

## **Introducción: un gran puerto histórico**

Comunicada con el mar por un largo canal de entrada, la bahía de La Habana ha ofrecido desde la misma creación de la ciudad en 1519 un resguardo muy seguro para las operaciones de carga de mercancías y embarque de pasajeros. El puerto siempre ha jugado un papel internacional de primer orden en la economía de la ciudad: en la primera mitad del siglo XVI fue la base para la exploración del Caribe y Golfo de México; después, desde mediados del siglo XVI hasta finales del XVIII, fue el lugar de reunión de las flotas españolas para el regreso a la península con los productos y tesoros americanos; más adelante y durante buena parte del siglo XIX, se convirtió en el puerto exportador de los productos producidos en Cuba, especialmente del azúcar; en la primera mitad del siglo XX fue un puerto importador de productos industriales y redistribuidor para toda el área del Caribe; por último, ha sido el principal puerto de comercio internacional concentrando buena parte del comercio exterior de Cuba de los últimos seis decenios.



*Canal de entrada con la fortaleza de La Cabaña en lo alto y fuente de Neptuno en la Avenida del Puerto*

Cada etapa histórica ha dejado una huella en el puerto de La Habana. Desde las grandes fortificaciones de defensa de los siglos XVI, XVII i XVIII hasta la industria y las edificaciones más recientes, son numerosos y valiosos los testimonios de la historia. Pero son especialmente significativas desde una visión de valoración, preservación y reutilización del patrimonio portuario algunas construcciones del siglo XIX (el faro y los almacenes San José) y sobre todo un conjunto de almacenes, una central termoeléctrica y una estación de ferrocarriles de los primeros decenios del siglo XX. En definitiva, la bahía de La Habana es un gran puerto en una histórica gran ciudad portuaria latinoamericana; sin duda una de las más bellas, interesantes y con mayor personalidad del continente.

Pero al igual que en muchos otros puertos del mundo las nuevas realidades del transporte marítimo moderno con buques cada vez más grandes han ido dejando obsoletos técnicamente los muelles de la bahía, especialmente los más antiguos. La limitación del calado impuesta por el túnel que atraviesa el canal de entrada de la bahía a una cota de -11,4 metros supone una seria restricción para el tráfico marítimo (solo pasan normalmente buques con 10 metros de calado como máximo).

Actualmente las nuevas esclusas del canal de Panamá están permitiendo el paso de los buques denominados *neo-panamax*, que con sus mayores dimensiones suponen menores costes y mayor eficiencia del transporte marítimo. El calado máximo de los barcos ha pasado de los 12,04 m de los *panamax* a los 15,20 m de los *neo-panamax*. Las dimensiones y las capacidades medias de los barcos mayores que ahora circulan por el Caribe son mucho mayores que en el pasado y la tendencia al crecimiento medio de los buques en esta área geográfica no ha hecho más que empezar. Pero si los *panamax* ya no podían entrar a plena carga en el viejo puerto de La Habana, los nuevos barcos que atraviesan el canal de Panamá y el estrecho de la Florida no pueden hacer escala en prácticamente ningún puerto del Golfo ni del Caribe. Por ello se ha decidido trasladar progresivamente a la cercana bahía de Mariel (a solo 42 km por mar o 52 km por tierra) los principales tráficos portuarios. La bahía de Mariel con mayores calados y con la nueva Zona Especial de Desarrollo para la instalación de industrias y almacenes está destinada a ser un polo logístico que asuma parte importante del tráfico marítimo internacional de Cuba en los próximos años.



*Terminal de San Francisco ya restaurada y dedicada a tráfico de cruceros*

Es una inteligente opción económica para el futuro de la economía cubana que puede volver a jugar un importante papel internacional. La terminal de contenedores ya está funcionando en Mariel y unas primeras empresas se están localizando en su polígono logístico e industrial.

### **Las posibilidades de reconversión del puerto de la habana**

El abandono de las operaciones portuarias comerciales en los frentes marítimos de los grandes núcleos urbanos de la bahía de La Habana y el traslado a Mariel de la terminal de contenedores como primer paso en la construcción de un gran puerto comercial moderno que absorba los tráficos portuarios actuales de la capital, abre la perspectiva de una gran

transformación de toda la gran área de la bahía de La Habana. Se trata de un área geográfica excepcional: una bahía urbana, completamente abrigada de forma natural, con un largo y hermoso canal de entrada (longitud 1,5 km) que la comunica con el mar Caribe, con un patrimonio arquitectónico e industrial a su alrededor extraordinario y con unas dimensiones (superficie 520 ha, perímetro 18 km) más que suficientes para convertirse en el nuevo gran centro urbano metropolitano y motor de desarrollo del siglo XXI.

La franja más cercana al mar de la bahía está ocupada por fortificaciones y espacios públicos (en el canal de entrada) e instalaciones portuarias, industrias, almacenes, algún reducido espacio natural e importantes áreas urbanas (en el interior). La más destacada área urbana es, sin duda, La Habana Vieja que ocupa el área terrestre de la parte de poniente del canal y de la ensenada de Atarés. Pero en la bahía hay dos núcleos urbanos más que llegan hasta los muelles, con espacios de contacto con el mar. Son los municipios de Regla y Casa Blanca. Ambos se crearon en relación con las actividades marítimas y tienen una gran tradición portuaria.





*Terminal para pasajeros de la bahía en Regla, actualmente en desuso*

La reconversión y mejora de sus fachadas portuarias es una oportunidad de desarrollo urbano, económico, cultural y social muy importante para su futuro. Más alejados de la lámina de agua, pero susceptibles de beneficiarse de una reconversión portuaria que tenga presente el desarrollo urbano, además del económico y social general, se encuentran los importantes núcleos de Jesús María, Barrio Obrero, Víbora, Luyanó e incluso más alejados de la bahía, en la costa en contacto directo con el mar, como Alamar o Cojímar. Se trata, en definitiva, de una gran bahía urbana, una geografía física y humana excepcional, cuyo nuevo desarrollo puede y debe beneficiar a todas las poblaciones que habitan su entorno más próximo.

Diversas entidades e instituciones tienen competencias administrativas sobre el puerto y la

bahía: el ministerio de Transportes sobre el puerto, el Instituto de Planificación Física sobre el urbanismo municipal y metropolitano, el recientemente creado Proyecto Integral de Desarrollo-Bahía Habana para la reflexión sobre una amplísima área del entorno de más de 4.800 ha, el Grupo Estatal de Trabajo-Bahía Habana para la gestión medio-ambiental y la Oficina del Historiador de la Ciudad para la planificación y gestión de la rehabilitación de La Habana Vieja y las fortificaciones declaradas Patrimonio de la Humanidad en 1982, junto a un área de amortiguamiento de impactos de 2.200 ha.

El Instituto de Planificación Física tiene unas primeras directrices de ordenamiento del área metropolitana que incluyen la bahía, pero le entidad que está trabajando con mayor precisión y más profundidad el planeamiento es la Oficina del Historiador a través de su Plan Maestro. Además, la Oficina del Historiador tiene una larga tradición de planificación, rehabilitación y gestión del patrimonio urbano. Fue creada en 1938 precisamente para mantener el patrimonio de La Habana Vieja por el Dr. Emilio Roig de Leuchsenring. Desde 1967 el Historiador de la Ciudad es el Dr. Eusebio Leal Spengler. En los últimos años, desde que, a los estudios, la planificación y rehabilitación del patrimonio, se ha unido la gestión urbana y económica de este patrimonio, los trabajos y las restauraciones han progresado considerablemente en la ciudad y en el puerto.



*Almacenes San José dedicados a mercado de arte y artesanía*

## **Las primeras propuestas y los proyectos de futuro**

En el número 1 de PORTUS de marzo de 2001 se publicó un largo artículo del prestigioso arquitecto cubano Mario Coyula titulado **La Habana junto al agua. Realización de puertos, costas y riberas**. El artículo era la versión actualizada de una ponencia presentada a la Conferencia Internacional *Waterfronts in Post Industrial Cities* organizada por la *Harvard Design School* los días 7-9 de octubre de 1999. En este muy interesante artículo, probablemente el primero que enfoca globalmente la reconversión y mejora de todos los frentes marítimos de La Habana, su autor realizaba un detallado análisis de la



situación del puerto y la bahía y presentaba todo un programa para la reconversión y revitalización del viejo puerto. En el inicio del artículo este autor apuntaba una cuestión central para comprender el valor de la revitalización del puerto y la costa:

*“Para bien o para mal, el futuro de La Habana, así como la posibilidad de reconquistar el protagonismo que una vez tuvo en el Mar Caribe y Golfo de México, depende en gran medida de su capacidad para revitalizar el puerto, las líneas costeras y los litorales ribereños con nuevas actividades...”*

Cuando fue escrita la ponencia y artículo, hace ya 17 años, no se había todavía planificado el traslado de las actividades portuarias comerciales a la bahía de Mariel (que no se formalizó totalmente hasta 2013), pero Coyula intuía claramente que el puerto histórico junto a los demás espacios de la bahía y la costa de la ciudad constituía un patrimonio extraordinario que podía contribuir decisivamente a un nuevo desarrollo de la ciudad y su importante área metropolitana. Sus análisis y propuestas constituían una primera visión de conjunto de la reconversión del puerto y los litorales a oriente y poniente de la bahía. Respecto al puerto proponía fundamentalmente las siguientes actuaciones: reconversión y mejora de las fachadas marítimo urbanas de La Habana Vieja, Casa Blanca y Regla; sustitución de las industrias pesadas y contaminantes del interior de la bahía; nueva urbanización como espacio público de la parte oriental del canal de entrada con una conexión con la explanada superior de La Cabaña, el Cristo de la Habana y el Instituto Meteorológico; paseo marítimo arbolado de relación entre todas las áreas renovadas. Este primer trabajo sobre las posibilidades de la reconversión del puerto tiene interés, por tanto, no solo como precedente de los estudios que se están realizando en la actualidad sino también por sus acertadas propuestas, entonces necesariamente iniciales y de carácter general, de desarrollo urbano-portuario de la bahía.

## **Progreso de la revitalización del frente marítimo de la habana vieja**

En el interior de la bahía solo el frente marítimo de La Habana Vieja ha sido objeto de restauración parcial y revitalización, gracias principalmente a la labor desplegada por la

Oficina del Historiador de la Ciudad.

Si se realiza un recorrido por todo el litoral de La Habana Vieja desde el castillo de San Salvador de la Punta hasta la parte más interior de la ensenada de Atarés nos encontraremos con una sucesión interesantísima de espacios públicos y edificaciones portuarias.

En primer lugar, se recorre el relleno que se realizó en la década de 1920 y que hoy continúa siendo un hermoso jardín y la **Avenida del Puerto** (Avenida Carlos Manuel de Cespedes) con su amplio espacio peatonal junto al canal de entrada. En él puede verse la **fuentes y muelle de Neptuno**, inicialmente proyectados para la aguada de los barcos que hacían escala en el puerto.

Ya en el interior de la bahía se encuentra el espigón con el **viejo edificio del Club Náutico Internacional**, hoy restaurante y Club de Mar, y el muelle de la Marina, delante del edificio del mismo nombre, construidos ambos en la década de 1950.

La primera gran construcción portuaria es la **Terminal Sierra Maestra** que incluye la **Aduana** con su largo edificio frente la plaza y convento de San Francisco y las construcciones en **los tres espigones llamados San Francisco, la Machina y Santa Clara**, construidos todos ellos en 1914 por la *Havana Docks Company*. El primero de los edificios sobre los espigones, ha sido restaurado en 1996 y está dedicado a terminal de cruceros. La restauración se ha realizado correctamente para la finalidad deseada -el embarque y desembarque de los pasajeros-, pero la falta de espacio terrestre para los taxis, autobuses y servicios al buque provoca importantes congestiones de tráfico y un cierto caos en el centro de la ciudad a la llegada o salida de los barcos, especialmente cuando coinciden dos cruceros. La restauración del almacén del tercer espigón, el denominado Santa Clara, que está previsto para los próximos años, aumentará la capacidad del puerto para recibir cruceros, pero acentuará los problemas de congestión del tráfico en la zona cuando coincidan varios barcos. Si continúa aumentando el tráfico de cruceros será necesario encontrar una nueva ubicación para las terminales que disponga de suficiente espacio terrestre para todos los servicios de transporte de los pasajeros y para los suministros a los buques.

Después del gran edificio de la Aduana se encuentra una nueva y muy interesante construcción, el **Emboque de Luz**, que ha heredado este nombre de un antiguo edificio localizado en el mismo y que tenía la misma función: **terminal de pasajeros del tráfico interior de bahía**. Esta nueva construcción, inaugurada en 2016, es un hermoso, sencillo y funcional edificio de servicio al transporte público de pasajeros con las populares lanchas que van a las también históricas e interesantísimas poblaciones de Regla y Casa Blanca. Sus dos plantas, las líneas simples que lo enmarcan, la doble transparencia perpendicular de tierra-agua y longitudinal a la línea de costa con el paseo peatonal que lo atraviesa por su interior hacen del Emboque de Luz un magnífico ejemplo de arquitectura portuaria moderna, funcional y que no separa el frente marítimo urbano con el agua, sino que constituye un nudo de unión de la ciudad con su puerto. La parte ya restaurada de **la fachada urbana, la histórica Alameda de Paula, el paseo peatonal** que conduce a los almacenes restaurados con su extensión en **los pantalanes flotantes** completan un espacio de una calidad excepcional.



*Emboque de Luz, terminal para pasajeros de la bahía recientemente inaugurada*

El gran edificio ya restaurado y reutilizado, el **Almacén de la Madera y el Tabaco**, dedicado actualmente a gran cervecería y restaurante, es el elemento portuario que viene a continuación después de un amplio espacio abierto. Es una gran construcción de estructura de hierro a la que falta restaurar y abrir al público su área más exterior.

Por último, en cuanto a reconversión de almacenes portuarios se encuentra los **Almacenes San José**. Es una gran construcción de estructura y fachada marítima de hierro y terrestre de sillares levantada entre 1881 y 1885 por la empresa de Francisco López y García y proyectado por el arquitecto Rodolfo Sanz Yáñez. Constituye un ejemplo importantísimo de construcción industrial portuaria del siglo XIX y hoy es un elemento patrimonial de gran transcendencia. Ha sido restaurado por la Oficina del Historiador y dedica su planta baja (el piso superior todavía no está restaurado y abierto al público) a mercado de artesanía y arte con notable éxito de atracción de visitantes.

Más allá de los Almacenes San José se encuentran un conjunto de **5 edificaciones portuarias entre los muelles y espigones Aracelio Iglesias i el muelle La Coubre**, con escasa utilización debido en algunos casos a su deterioro. Delante de la interesante Estación de Ferrocarril se encuentra en completa ruina el antiguo **espigón del Vertedero**. Hasta la parte más interior de la ensenada de Atarés hay un largo muelle prácticamente en desuso y la parte interior del vial terrestre se encuentre el elevado del ferrocarril, característica estructura de hierro que comunica la estación con la red ferroviaria exterior. El edificio más interesante de esta gran área portuaria prácticamente abandonada es la **Central Termoeléctrica de Tallapiedra**, notable edificio industrial construido entre 1913 y 1915 que estaba comunicado directamente con un muelle para la descarga de carbón por una estructura de hierro para sostener una cinta continua elevada. Este importante edificio, construido como muchos otros del puerto por la *Frederick Snare Corporation* se encuentra también en un estado deplorable de abandono. Si no se actúa pronto pasará a ser prácticamente irrecuperable.



La restauración y reutilización de algunos edificios portuarios o de primera línea de la fachada marítima de La Habana Vieja ha constituido una actividad notable planificada y gestionada desde la Oficina del Historiador de la Ciudad. Tanto las restauraciones de los viejos almacenes, la renovación de la fachada urbana, como los espacios públicos cercanos a los muelles o la nueva construcción de la terminal de pasajeros Emboque de Luz constituyen elementos notables en el camino de recuperación de uno de los puertos y bahías más interesantes de América y con más posibilidades de contribuir a un nuevo desarrollo urbano y económico. Pero es solo el comienzo, un primer paso positivo en un largo camino de varias décadas de duración que requerirá profundos estudios, un gran esfuerzo de análisis, inteligencia en la planificación, audacia en la gestión y una movilización de recursos sin precedentes en la política urbana de La Habana.



*Nuevo paseo marítimo entre Emboque de Luz y Almacén de la Madera y el Tabaco*

*Head image: Fachada marítima de La Habana Vieja*