El progresivo traslado a la bahía de Mariel de algunos tráficos portuarios de La Habana debido a sus mejores condiciones de calado y a la creación de la gran Zona Económica Especial (con funciones de zona franca) abre la posibilidad de una importante reconversión del viejo puerto de la capital.

El espacio portuario de La Habana tiene unas condiciones geográficas de extensión marítima y terrestre y de localización frente los núcleos urbanos de Habana Vieja, Regla y Casa Blanca y otros algo más alejados, muy favorables para contribuir a un nuevo desarrollo de la ciudad, de su área metropolitana y del país.

Toda el área portuaria de La Habana tiene también una extensa infraestructura operativa y un gran patrimonio histórico de gran valor. Ello ha creado un paisaje industrial con una clara identidad y con unas características especiales, fruto del trabajo humano de muchos años.

La reconversión urbanística del amplio territorio del puerto y su entorno ha de contar con su patrimonio por razones económicas (es un activo aprovechable), urbanas (forma parte de la imagen de la ciudad), sociales (es la huella material del trabajo) y culturales (conforma la identidad del puerto y la bahía).

Las huellas de la larga historia del puerto de La Habana

Desde su creación en 1519 en un lugar llamado significativamente puerto de carenas, la vida y el crecimiento de la ciudad de La Habana han estado vinculados a su puerto [1].

En una primera etapa el puerto sirvió de base para la exploración y conquista de los territorios próximos continentales y otras islas del Caribe. A mediados del siglo XVI comenzó a adquirir importancia económica al convertirse en el lugar de reunión para el viaje de regreso de las dos flotas españolas de comercio con el Nuevo

Mundo: la flota de la Nueva España y los galeones de Tierra Firme. Este importante papel estratégico fue asumido hasta 1765 y 1778 cuando se aprobaron los decretos y reglamentos de libre comercio que pusieron fin al rígido sistema de comercio a través de las dos flotas y de un reducido número de puertos privilegiados [2].

De la larga etapa desde su fundación como ciudad portuaria hasta fines del ochocientos queda en pie un extraordinario patrimonio de fortalezas y edificaciones del sistema de defensa, pero ninguna construcción portuaria destacada de esta época forma parte del actual paisaje industrial.

Al desaparecer las ventajas que le aportaba el sistema de flotas el puerto de La Habana comenzó a asumir otra misión económica que desarrollaría durante buena parte del siglo XIX: centro exportador de productos de la isla (especialmente azúcar) y re-exportador al Caribe y países latinoamericanos de mercancías previamente importadas. De esta forma, complementaba su destacado papel en la economía cubana con una función de distribución comercial de nivel internacional. El siglo XIX supuso una transformación muy profunda del puerto. De esta época de cambio se conservan dos destacadísimas construcciones: el faro de Morro y los almacenes San José, dos joyas de la arquitectura industrial portuaria.



La Habana, el faro del Morro y el canal de entrada al puerto. Litografía de E. Laplante, aprox 1860.

En las tres primeras décadas del siglo XX se realizaron importantes inversiones en el recinto portuario y su entorno. Una parte muy destacada del sistema de almacenes del frente portuario urbano, desde la Aduana y sus tres espigones hasta los muelles más interiores de la ensenada de Atarés se construyen en esta época. Asimismo, edificios muy representativos del entorno portuario como la Lonja de Comercio, la Estación de Ferrocarril y la central termoeléctrica de Tallapiedra son de estos años.

La crisis de la década de 1930, la II Guerra Mundial y la inmediata postguerra no fueron épocas de inversiones importantes en un puerto que, por otra parte,

disponía de una relativamente buena infraestructura, amplios almacenes y utillaje suficiente para la carga-descarga y movimiento de mercancías. Incluso en otra época de importantes obras, la década de 1950, las inversiones más destacadas se dirigieron a sectores no directamente ligados a la actividad portuaria tradicional, como son la refinería de crudos de Regla y el túnel submarino que une ambos márgenes de la bahía.

El paisaje industrial portuario de La Habana, hoy

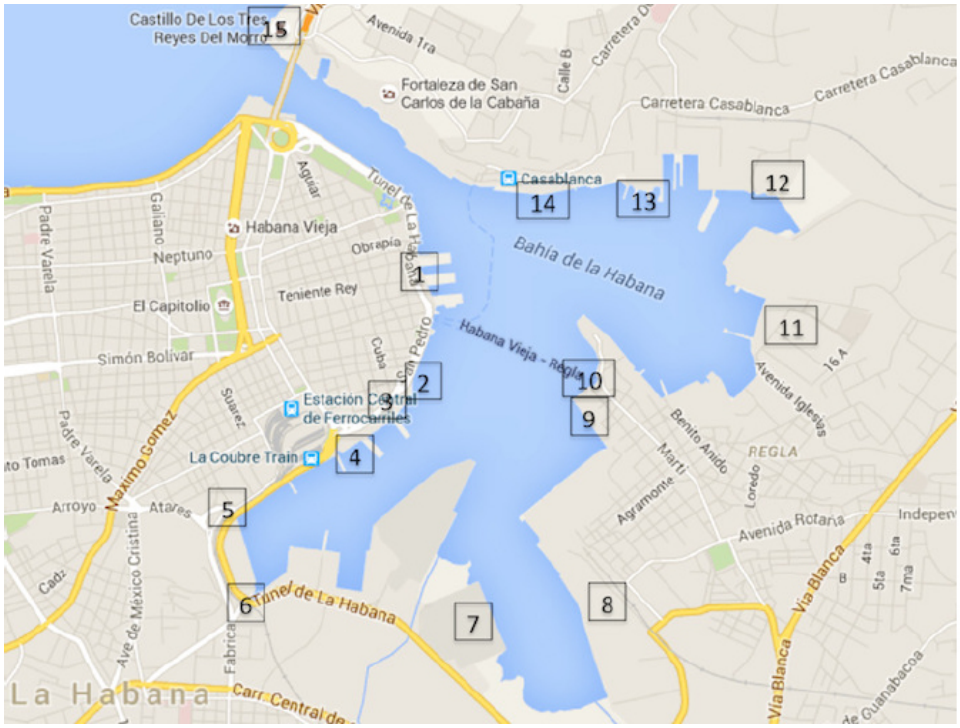
Aunque se dispone de documentación escrita y gráfica de importantes construcciones portuarias anteriores a la Revolución Industrial, especialmente del siglo XVIII (muelles de Madera frente San Francisco en la década de 1730, Real Astillero de 1748, la Machina y su muelle de 1740) ninguna de ellas ha perdurado hasta la actualidad. El análisis de las edificaciones que quedan en pie indica que el paisaje portuario de La Habana hoy está constituido en su totalidad por un conjunto de bienes construidos en los siglos XIX y XX. Son patrimonio industrial por su función y por la época de su construcción.

Siguiendo las consideraciones de la Carta de Nizhny-Tagil, este paisaje industrial, este gran patrimonio "*debe ser estudiado, se debe enseñar su historia, se debe investigar su propósito y su importancia para darlo a conocer al público. Los elementos más característicos y significativos deben catalogarse, protegerse y mantenerse...para el uso y beneficio de hoy y del futuro*" [3].

En este primer y rápido recorrido por el paisaje industrial del puerto destacamos los edificios e instalaciones más sobresalientes, sin ánimo ni posibilidad de ser exhaustivos. La catalogación y el análisis profundo de los elementos "más característicos y significativos" del paisaje industrial portuario, junto al estudio de la memoria social del trabajo que hizo posible su actividad, es una tarea imprescindible y urgente de la que este trabajo solo pretende ser una primera aportación y un llamamiento para su pronta realización [4]. Tal como se ha puesto de manifiesto numerosas veces en estudios de arqueología industrial: *no se podrá conservar bien ni revitalizar con provecho aquello que no se conoce con*

profundidad.

Dejando sin referenciar algunos elementos que están en pleno uso y recorriendo las tres ensenadas de la bahía en sentido contrario a las agujas del reloj se encuentran:



1 Aduana, tres espigones
2 Almacén Madera y Tab
3 Almacenes San José
4 Conjunto de almacenes
5 Central de Tallapiedra
6 Almacenes y depósitos
7 Terminal contenedores
8 Silos y depósitos
9 Central Antonio Maceo
10 Paseo marítimo
11 Refinería Ñico López
12 Central Frank País
13 Reparación Naval
14 Casa Blanca
15 Faro del Morro

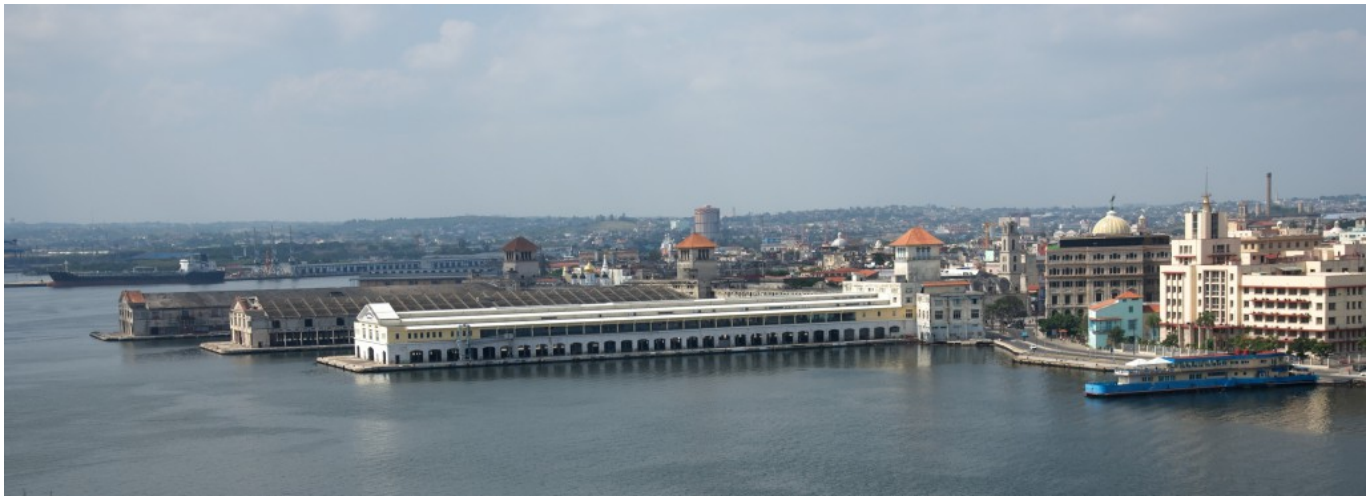
Localización de los principales elementos del paisaje industrial. (Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps)

a. Frente marítimo de La Habana Vieja y Ensenada de Atarés

Es la zona con mayor concentración de edificios portuarios patrimoniales (desde el edifico de la Aduana hasta la Central de Tallapiedra) y de mayor exigencia para su tratamiento dada la calidad urbana de la fachada marítima, la mayor demanda potencial de usuarios, el gran interés de los almacenes y el hecho de estar en el área declarada Patrimonio de la Humanidad. Por su tecnología, historia, impacto económico y calidad arquitectónica destacan especialmente las construcciones de

las tres primeras décadas del siglo XX [5]. Los principales elementos son:

- Aduana y tres espigones de la Terminal Sierra Maestra (San Francisco, Machina y Santa Clara). Construidos en 1914 por Havana Docks Company con proyecto arquitectónico de Barclay, Parsons y Klapp. Tienen una gran extensión y ocupan un lugar central en el núcleo urbano de La Habana Vieja. El almacén del primer espigón, San Francisco, fue restaurado y remodelado en 1996 dedicándose a terminal de cruceros y megayates. Está proyectado restaurar pronto todo este conjunto para dedicarlo a actividades comerciales en la Aduana, aparcamiento en el espigón Machina y nueva terminal de cruceros en espigón Santa Clara.



Aduana y sus tres espigones en 2015.

- Almacén de la Madera y el Tabaco. Gran construcción de estructura de hierro, recientemente restaurada y abierta al público como gran cervecería y restaurante. Falta todavía restaurar la parte del extremo exterior del almacén y del espigón, pero en cualquier caso es ya una gran obra de recuperación dirigida por la Oficina del Historiador de la Ciudad. Es un buen ejemplo de aprovechamiento de las posibilidades de los almacenes portuarios construidos ya entrado el siglo XX y que, en general, son amplios espacios cubiertos, diáfanos, con estructuras sólidas y, por tanto, devienen muy versátiles, con grandes

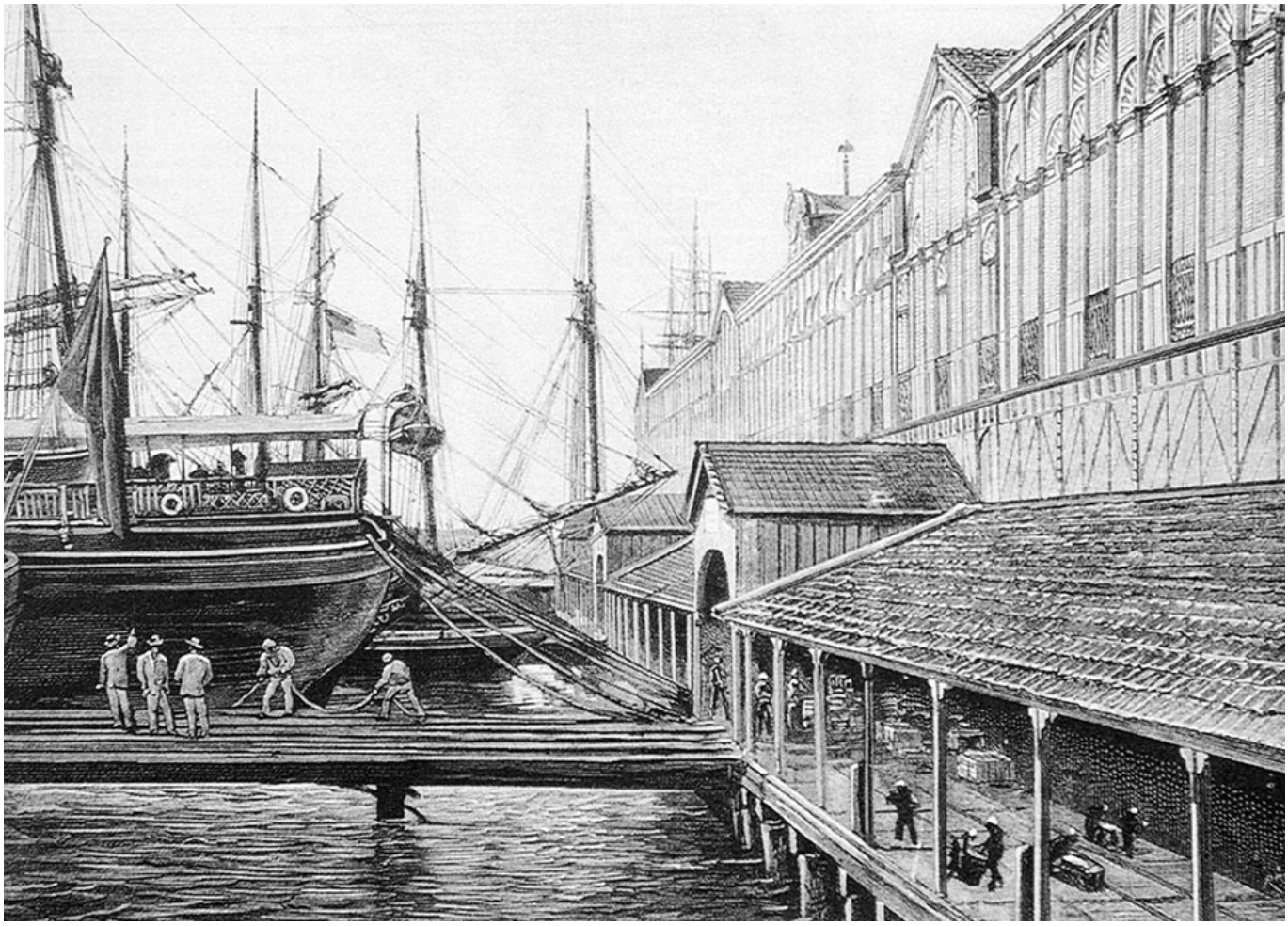
posibilidades de reutilización sin modificar substancialmente sus características básicas.



Almacén de la Madera y el Tabaco en 2015.

- Almacenes San José. Por su estructura de hierro, su diseño interior y su fachada marítima constituye una auténtica joya del patrimonio portuario, no solo de La Habana sino a nivel internacional. En el mundo se conservan pocos almacenes portuarios de características y calidad constructiva similares. Diseñado por Rodolfo Sanz Yáñez, arquitecto de la Real Academia de San Fernando, fue construido entre 1881 y 1885 por la empresa de Francisco López y García. Es un extraordinario ejemplo de arquitectura industrial portuaria por su estructura, su función y su diseño. Para su construcción se necesitaron 3.000 toneladas de hierro, suministrados por los Talleres Cockeril de Bélgica. Su superficie estaba dividida de forma que delimitaba 22 almacenes menores: 18 en tres tandas de seis naves longitudinales al mar y cuatro transversales situadas frente a los

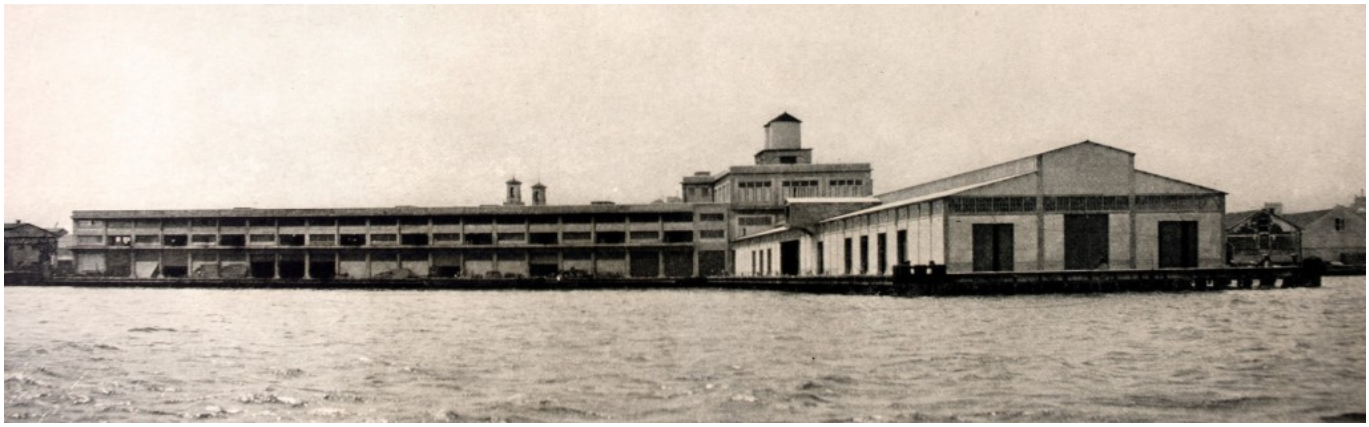
cuatro espigones de hierro que formaban la infraestructura de atraque de los buques. Tenía 20.000 metros cuadrados de superficie útil en dos plantas y disponía de carriles en el techo, tres elevadores y otros medios para el movimiento de las mercancías [6]. También restaurado por la Oficina del Historiador de la Ciudad, alberga ahora un gran mercado de artesanía. Todavía no está en uso su planta superior.





Almacenes San José en 1889 (encima) y vista de frente de los almacenes San José desde el mar en 2015 (debajo).

- Conjunto de almacenes entre los espigones Aracelio Iglesias y La Coubre. Comprende un conjunto de cinco grandes almacenes sin restaurar que ocupan todos los muelles y espigones en esta zona del extremo de La Habana Vieja. Más al sur todavía encontramos el espigón del Vertedero en ruinas. La restauración y revitalización de estos almacenes puede tener gran impacto urbano en un territorio estratégico para extender la actividad de la ciudad vieja hacia el sur y hacia el agua. Actualmente es una zona poco frecuentada por visitantes, y sus muelles no son utilizados por embarcaciones. Los almacenes más interesantes son los de hormigón armado que dieron servicio a la línea Ward y la Flota Blanca.



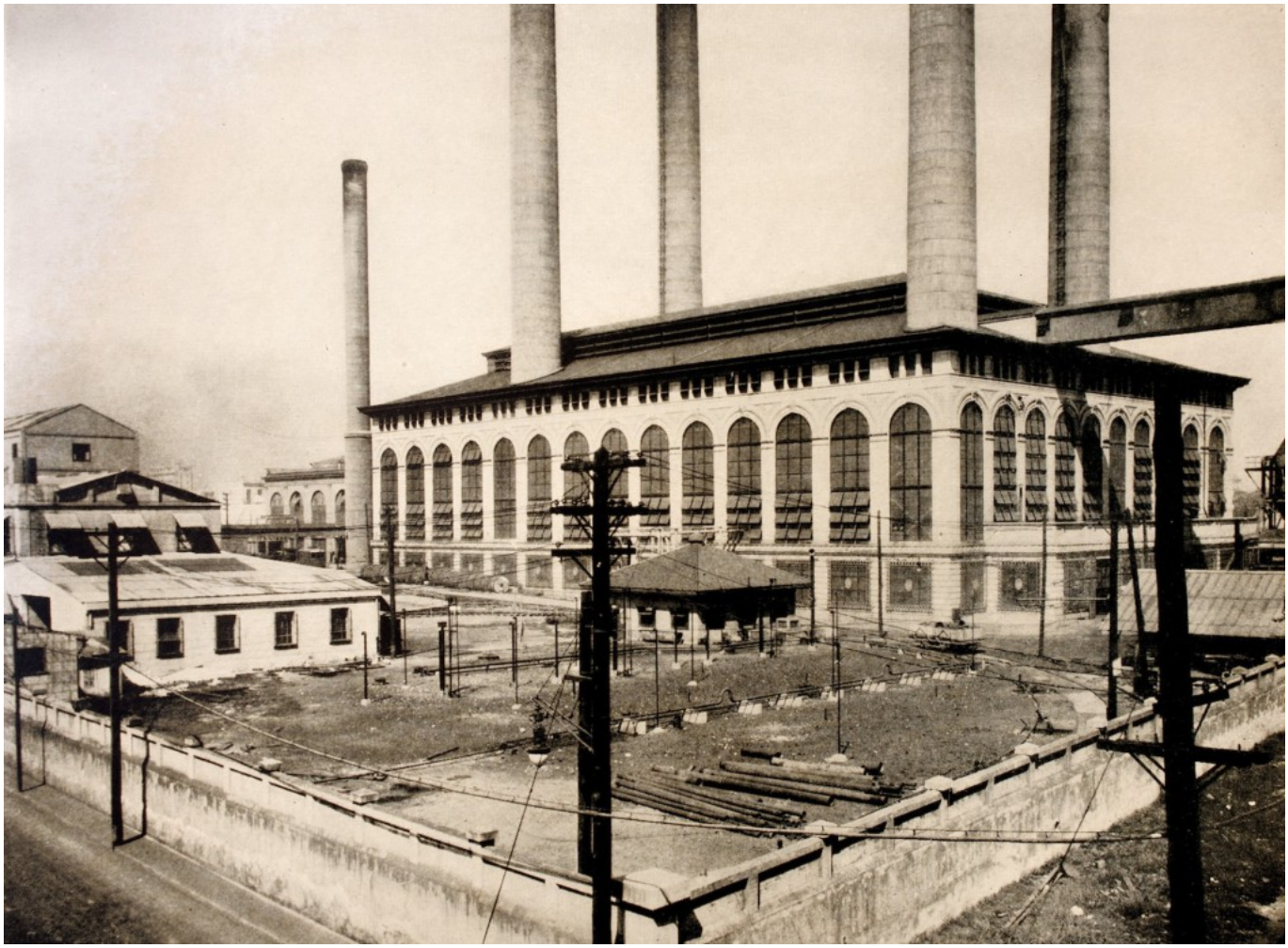


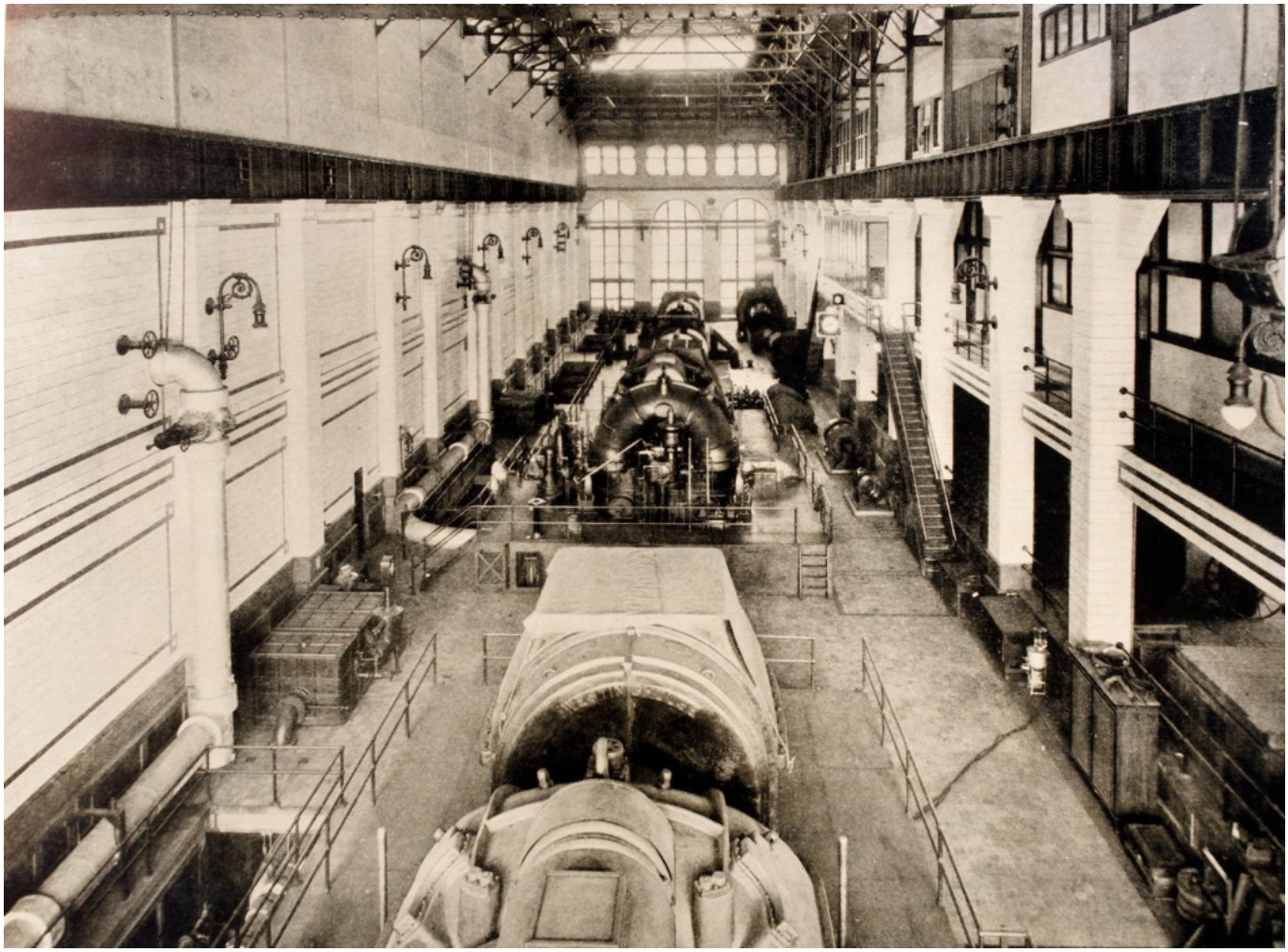


De arriba abajo: almacenes de la Ward en 1920; almacén hormigón en 2015; almacenes en muelle J M Díaz en 2015.

- Central termoeléctrica de Tallapiedra. Fue construida entre 1913 y 1915 para la *Havana Electric Railway, Light and Power Company* en los terrenos propiedad del ingeniero José Tallapiedra. Con unas dimensiones de 85 m de largo, 35 m de ancho, 31 m de alto y con cuatro chimeneas de 82 m de altura ha destacado siempre en el *skyline* de la ciudad. Disponía de ventanas con un sistema de cierre que permitían controlar la ventilación y la cantidad de luz que penetraba a sus salas interiores y en el gran espacio donde se encontraba el generador de electricidad. Frente a su magnífica fachada marítima se construyó un muelle de hormigón armado con un espigón especial para la descarga de carbón. Un sistema de cinta transportadora continua elevada sobre la calzada y el ferrocarril introducía directamente el carbón a la zona de las calderas. Es otro ejemplo de

arquitectura industrial que constituye, sin duda, un patrimonio de nivel internacional. Su originalidad, valor arquitectónico y tecnológico nada tiene que envidiar a las centrales térmicas reutilizadas de Baltimore (en Inner Harbour), Londres (Tate Modern Gallery, Támesis) o la central también centenaria de Moscú (en proyecto de reutilización).

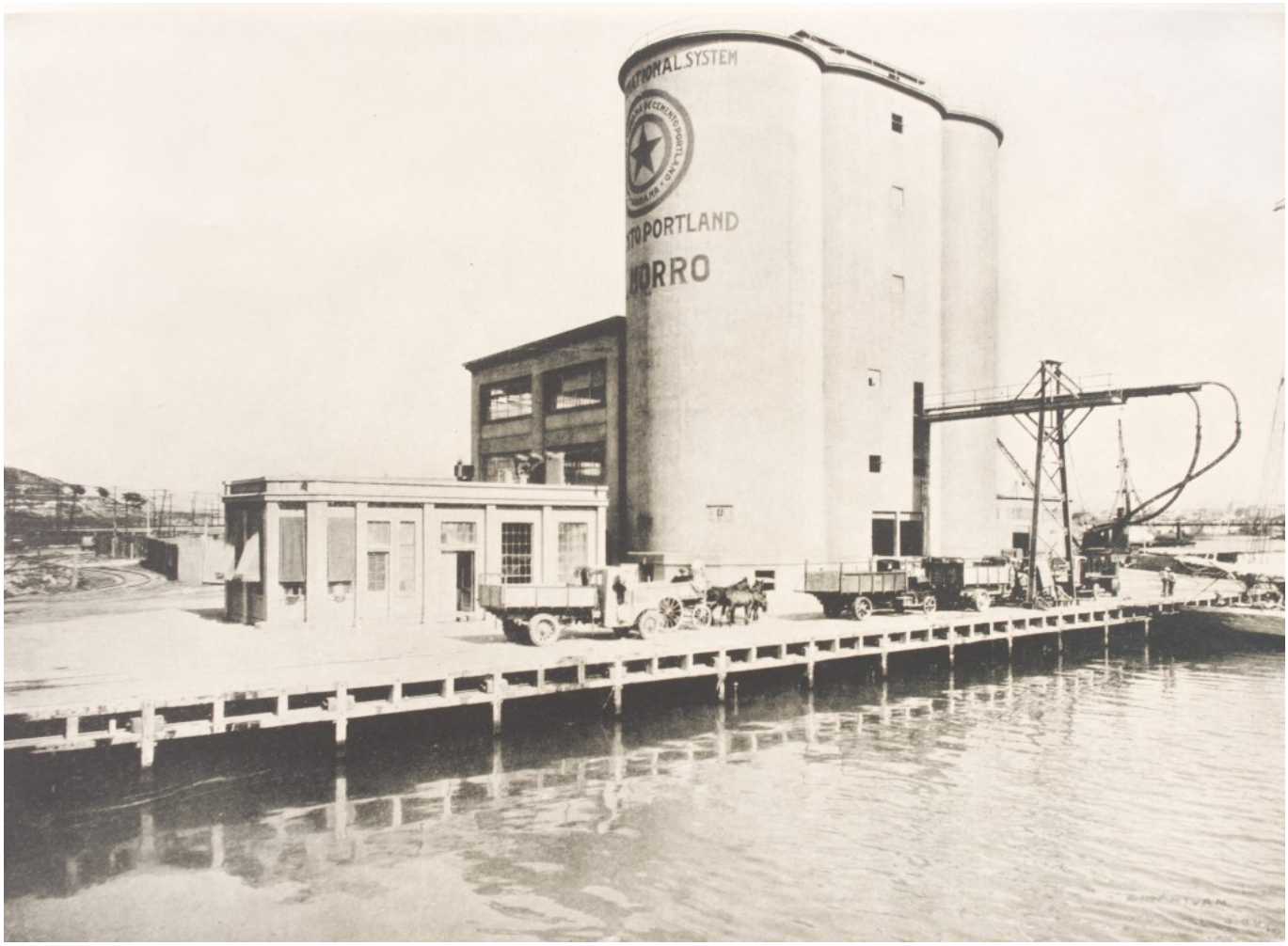






Edificio y sala generador de la Central Tallapiedra en 1920 (primera y segunda imagen). Central Tallapiedra y paso elevado en 2014 (tercera imagen).

- Diversos almacenes y depósitos en los muelles más interiores de la dársena. Al sur, en la parte más interior de la ensenada de Atarés, entre los muelles Antonio Guiteras, Osvaldo Sánchez y la península de Cayo Cruz (rellenada en los años veinte del novecientos) se encuentran diversos edificios, depósitos y almacenes de valor arqueológico industrial muy diverso que requieren estudios, trabajos de catalogación y proyectos de reordenamiento específicos. Entre los edificios más destacados están los depósitos e instalaciones para la descarga y almacenamiento de cemento portland.


NATIONAL SYSTEM
TO PORTLAND
MORRO



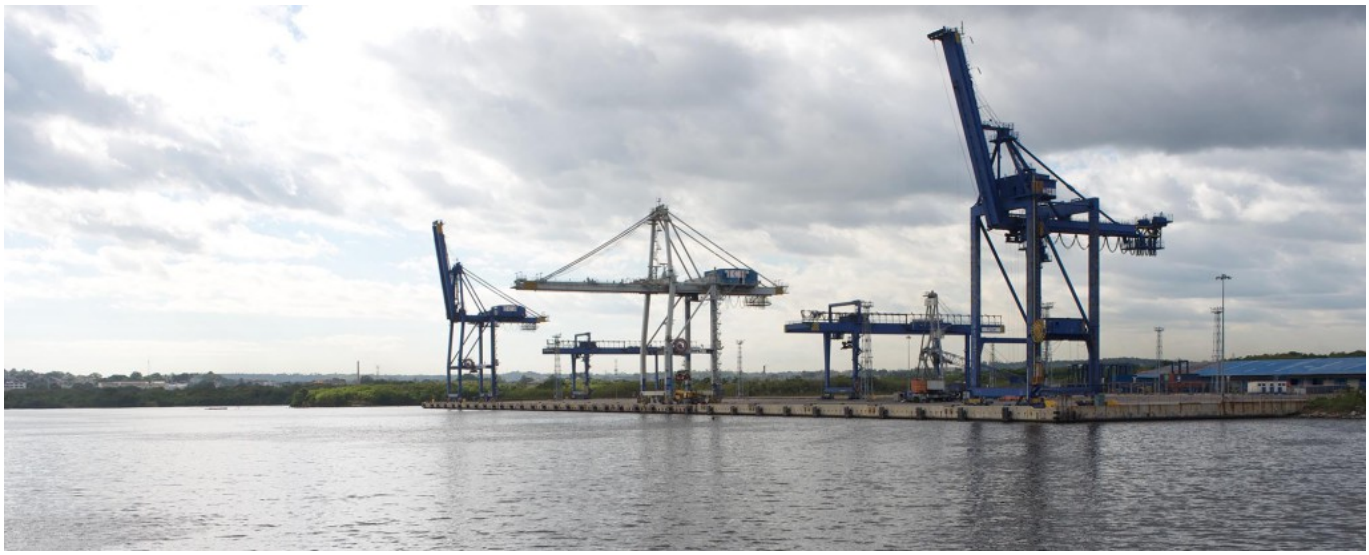
Depósitos Cemento Portland en 1920 y almacenes del fondo de la ensenada de Atarés en 2015.

b. Ensenada de Guasabacoa y frente marítimo de Regla

Toda esta dársena ha tenido y todavía mantiene una función portuaria. Sus construcciones -silos, depósitos- son más especializadas que los almacenes de carga general y, por tanto, presentan mayor dificultad de aprovechamiento futuro. Una profunda remodelación de esta área ofrecería grandes posibilidades para mejorar el frente marítimo de Regla, población siempre muy ligada a la actividad portuaria. Los elementos más destacados de esta ensenada son:

- Antigua Terminal de Contenedores. Es un muelle amplio y moderno que estaba dedicado exclusivamente al tráfico de contenedores. Este tráfico se ha trasladado a una nueva terminal en la bahía de Mariel dejando libre un importante espacio preparado para cualquier uso portuario que quiera dársele en el futuro. Tiene una extensión de 18 hectáreas, un muelle de 450 metros de longitud y 9,75 metros de calado. Es, por tanto, una infraestructura de primer orden, con capacidad para recibir grandes buques de tráfico de pasajeros, sean de línea regular o de

crucero, así como buques ro-ro y de carga.



Antigua Terminal de Contenedores de La Habana en desuso en 2014.

- Conjunto de silos, almacenes y depósitos. En todos los muelles de esta ensenada hay una importante variedad de silos, depósitos y almacenes de menor valor por su localización alejada de los núcleos urbanos, su construcción más reciente y la mayor dificultad en revitalizar sus usos. Hay experiencias internacionales de reconversión de silos, pero son de tipologías y características distintas a los existentes en esta ensenada. Es necesario realizar un estudio y un análisis de todas estas edificaciones.



Silos y depósitos en ensenada Guasabacoa, 2014.

- Central termoeléctrica Antonio Maceo. Cercana a la zona urbana de Regla se encuentra la Central termoeléctrica Antonio Maceo. Con una arquitectura de menor presencia que la de Tallapiedra, está localizada en una situación privilegiada del frente marítimo. Cuando deje de operar se podrá reconvertir su uso, reordenar el espacio que ocupa y crear nuevas actividades económicas para su entorno marítimo y urbano.



Central termoeléctrica Antonio Maceo en Regla, 2014.

- Edificio lanchas y paseo marítimo. Santuario Nuestra Señora de Regla. Frente al santuario de Regla se encuentra un corto paseo marítimo en cuyo extremo hay un interesante edificio para el servicio a las lanchas de transporte de pasajeros de la bahía que podría reutilizarse para extender el paseo marítimo y dotar a la zona de nuevas actividades. La reordenación de toda esta área sería importante para localizar funciones portuarias compatibles con el uso urbano y con la presencia del santuario de Regla.



Santuario Nuestra Señora de Regla y central termoeléctrica Antonio Maceo, 2014.

c. Ensenada de Marimelena y frente marítimo de Casa Blanca

Es el área industrial por excelencia del puerto de La Habana, aunque tiene también muy cerca de la industria (contaminante) dos núcleos urbanos y dispone de una escuálida pero excepcional área natural marítima. Los elementos más destacables serían:

- Fachada oriental de Regla y Refinería Ñico López. Es un área portuaria industrial de una gran extensión que puede aportar una cantidad importantísima de suelo a la revitalización de toda la bahía. La superficie de la refinería y depósitos es equivalente a la de La Habana Vieja. Puede convertirse, cuando se traslade esta industria, en un espacio que de lugar a nuevos motores de desarrollo urbano de la bahía y del área metropolitana.



Refinería Ñico López en ensenada Marimelena, 2015.

- Espacio natural en Trisconia y Central termoeléctrica Frank País. Al fondo de la ensenada de Trisconia, al lado de un extremo de la refinaría existe un pequeño espacio natural. A su lado, siguiendo el recorrido se encuentra la tercera termoeléctrica de la bahía, la Central Frank País. Igual que la central Antonio Maceo en Regla presenta un interés técnico y arquitectónico limitado.



Dique reparación naval y central térmica Frank País en 2015.

- Edificios e instalaciones reparación naval. Desde la creación del núcleo urbano de Casa Blanca se ha concentrado en este tramo de costa las instalaciones de construcción y reparación naval. En este frente marítimo se encuentran un dique seco y algunos edificios industriales de interés, actualmente en uso. Esta dedicación a la industria naval es un activo económico que, con las lógicas renovaciones tecnológicas, debe mantenerse e incluso puede ampliarse en el futuro. Algunos edificios del frente marítimo tienen valor patrimonial.



Instalaciones de reparación naval de Casa Blanca, 2015.

- Frente marítimo de Casa Blanca y antiguo muelle de carbón. La pequeña población de Casa Blanca se encuentra en una zona privilegiada, pero relativamente aislada. Toda la población, situada en una ladera, y en el frente marítimo no ocupado por la industria dispone de las mejores vistas sobre La Habana y la bahía. Mantiene alguna actividad pesquera en la fachada, y el interesante ferrocarril eléctrico a Matanzas en segunda línea de mar. Es paso para llegar al Cristo de La Habana cuando se quiere acceder a él por la vía marítima desde la ciudad con la tradicional lanchita. Tiene un corto paseo marítimo que puede ampliarse en ambos extremos y acceder al antiguo muelle del carbón en el canal de entrada, hoy abandonado. En definitiva, el tramo costero de Casa Blanca, con su población, la pesca y, sobre todo, su industria

naval está llamado a jugar un papel importante en la futura ordenación y transformación del puerto y la bahía de La Habana.



Frente marítimo de Casa Blanca en 2014.

d. Canal de entrada al puerto

- Faro del Morro de La Habana. En la misma zona donde se encuentra el faro del Morro hubo, desde 1563 (cuando comenzó a funcionar el sistema de flotas), algún tipo de señal para indicar la entrada del puerto. No es hasta 1843 cuando se proyecta el faro actual y se construye poco después promovido por la Junta de Fomento, realizándose su primer encendido el 24 de julio de 1845. Con una óptica Fresnel, diseñada y construida en Francia, fue un faro de primer orden y se consideró de los más modernos y avanzados técnicamente en su época. El edificio del faro tiene, incluyendo la linterna donde se encuentra la óptica, 24 metros de alto y la torre 6,7 metros de diámetro. La altura sobre el mar es 44 metros y el alcance de los destellos 42 millas. Tanto su óptica como la fuente de luz y el mecanismo de rotación han ido variando a los largo de su historia [7]. El faro es, probablemente, el símbolo más representativo del puerto. Ha constituido

la primera visión que se ha tenido de la ciudad al llegar por vía marítima durante muchos años. Se divisa desde muchos lugares de la ciudad. Tanto la torre como la linterna con su óptica, su fuente de luz y todos sus mecanismos se pueden visitar.





Torre del faro del Morro, su óptica y mecanismo de rotación, 2015.

A modo de conclusión

El patrimonio portuario de la bahía de La Habana es extensísimo y en algunos casos de valor muy elevado. Los pocos casos examinados en este artículo son solo la muestra más visible de este gran patrimonio. No hay elementos muy antiguos –del

siglo XVIII y anteriores-, pero los pocos que se mantienen del siglo XIX (almacenes San José y faro del Morro) y casi todas las edificaciones de las tres primeras décadas del siglo XX constituyen un conjunto bastante excepcional en el panorama portuario mundial.

El traslado de muchas actividades portuarias a Mariel ha de permitir la reconversión de muchos espacios del viejo puerto y la revitalización económica de todo su entorno. Pero para que haya un desarrollo urbano y económico sostenible y se aprovechen plenamente las condiciones que ofrece la bahía es necesario que se mantengan actividades portuarias tradicionales junto a las nuevas que puedan crearse y pueda contarse para el futuro con las piezas más valiosas de su extenso patrimonio construido. Ello dará sentido de continuidad histórica, mantendrá la identidad del lugar y aprovechará como un activo de futuro lo más valioso que nos ha legado el pasado del puerto de La Habana y que por ello lo llamamos y lo consideramos patrimonio.

Notas

[1] Dos trabajos que describen bien la construcción del puerto y sus relaciones con la ciudad: Venegas Fornias, "Carlos: La Habana, Puerto Colonial. Reflexiones sobre su historia"; Fornet Gil, "Pablo: Habana y su puerto: una ciudad, dos orillas". Ambos trabajos en Agustín Guimerá y Fernando Monge (coords), "*La Habana, Puerto Colonial. Siglos XVIII y XIX*", Fundación Portuaria, Madrid, 2000.

[2] Céspedes del Castillo, Guillermo: Cuba española. "*Cien planos de La Habana en los Archivos Españoles*". Catálogo de la exposición del MOPU, Madrid, 1985.

[3] Ticcih: Carta de Nizhny-Tagil sobre el patrimonio Industrial. Julio 2003 (www.icomos.org).

[4] Los pocos trabajos actuales tratan fundamentalmente el futuro urbanístico de la bahía: – Fornés, José E: El área portuaria desde la Terminal hasta Atarés. *Arquitectura y Urbanismo*, Vol XXVII, num 1/2006. Disponible en: https://www. es. scripd.com.

– Inclán Castañeda, Orlando; Castillo de La Cruz, Claudia: Bahía de La Habana. Centrando una idea de intervención. *Arquirtecturacuba*, Oct 20, 2011. Disponible en: https://www.es.scribd.com/doc/69583784/ (Consultado en enero 2016).

No existen inventarios del patrimonio industrial portuario de La Habana como los que se han realizado para las transformaciones de los puertos de Londres, Liverpool y Buenos Aires.

[5] Ha sido de utilidad gráfica el catálogo fotográfico de: Frederick Snare Corporation. Contracting Engineers, The Stillson Press, New York. Sin fecha de edición; se estima que podría haberse editado entre 1920 y 1925.

[6] Triay E., José: Los Almacenes de Depósito de La Habana. *La Ilustración Española y Americana*. Num II, 08/01/1889.

[7] Sánchez Terry, Miguel Ángel: *Faros españoles de ultramar*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid, 1992.

Fuentes del material gráfico

Dibujo de los Almacenes San José: La ilustración Española y Americana, II, 1889.

Fotografías 1920: Frederick Snare Corporation. Catálogo, The Stillson Press, New York, sin fecha, aproximadamente 1920 a 1925.

Fotografías 2014-2015: Joan Alemany.

(*) Artículo en base a la ponencia presentada al VIII Coloquio Latinoamericano de Arqueología Industrial, La Habana 14-16 marzo 2016

Head image: El patrimonio portuario e industrial en La Habana.