluvias de régimen torrencial. Los beneficios que al procomún prestan los portales se estiman tan evidentes que la Comisión no titubea al recomendar su adopción en toda la latitud que pueda dárseles dentro de las leyes de la estética y buena urbanización y sujetándolos a los planos que para el ornato y mejora de la ciudad apruebe el Ayuntamiento.⁵

Resoluciones como esta fueron el origen de la proliferación casi al infinito de columnas, en cantidad tal que motivó la caracterización de La Habana como «la ciudad de las columnas», hecha por el novelista Alejo Carpentier en su ensayo del mismo nombre. Tal certeza

denominativa no se cumplía, sin embargo, con la exagerada afirmación de que se podía avanzar por kilómetros bajo techo: desde el momento de la terminación de los primeros portales comenzó la batalla entre el dominio público y el privado, y muchos de los espacios originalmente destinados al tránsito colectivo se convirtieron en cotos familiares.

El impacto urbano de las nuevas construcciones en las tres primeras décadas del siglo xx fue muy fuerte en las zonas tradicionales. Si antes eran las torres de las iglesias las que sobresalían del entramado colonial, ahora se comenzaban a producir interesantes superposiciones de lenguajes estilísticos, e incluso hubo zonas que adquirieron una identidad que, en alguna medida, oponía una nueva monumentalidad al sencillo ambiente urbano colonial, de proporciones más humanas. El área del Ring de La Habana, anteriormente ocupada por las murallas y urbanizada como reparto a partir de 1865, asimiló sin dificultades intervenciones para las que estaba preparada, pero en algunas calles las nuevas presencias edilicias fueron más impuestas que deseadas, aunque el resultado final añadiera siempre un nuevo interés a la ya de por sí rica espacialidad habanera. Otras intervenciones mucho menos ambiciosas produjeron ambientes urbanos muy atractivos a nivel comunitario, como el conjunto de viviendas para obreros financiados por Pedro Gómez Mena, de indudable sabor andaluz y acogedora escala, proyectado por Roberto Agüero y construido en 1926.

Este conjunto, compuesto por varias tiras continuas de viviendas de dos plantas, se encuentra entre las calles Desagüe, Plasencia, Retiro y Peñalver, en Centro Habana. En general, la vivienda obrera no fue preocupación principal de ningún gobierno republicano. Solamente tres experiencias de mayor significación y resultados parcialmente valiosos fueron ejecutados: el barrio obrero de Pogolotti, realizado por el gobierno de José Miguel Gómez entre 1910 y 1912; la urbanización Lutgardita, promovida por Gerardo Machado y construida en 1929 según diseño de Govantes y Cabarrocas; y el Barrio Obrero de Luyanó, incluido en el Plan de Obras de Ramón Grau San Martín y ejecutado hacia 1948 por la Secretaría de Obras Públicas.

La progresiva recuperación económica, el sostenido crecimiento demográfico, la mejoría del transporte con la introducción del automóvil en 1898 y del tranvía eléctrico en 1901, así como la relativa seguridad que poseían las inversiones en bienes raíces, motivó la proliferación de nuevos repartos hacia el sur y el este de la ciudad en forma totalmente anárquica, dada la ausencia de un plan maestro de crecimiento urbano y los desmedidos intereses especulativos. La depauperación social y ambiental del Cerro motivaron

el ascenso de El Vedado en la preferencia de los nuevos ricos, y se inició en él un proceso de compactación y cambio de imagen que culminaría en los años 20. La ciudad, confinada en su desarrollo norte entre la bahía y el río Almendares, comenzó a necesitar expandirse más allá de sus límites naturales.

Desde la primera década del siglo xx se habían iniciado estudios para facilitar el acceso —y por consiguiente, la urbanización— de los extensos terrenos ubicados al este, al otro lado de la bahía. Propuestas como las de los ingenieros Diego Lombillo Clark y Leopoldo Freyre de Andrade fueron frenadas por las dificultades técnicas que implicaba tal empresa. Más racional y fácil resultaba superar cómodamente el río Almendares y continuar la tendencia de crecimiento hacia el oeste que había caracterizado desde siempre la expansión de la ciudad. En esa zona, al otro lado del río, se produjeron las tres experiencias urbanísticas más interesantes y novedosas del momento: los repartos Miramar, Country Club Park y La Playa.

Miramar fue el primero de ellos, y ganó poco a poco el favor de muchos de los que contaban con capital suficiente para comprar un solar en esa privilegiada zona, inmediata al río y al litoral, cercana a la ciudad, pero a la vez segregada de ella y de sus problemas. La urbanización fue promovida, entre otros, por Ramón González de Mendoza y José Luis Rodríguez, y en su concepción participó el importante arquitecto Leonardo Morales, poco después de terminar sus estudios en la Universidad de Columbia. Su prolongada estancia en Nueva York quizás explique la evidente referencia del trazado de las calles de Miramar al de Manhattan, con sus manzanas rectangulares. Incluso la forma alargada del terreno colindante con el mar y el río y terminado en un apéndice —la Puntilla—, recuerda, con enorme diferencia de escala, a la famosa isla neoyorquina. El reparto, aprobado en 1911, pero cuyo auge comenzó hacia 1918, se compone de una retícula rectangular uniforme de cuatro avenidas longitudinales y 19 calles transversales, todas arboladas, enmarcando 54 manzanas de aproximadamente 200 por 100 metros. Una de las avenidas, la Quinta, está entre las más hermosas de la ciudad. En su proyección y mobiliario urbano participó también el afamado arquitecto norteamericano John H. Duncan —autor de la tumba del general Grant, entre otras relevantes obras—, quien colaboró con Morales en algunos proyectos. A pesar de la considerable calidad ambiental del reparto, en él se cometió un grave error urbanístico de consecuencias muy negativas para La Habana. Con posterioridad a su desarrollo inicial, en sus promotores primó el afán especulativo y de lucro, por encima de una concepción unitaria de la ciudad que hubiera permitido la continuación del Malecón hacia el oeste,

para otorgarle así a la zona la cualificación excepcional de poseer un extraordinario balcón marítimo. Pero se prefirió parcelar y vender también los terrenos adyacentes al mar, de modo que este es hoy apreciable solo de manera intermitente.

La novedad del Country Club Park, por su parte, consistió en ser el reparto que introdujo en Cuba la configuración en retícula irregular sinuosa influida por la ciudad-jardín de Ebenezer Howard, de cuyas teorías se extrapolaron nociones que condujeron a un aspecto campestre o rural, con predominio de la vegetación sobre lo construido. Otros elementos claves de la concepción de Howard, como el carácter autosustentable de sus comunidades, fueron obviados con toda lógica, puesto que el reparto fue concebido para los sectores de mayor poder económico de la sociedad, como lo reafirman las generosas dimensiones de las supermanzanas (algunas llegan a tener 400 por 200 metros) y de las parcelas, de 2 500 m² como promedio. La calidad ambiental del lugar es excepcional, pero no compensa cierto sentido de desorden y desorientación inherente a este tipo de configuración pintoresquista, que también debe mucho a la obra de Frederick Law Olmsted y, en menor medida, a la de John Nolen. La urbanización, de 21 manzanas y 543 parcelas, fue diseñada en 1914 por el arquitecto paisajista norteamericano Sheffield A. Arnold, de Boston, y el financiamiento provino de la Havana Country Club Park Investment Company, uno de cuyos principales accionistas era Frederick Snare, presidente de la Snare & Triest Construction Company. Además de la inusual amplitud y de la extraordinaria profusión de árboles y jardines, el reparto se beneficia de la inclusión de un lago cuyas riberas eran de acceso comunitario, concebidas como parque. Otra área para este fin se proveía en las cercanías, donde también se hallaban los campos de golf del Country Club of Havana. Estos elementos hicieron de esta la urbanización más exclusiva de la ciudad, en la que se construyó la mayoría de las mansiones más lujosas del país.⁶ La presencia de otras funciones, además de la residencial, hubiera aportado mayor riqueza compositiva al Country Club Park, a costa de sacrificar algo de la privacidad y el elitismo que lo distinguen.

Con un sentido más integrador fue concebido el reparto llamado Parque de Diversiones y Residencias de la Playa de Marianao, aprobado en 1916. La intención de sus promotores, los abogados Carlos Miguel de Céspedes y José Manuel Cortina, fue la de crear una especie de resort que compitiera con los más famosos del mundo, y en la prensa de entonces abundan las alusiones en este sentido a Niza, San Sebastián, Mónaco o Newport. Los ingenieros Santiago Rodríguez y Eduardo Prats concibieron una

estructuración similar a la del Country Club, pero en menor escala y menos sinuosa. La gran avenida Habana, continuación de la Quinta Avenida de Miramar, seccionaba en dos el área de la urbanización. Hacia el norte y colindando con el mar, una ensenada y un pequeño lago, se emplazaba una extensa zona recreativa con parques de diversiones, áreas verdes, glorietas, balnearios, un funicular, un teatro y dos hoteles, el mayor de ellos proyectado por el norteamericano Robert Oldrine. Al otro lado de la avenida se ubicaba la zona de grandes residencias concebidas solo para veraneo, lo que contradice la inclusión en el sector de una escuela. También se reservaba un área para una iglesia y otra para un casino. Elementos de importancia eran, además, un hipódromo y el proyectado, pero aún no construido, edificio del Havana Yacht Club. Todos los edificios que se fueran a construir en el lugar debían ser aprobados por una comisión técnica encargada de garantizar la calidad y coherencia entre sí de los proyectos.

A pesar de tal interés y de la, a veces, excesiva propaganda realizada, el proyecto fue un fracaso total. La alta burguesía prefirió invertir en residencias particulares en el Country Club Park, en lugar de hacerlo en la insegura y todavía incipiente industria del turismo, sometida a las irregularidades de la moda. La crisis económica nacional de 1920 y 1921 eliminó cualquier esperanza de éxito que aún tuvieran los promotores del reparto. Solamente se ejecutó, casi en su totalidad, el sistema vial, y entre 1919 y 1920 se construyeron el casino y algunas pocas residencias-modelo, obras diseñadas por el arquitecto mexicano Rafael Goyeneche, jefe técnico de esta aventura urbana, quien luego de estudiar en Bélgica introdujo aquí, en estas y otras construcciones, abundantes evocaciones europeas.

El arquitecto francés Georges Turck, contratado para realizar el proyecto paisajístico general y los interiores de las edificaciones, no tuvo oportunidad de comenzar su labor. En cambio, otro francés contratado años más tarde por el propio Carlos Miguel de Céspedes —ahora Secretario de Obras Públicas del gobierno de Gerardo Machado—, desarrolló una intensa actividad proyectual, aunque no vio construido casi ninguno de sus diseños. En sus tres prolongadas estancias en La Habana entre diciembre de 1925 y marzo de 1930, Jean Claude Nicolas Forestier realizó aproximadamente treinta anteproyectos, todos dentro de una concepción a lo Haussmann, que pretendía el afrancesamiento monumental de la ciudad, que se iba ya convirtiendo en la capital más importante del Caribe. La importancia de Forestier en Cuba ha sido muy exagerada en los últimos años, en consonancia con el redescubrimiento y reconocimiento internacional de su figura, hecho que ha minimizado la apreciación de lo traumáticas que hubieran resultado algunas

intervenciones propuestas por él, principalmente la apertura de una red de grandes bulevares rectilíneos superimpuesta en el tejido de la ciudad, incluida la ampliación de la calle Teniente Rey, en el centro histórico. Pero aún más inapropiada resulta la concepción general de su propuesta de un Sistema de Avenidas y Parques que, si bien dotaría a La Habana de abundantes áreas verdes y eficientes avenidas, lo hacía con una rigidez y frialdad que hubieran afectado para siempre la identidad tropical de la ciudad. No obstante, sus propuestas se correspondían con las teorías y el gusto del momento, e incluso varios autores cubanos (Ramón Meza, Raúl Otero, Enrique J. Montouliou y Pedro Martínez Inclán, entre otros), habían realizado planes directores de similar intencionalidad, aunque de menores proporciones. La elección de Forestier en detrimento de estos profesionales para ejecutar el importante plan concebido por el Secretario de Obras Públicas, a fin de dar a la ciudad una imagen de gran capital —europea, no latinoamericana—, encuentra su explicación en el razonamiento, de lógica implacable, de que siempre es preferible tener un original en lugar de una copia.

Carlos Miguel de Céspedes, «el dinámico», «el Haussmann cubano», fracasó en esta ocasión como en la anterior. La mayoría de los proyectos de Forestier requerían un largo proceso de adecuación y terminación hasta su fase ejecutiva. Solo unos pocos, entre ellos la Avenida de las Misiones y la remodelación del Paseo del Prado, fueron construidos. La crisis económica internacional de 1929 puso fin a los sueños megalómanos de Machado y de Céspedes, y al año siguiente se dictó una ley derogando la de 1925, que establecía la ejecución del ambicioso Plan de Obras Públicas y del Plan de Ensanche y Embellecimiento que motivó la contratación de Forestier.⁷ Los críticos años posteriores a esta experiencia implantarían concepciones más racionales y más adecuadas a la realidad nacional.

Aunque en estas décadas continúa la temprana tendencia hacia la construcción de edificios de oficinas y bancos, son los hoteles (Sevilla y Nacional), los clubes sociales (Havana Yacht Club y Vedado Tennis Club), los palacios de las sociedades regionales españolas (Centro Gallego y Centro Asturiano), y las sedes gubernamentales (la Cámara de Representantes y el Palacio Presidencial), los que definen tempranamente las principales tendencias tipológicas. Entre tanto edificio notable por su diseño y su fuerte incidencia urbana, sobresale, sin duda alguna, el Capitolio Nacional, una de las obras más importantes construidas en Cuba en cualquier época. Con frecuencia menospreciado por críticos radicales que aducen un excesivo parecido con el de Washington, es en realidad una excelente obra que sigue una pauta tipológica trazada con anterioridad;

algo muy normal en la práctica arquitectónica de las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, período en el que se construyeron los capitolios de muchos estados norteamericanos y varios en América Latina, y salvo pocas excepciones, todos asimilaban en mayor o menor medida la influencia del de Washington.

Las obras del Capitolio Nacional fueron ejecutadas entre 1926 y 1929 por la firma Purdy & Henderson, según un diseño arquitectónico derivado de las diversas propuestas de varios arquitectos, entre ellos, Félix Cabarrocas y Mario Románach (padre), Govantes y Cabarrocas, y Raúl Otero. La imagen final es sumamente monumental y bien proporcionada. La fachada principal, de piedra de capellanía, se extiende por más de 200 metros hasta culminar, a ambos extremos, en los hemiciclos dedicados al Senado y la Cámara de Representantes. Resulta extraordinario el pórtico de entrada con sus enormes columnas jónicas y las elegantes logias que, emplazadas a cada lado, reinterpretan con una nueva dimensión los tradicionales portales de la ciudad. La cúpula, de casi 92 metros de altura, se remata con una linterna en forma de diminuto templo, del cual se proyectaban por las noches cinco rayos de luz en representación de las cinco puntas de la estrella de la bandera cubana. En el interior resulta particularmente extraordinario el Salón de los Pasos Perdidos que, con su techo casetonado y sus pisos de mármoles de variados colores, se desarrolla a ambos lados de la rotonda central que funciona como vestíbulo, y en la que se emplazó un diamante para señalar el inicio de la carretera central. Una vez terminado, el Capitolio habanero fue calificado por la prensa, no exenta de cierto fervor nacionalista, como uno de los edificios más bellos del mundo.

En términos de arquitectura, las obras de carácter público construidas en gran cantidad entre 1900 y 1930 cambiaron para siempre, con su jerarquía puntual y su presencia monumental, el aspecto de La Habana. Fueron estos los años en los que se cubrió de capiteles y cornisas, guirnaldas y florones, cúpulas y balaustradas, entre otros elementos cuya dócil aceptación y extensión sin precedentes confirman el carácter ecléctico de la ciudad sobre su tantas veces pretendido barroquismo.

La repercusión en Cuba de la crisis económica mundial de 1929 y su posterior período de depresión se reflejó en la disminución del crecimiento de las ciudades y en particular de La Habana, cuya evolución en las primeras décadas del siglo XX había sido vertiginosa. Los años 30 transcurrieron con un ritmo lento que fue acelerándose hasta la Segunda Guerra Mundial, cuando se produjo nuevamente un florecimiento económico, por los altos precios del azúcar. El año 1945 marca —a la vez que el final de la guerra— el inicio de un período de auge arquitectónico

y urbanístico; su efecto sobre la ciudad fue de magnitudes sin precedentes, sobre todo en términos cuantitativos.⁸

Los factores que en épocas anteriores habían sido determinantes en la evolución urbana (recuperación económica, crecimiento demográfico, construcción de viales y carreteras, mejoramiento de los medios de transporte, además de un incipiente desarrollo industrial), reiteraron ahora, con ímpetu desbordado, su incidencia en la ciudad, en la que abundaban los terrenos yermos de propiedad particular y faltaban los mecanismos de control adecuados para ordenar su aprovechamiento en operaciones inmobiliarias, de modo que una multitud desordenada de nuevos repartos, casi siempre de mediocre concepción, desbordó los límites del territorio urbanizado y reforzó el eje de crecimiento suroeste, principalmente. El sector constructivo se sumaba así, una vez más, a la carrera en pos de la modernidad avanzada que, como continuación del mismo sentir colectivo de principios de siglo, se había apoderado de la sociedad cubana. En virtud de tal espíritu de avanzada, y también de la inevitable emulación entre industriales y comerciantes, se introducían con asombrosa frecuencia desde los más banales adelantos para la cocina hasta las tecnologías ya imprescindibles para la construcción.

Las comunicaciones con el oeste se mejoraron notablemente con la terminación en 1953 y 1959 de dos túneles bajo el río Almendares, y esto propició la rápida aceptación de algunos nuevos repartos: el Habana-Biltmore, proyectado por el ingeniero Ignacio Pérez en 1947, se convirtió en los años 50 en una zona residencial privilegiada. Pero las distancias que recorrer, ya considerables, hicieron resurgir poco a poco el interés en urbanizar áreas más céntricas, y así surgió el reparto Nuevo Vedado, diseñado por el ingeniero Juan Granados en 1949, y Santa Catalina, que introducía novedosas soluciones, concebido por el arquitecto Emilio del Junco en 1957. Como resultado de este interés renovado por las zonas céntricas y de la promulgación de la Ley de Propiedad Horizontal en 1952, se produjo la proliferación de torres de apartamentos de lujo en la zona a todo lo largo de El Vedado, muchas de ellas cercanas al mar y con extraordinaria vista. Los diseños, en cambio, eran de poco interés y repetían piso a piso la misma solución de planta con balcones en voladizo que los hacían parecer, al decir de algunos críticos, grandes escaparates con todas las gavetas abiertas. Evidentemente, el interés de los arquitectos se concentró en solucionar el aspecto estructural de estos semirrascacielos que, a la vez que demostraban la capacidad técnica y constructiva alcanzada, también producían un fuerte impacto sobre el perfil de la ciudad y su funcionamiento. Entre todos

se destaca el Focsa (Fomento de Obras y Construcciones, S.A.), proyectado por Ernesto Gómez Sampera, que planteaba la autonomía absoluta del nuevo tipo de vivienda en altura, con todos los servicios necesarios en el basamento, y que al momento de su terminación, en 1956, era uno de los edificios de estructura de hormigón armado mayores del mundo.

Mientras las zonas más antiguas de la ciudad se depauperaban progresivamente con la recurrente conversión de los antiguos palacios señoriales en casas de vecindad, la presencia conjunta de algunos notables edificios de oficinas y servicios en el área de La Rampa manifestó, en la década de los 50, una tendencia hacia la creación de un nuevo centro de ciudad, con características mixtas de polo administrativo y recreativo, que se consolidó años después.

El desarrollo hacia el este, largamente deseado, fue al fin incentivado con la construcción del túnel bajo la bahía, diseñado y terminado, en 1958, por la compañía francesa Société des Grands Travaux de Marseille, notable obra de ingeniería que permitió eliminar el prolongado recorrido, antes necesario, para acceder a los repartos Santa María del Mar y Guanabo, entre otros. El túnel promovió no solo el auge de los repartos existentes, sino también la realización de propuestas para la total urbanización de ese territorio, en gran parte virgen. La firma norteamericana Skidmore, Owings & Merrill no llegó a completar el proyecto que se le solicitó, pero sí lo hizo el destacado arquitecto milanés Franco Albini, cuya concepción planteaba una doble hilera de altas torres bordeando la vía principal y un centro urbano compacto, con exclusión de los automóviles.

Aunque fue la iniciativa privada la principal protagonista de la explosión constructiva que tuvo lugar desde la segunda mitad de los años 40 y durante todos los 50, también el sector estatal participó en ella. Cada nuevo gobernante intentó asumir un programa de obras públicas mayor que el anterior, en una competencia que indudablemente beneficiaba a la ciudad. Ramón Grau San Martín, junto a otras muchas obras realizadas entre 1944 y 1948, promovió la construcción del Barrio Obrero de Luyanó; Carlos Prío Socarrás priorizó la ejecución de carreteras y autopistas, entre ellas la terminación de la Vía Blanca, y planificó la realización —por primera vez en Cuba— de una exposición universal que debía desarrollarse en 1952 en los terrenos al este de la ciudad. Fulgencio Batista, luego de tomar el poder en ese año mediante un golpe de Estado, nombró en 1955 como Ministro de Obras Públicas al arquitecto Nicolás Arroyo, quien, a diferencia de sus predecesores (José San Martín, Manuel Febles Valdés), era un destacado profesional, con experiencia en el diseño y una exitosa práctica privada. Su vinculación desde años atrás con la vanguardia nacional y extranjera

lo colocaba en una posición ventajosa para integrar en sus planes a otros importantes arquitectos. Si las obras ejecutadas por los gobiernos anteriores adolecían, en general, de un mutismo expresivo que las banalizaba, ahora por primera vez se alcanzarían regularmente altos niveles de diseño capaces de identificar y destacar los edificios promovidos por el Estado. De entre un conjunto de realizaciones significativas (escuelas, hospitales, oficinas) sobresalen el Palacio de los Deportes (hoy Ciudad Deportiva) y el Teatro Nacional, ambos diseñados por la firma Arroyo y Menéndez.

Sin embargo, el propio desarrollo de la ciudad también acrecentaba problemas y conflictos anteriores. La falta de programas de realización de viviendas económicas había agravado considerablemente el ya enorme déficit habitacional,⁹ lo que a su vez había incidido en la proliferación de solares, ciudadelas y barrios insalubres. Ya se sentían dificultades con el abasto de agua en algunas zonas y con cierta frecuencia se producían congestiones viales. La inexistencia de grandes parques y zonas de arbolado era alarmante en relación con la extensión de la urbe y su población, así como la carencia o insuficiencia de algunos servicios básicos. De consecuencias más graves era la ausencia de un plan maestro que coordinara, regulara y definiera el crecimiento de la capital y propusiera soluciones a sus problemas.

Uno de los temas más discutidos durante este período fue, precisamente, la planificación integral, por la que clamaban muchos profesionales desde tiempo atrás y cuya perentoria necesidad se evidenció en el Forum de la Plaza Cívica, auspiciado en 1953 por el Colegio de Arquitectos. Desde 1938 se había convocado a un concurso internacional para la realización de un monumento a José Martí, considerado, por la profundidad de su pensamiento, la figura esencial de la Guerra de Independencia. El lugar escogido era la llamada Loma de los Catalanes, que los planes directores de Enrique J. Montoulieu, en 1922, y sobre todo, Jean Claude Nicolas Forestier, en 1926, habían señalado como el lugar idóneo para la ubicación del centro cívico de la ciudad, en el que debía establecerse una zona de grandes parques y edificios administrativos.¹⁰ En 1939, se dio el fallo del jurado, el cual no encontró entre los 47 diseños concursantes ninguno adecuado para representar la figura de Martí. Así comenzaba un largo y fraudulento proceso, que incluyó la celebración de otros tres concursos y la terminación del monumento casi veinte años después, según el proyecto de un equipo liderado por Enrique Luis Varela y el francés Jean Labatut, antiguo integrante del equipo original de Forestier.

La celebración del centenario martiano en 1953 había hecho retomar los planes de construcción del

monumento y de la llamada Plaza Cívica o Plaza de la República, de la que Varela fue nombrado coordinador. Es en estas circunstancias que se produce la sustitución del proyecto del arquitecto Aquiles Maza y el escultor Juan José Sicre, que había resultado vencedor en el último concurso, por el de Varela y su equipo. Las protestas que esta decisión ocasionó, además de los cuestionamientos sobre el emplazamiento que se venían haciendo, provocaron la celebración del Forum con el objetivo de arribar a conclusiones y recomendaciones que se harían llegar al gobierno. Luego de varios días de extensas presentaciones y debates, no exentos de acritud, se evidenciaron los turbios manejos en el proceso de selección del monumento; la concepción anacrónica de este y de algunos edificios concebidos en su derredor; el diseño inapropiado del conjunto y de la plaza, que en su versión final, no construida, seguiría un trazado axial inspirado en el mall de Washington D.C., sin olvidar el espejo de agua para lograr el reflejo de la versión cubana del obelisco americano; la desmedida especulación que, mediante la parcelación y venta de solares, había reducido el área de la plaza a menos de un tercio de la original; y, sobre todo, la ausencia total de planificación que había motivado algunos de los errores cometidos. Se cuestionaba el emplazamiento de la plaza y monumento en este lugar como consecuencia de los dictados de Forestier, a quien la vanguardia de arquitectos y estudiantes criticó duramente llamándolo «buen jardinero, pero no urbanista».¹¹ Por último, también se evidenció que, a pesar de las conclusiones, se continuaría la construcción de la plaza y el monumento sin cambio alguno.

El proyecto, que era una de las empresas constructivas de mayores dimensiones de toda la historia republicana, se convirtió en uno de los conjuntos más deficientes desde el punto de vista de su diseño urbano, carente, en lo absoluto, de una concepción rectora y unitaria que integrara sus diversos componentes de forma armónica. Los edificios circundantes aparentan estar en sus ubicaciones por azar; la enorme mole del Palacio de Justicia (actual Palacio de la Revolución) obstruye la visibilidad hacia una de las fachadas del monumento, finalmente convertido en un híbrido entre la torre de reminiscencias art deco, de Varela, y la estatua de Martí hecha por Sicre, extraída del proyecto original. El edificio del Tribunal de Cuentas (hoy Ministerio del Interior), el del Ministerio de Comunicaciones, el de la Renta de la Lotería (Junta Central de Planificación) y el Teatro Nacional, de los arquitectos Aquiles Capablanca, Ernesto Gómez Sampera, Lorenzo Gómez Fantoli y Arroyo y Menéndez, respectivamente, son de moderada y acertada concepción, mientras que el Palacio de Justicia, de José Pérez Benitoa, la Biblioteca Nacional,

de Govantes y Cabarrocas, y la sede del Banco de Fomento Agrícola e Industrial (Ministerio de Economía y Planificación), de la misma firma, son anacrónicamente monumentales. Por último, toda el área quedó sin conexión lógica con su entorno inmediato. La pavimentación en terrazas, los estanques y la vegetación nunca fueron realizados, y el pretendido homenaje a Martí se redujo a una ardiente explanada con algunos edificios incapaces de dialogar entre sí, y un obelisco que adquirió rápidamente el mote despectivo de «La Raspadura».

El resultado positivo del evento fue incentivar los esfuerzos hasta lograr la creación de la Junta Nacional de Planificación, en 1955.¹² Este había sido un paso largamente reclamado por todos los profesionales vinculados a la ciudad, entre ellos los agrupados en el Patronato Pro Urbanismo, fundado en 1942, y Pedro Martínez Inclán, quien en su Carta de La Habana, de 1950, situaba la necesidad de un Ministerio de Urbanismo como única vía para lograr la planificación integral de la ciudad.¹³

Una vez más se recurrió a un destacado profesional extranjero para la confección de las partes más importantes de la empresa: en el propio año 1955 se contrató al catalán Josep Lluís Sert, una de las figuras de mayor relevancia de la arquitectura moderna internacional, para dirigir el plan de La Habana. Sert se había establecido en los Estados Unidos, era Decano de la Harvard Graduate School of Design, y había fundado, en 1945, junto a Paul Lester Wiener y Paul Schulz, la firma especializada en urbanismo Town Planning Associates, que ya había realizado varios proyectos de envergadura en América Latina. Su primera visita a Cuba databa de 1939, y a partir de entonces mantuvo relaciones regulares con los profesionales cubanos miembros de la Agrupación Tectónica de Expresión Contemporánea (ATEC), el capítulo cubano de Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM). En particular, su amistad con Romañach y otros arquitectos de vanguardia había condicionado su estancia en Cuba entre 1953 y 1954, durante la que proyectó la urbanización Quinta Palatino, un hotel y cabañas turísticas en Isla de Pinos, así como varios conjuntos de viviendas apropiados para el clima del país, todos basados en la reiteración del patio.

En los siguientes tres años Sert trabajó junto a varios profesionales cubanos en la confección de un plan piloto, el primero realizado en Cuba con una base científica y un nivel de profundidad considerable, reflejado en la calidad y abundancia de estudios detallados. Se contemplaba el desarrollo de la ciudad a cincuenta años, y un crecimiento poblacional de hasta tres millones de habitantes, clasificados en sectores de

baja, media y alta densidad, con varios centros cívicos de funciones complementarias distribuidos por el territorio y conectados por una red vial con niveles jerárquicos, y la inclusión de un tren subterráneo. Se planeaba, asimismo, un sistema de espacios abiertos y de zonas recreativas culturales, además de la localización de zonas productivas, industriales, comerciales y bancarias.

El plan se basaba, esencialmente, en los criterios de zonificación que entonces enarbolaban los principales arquitectos modernos con énfasis casi místico, y en la temprana y visionaria comprensión de la importancia del turismo para el país. Sus mayores virtudes radicaban en la consideración total del territorio de la Gran Habana o Habana Metropolitana, que integraba a la ciudad tradicional los territorios de Marianao, Guanabacoa, Regla y Santiago de las Vegas; en la confección de una base documental completa y exhaustiva, tanto de inventarios como de propuestas; en la regulación zonal del crecimiento de la ciudad, proponiendo sectores específicos para ello y limitando otros; en la concepción policéntrica del territorio, y en la creación de un sistema de áreas verdes ramificado y expandido, sin enormes manchas puntuales.

Sus deficiencias fundamentales eran dos. Por una parte no llegaba a proponer regulaciones arquitectónicas y urbanas específicas por zonas, aunque es de presumir que estas se elaborarían con posterioridad. Su segundo error partía de la típica iconoclasia moderna hacia las preexistencias ambientales, en un momento en el que aún la conservación y restauración monumental no era tema prioritario, y sí la modernización de las ciudades. Los puntos críticos del Plan Piloto de Sert se relacionaban, en su mayoría, con este aspecto. En La Habana Vieja seleccionaba un grupo relativamente reducido de edificaciones «con valor arqueológico» y proponía su conservación. El resto no recibía un tratamiento específico y aunque muchas obras valiosas no sufrían ninguna transformación, varios extraordinarios ejemplares de la arquitectura colonial se perdían por las demoliciones necesarias para ampliar algunas vías y para ubicar una descomunal zona bancaria en el mismo centro del núcleo histórico. Otras estrategias propuestas, como el clareo interior de las manzanas para conseguir áreas de vegetación y parqueo, eran más aceptables y aún hoy se estudia su factibilidad.

La ubicación de una isla artificial con funciones recreativas en una concavidad del litoral ha sido muy criticada, aunque en realidad tal propuesta era consecuente con prácticas y proyectos anteriormente realizados en La Habana, y no significaba una transformación traumática de los valores del territorio. En cambio, el emplazamiento de su proyecto de Palacio Presidencial al otro lado de la bahía y entre las fortalezas

del Morro y la Cabaña, resultaba poco menos que absurdo, al eliminar la enorme potencialidad del lugar como la mejor zona de la ciudad para ubicar un parque de acceso público aprovechando sus valores históricos y paisajísticos y su conformación como un palco natural para contemplar la ciudad. Tal decisión obedecía principalmente a la necesidad de extraer la residencia presidencial del área conflictiva y de difícil control donde se encontraba, y es lamentable también por la excepcional calidad del proyecto, que hubiera sido más notable en una ubicación más lógica. Si treinta años atrás las ideas de Forestier se concretaron, al menos parcialmente, el plan de Sert no pasó de la etapa de diseño y propuesta: la implementación fue suspendida con el triunfo de la Revolución en 1959.¹⁴

El desarrollo urbano y arquitectónico durante las seis décadas republicanas previas había conformado para entonces una ciudad extraordinaria, con un área consolidada en el siglo xx mucho más extensa que la correspondiente a los cuatro siglos de dominación colonial, y de indudable valor patrimonial, el cual todavía hoy no es suficientemente reconocido y protegido.

Notas

1. La intención del gobierno interventor norteamericano de hacer evidente su superioridad respecto al anterior sistema colonial, se constata por el trabajo de diversos fotógrafos contratados a tal fin, con el encargo de ilustrar gráficamente el estado de atraso existente y el efecto de las recientes medidas renovadoras. Véase, al respecto, Miguel A. Bretos, «Imaging Cuba under the American Flag: Charles Edward Doty in Havana, 1899-1902», *The Journal of Decorative and Propaganda Arts*, Miami Beach, 1996, pp 83-103.

2. La llamada «reconcentración» consistió en una ley dictada por el Capitán General Valeriano Weyler el 21 de octubre de 1896. En virtud de ella, todos los campesinos debían pasar a vivir en ciudades con el objetivo de eliminar las fuentes de suministros del ejército mambí.

3. Leonard Wood concedió tanta importancia al Malecón que llegó a afirmar que el valor de los futuros gobiernos de la Isla se podría medir por sus esfuerzos en continuar su construcción.

4. La Avenida G debió irse completando con estatuas de los presidentes del país, y Paseo con otras de los alcaldes de la ciudad. Esto solo se realizó parcialmente, y algunas de ellas, como las de José Miguel Gómez y Tomás Estrada Palma, fueron derribadas con posterioridad al triunfo de la Revolución en 1959. Recientemente y bajo el patrocinio y la ejecución de la Oficina del Historiador de la Ciudad, ha sido restituida a su lugar la del primero, en lo que constituye un meritorio gesto de restauración histórica y urbana.

5. Tomado de *La Gaceta Oficial*, La Habana, 12 de julio de 1906, p. 4.

6. Actualmente toda la zona del antiguo Country Club Park, llamada ahora Cubanacán, está dedicada a usos diplomáticos, protocolares y oficiales.

7. La primera experiencia de Forestier relacionada con Cuba data de 1918, cuando el gobierno de Mario García Menocal le solicitó

un proyecto de parque en los alrededores del castillo de la Punta. Forestier lo hizo desde París sin visitar el lugar, y resultó inadecuado desde el punto de vista de la circulación vial. Carlos Miguel de Céspedes lo contrató no por este antecedente, que parecía desconocer, sino a sugerencia del Ministro de Bellas Artes de Francia, a quien había pedido el nombre de un profesional de ese país para encargarle el estudio del desarrollo futuro de La Habana.

8. Entre 1920 y 1957 se construyeron en La Habana aproximadamente 95 nuevos repartos y más de 60 en Marianao. En 1950, el presupuesto de obras inscritas en el Colegio de Arquitectos era de casi 46 millones de pesos, mientras que, en 1955, había subido a 55 millones. Datos tomados del artículo de Armando Maribona, «El fantástico crecimiento de la propiedad urbana en la Gran Habana», *Diario de la Marina*, La Habana, 15 de septiembre de 1957, p. 21.

9. El Ministro de Obras Públicas, Manuel Febles Valdés, estimaba en 20 000 el déficit anual de viviendas en 1949. *Arquitectura*, marzo de 1949, p. 25.

10. Aunque se ha afirmado en ocasiones que también la propuesta de plan director de Pedro Martínez Inclán planteaba la creación de un centro en la Loma de los Catalanes, en realidad la destinaba a un gran parque, y proponía consolidar el centro administrativo en la zona tradicional alrededor del Parque Central. Véase Pedro Martínez Inclán, *La Habana actual*. Estudio de la capital de Cuba desde el punto de vista de la arquitectura de ciudades, La Habana, P. Fernández y Cía, 1925.

11. En el Forum de la Plaza Cívica fueron comunes los ataques contra Forestier. Se insistió, no sin razón, en «el mito de un señor académico francés que estuvo hace muchos años [...] y quien, sin haber estudiado un verdadero plano regulador, señaló este lugar para la ubicación de un centro cívico». Reynaldo Estévez, «El Forum del Colegio de Arquitectos sobre la Plaza Cívica y el Monumento a Martí», *Espacio*, La Habana, mayo-junio de 1953, pp. 36-47.

12. La Junta, que tenía carácter de organismo asesor y consultivo, poseía como objetivo fundamental la elaboración del plan regulador nacional y de los planes reguladores regionales. Su director era Nicolás Arroyo, también Ministro de Obras Públicas, y su directiva quedó integrada por Eduardo Montoullieu como jefe del Plan Nacional; Mario Romañach, del de La Habana; Nicolás Quintana, de los de Varadero y Trinidad; y Jorge Mantilla, del de Isla de Pinos.

13. La llamada Carta de La Habana consiste en una serie de análisis y propuestas para la ciudad, que su autor redactó en el espíritu de la Carta de Atenas, del grupo CIAM. Véase Pedro Martínez Inclán, *Código de Urbanismo*. Carta de Atenas. Carta de La Habana, La Habana, P. Fernández y Cía, 1950.

14. No obstante, se continuó por algunos años la confección de planes que prestaban poca atención a la conservación del patrimonio construido. Uno de ellos proponía la construcción de un Centro Financiero Internacional en la zona del Ring, para lo cual se demolerían casi todas las edificaciones entre las calles Prado y Monserrate, desde el Parque Central hacia el mar, y se sustituirían por modernas torres de oficinas emplazadas en amplios jardines. Afortunadamente, no fue realizado.