



Mario Coyula

# La Habana junto al agua. Revitalización de puertos, costas y riberas

“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 el Golfo de México depende en gran medida de su capacidad para revitalizar el puerto, las líneas costeras y los litorales ribereños con nuevas actividades como el turismo, la recreación, los deportes, la venta de alimentos, tiendas y por supuesto marinas y servicios portuarios. A lo anterior hay que añadir la posibilidad de utilizar todas estas áreas para el desarrollo inmobiliario, las finanzas, la alta tecnología, las comunicaciones y la informática, y una producción y administración apropiadas; todo esto unido con el fortalecimiento de los residentes y la economía locales. Eso demanda un uso adecuado y racional de tres recursos principales: una localización tropical privilegiada alrededor de una bahía situada estratégicamente y a lo largo de un agradable litoral que incluye playas naturales de arena fina, un patrimonio construido singular y auténtico conocido mundialmente, y una gran masa – inusual, teniendo en cuenta los patrones latinoamericanos – de población educada”.

Una locación que mira al mar, cuando no dentro de éste, marcó y caracterizó el nacimiento y crecimiento de muchos asentamientos humanos. El agua constituye un apoyo indispensable para la vida pero es al mismo

**Havana by the water. Revitalisation of Ports, Coastlines and Riverfronts**  
Mario Coyula

“For good or for bad, the future of Havana and its possibility to re-acquire its erstwhile role as protagonist in the Caribbean and the Gulf of Mexico, depends largely on the capacity to regenerate the port, the seafront and the waterfronts with new activities such as tourism, recreation, sport, sale of foodstuffs, shops and above all marinas and port facilities. A further addition must be the chance for the area to undergo development in terms of property, financial activities, recent technology, communications and information technology, together with productive activities and appropriate administration; moreover the support of residents and the local economy. Thus a suitable and rational use of three main resources is requested: the advantageous tropical location on a bay set strategically along a pleasant seafront with natural fine sand beaches, prestigious

building heritage, recognised on a world level, and the high percentage of residents with schooling - unusual in view of parameters for Latin America”.

A location facing the sea, shapes the birth and growth of many human settlements. Water is at the same time an indispensable support for life and a destructive agent: it separates but also communicates; it protects, clean, freshens and soothes but can also attack, flood, corrode and overwhelm. This historic background has often imposed a high price on cities when water – artificially restrained at a time when engineers thought they could conquer Nature – finally claims back its stolen space. Harbours that long sustained the city economy turn into a source of trouble due to heavy traffic and the presence of warehouses, railroad and old factories, blocks views, and mean dirt, pollution and noise. Nearby areas suffer from poor access, the lost of centrality, ghettoification, conversion of former good quality dwellings into tenements, lack of identity, social exclusion, violence,

25

Maqueta de La Habana. Vista del paseo frente al mar, Malecón (1901-1958). En primer plano, el distrito de El Vedado. Al fondo, La Habana Vieja y el cuello de entrada a la Bahía (foto Andrea Brizzi).  
Scale model of Havana. View of the waterfront promenade, Malecón (1901-1958). In the foreground, El Vedado district. In the background, Old Havana and the entrance to the Bay



tiempo un agente destructivo: separa pero también comunica; protege, limpia, refresca y alivia pero también puede atacar, inundar, corroer y abrumar. Este antecedente histórico con frecuencia ha impuesto un alto precio a las ciudades cuando el agua – constreñida artificialmente en un momento en que los ingenieros pensaban que podían conquistar a la Naturaleza – finalmente reclama el espacio que se le había robado. Los puertos que por mucho tiempo sostenían la economía urbana se convirtieron en una fuente de problemas debido al tránsito pesado y a la presencia de almacenes, ferrocarriles y viejas fábricas; al bloqueo de las vistas, la suciedad, la contaminación y el ruido. Esto ha conducido a una percepción extendida, tanto en Cuba como en otros países, que considera a las zonas urbanas junto al agua como problemas que no se pueden resolver – del tipo que los gobiernos municipales deben llevar resignadamente como una carga.

Sin embargo, muchas experiencias muestran que esas áreas se pueden revitalizar para mejorar su imagen, funcionamiento y condiciones de vida; generando una fuerte actividad económica propia que pudiera financiar el costo de la reanimación y también atraer inversiones y producir ingresos. Pero esta revitalización económica de áreas portuarias trae aparejados muchos desafíos asociados con la globalización económica y cultural, el mercado inmobiliario, nuevas tecnologías portuarias y de transporte y la necesidad de mantener la población local y redistribuir parte de esos ingresos para que los beneficios reales lleguen a ellos. Irónicamente, la tendencia a reciclar los viejos litorales pudiera bloquear el acceso y las vistas al y desde el agua, destruir la escala y la textura del tejido urbano y desplazar a la población local. En resumen, la revitalización de puertos y litorales puede resolver algunos problemas pero a menudo trae consigo otros nuevos.

La Habana se abre a lo largo de casi 30 kilómetros de línea costera que incluye una excelente franja de playas al Este. Históricamente, la ciudad estuvo protegida de huracanes y piratas debido a lo cerrado de su bahía, la presencia de una colina y el sistema de fortificaciones coloniales más impresionante de las Américas. Durante varios siglos el puerto fue el punto de reunión final de los barcos españoles llenos de riquezas explotadas del nuevo continente antes de emprender el regreso a Europa.

Varios aspectos hacen a La Habana diferente de otras ciudades latinoamericanas importantes: la capital, y el país en general, tuvieron una mayor impronta española – y después, la norteamericana – que el resto de las antiguas colonias españolas en el continente. Debido a que la ciudad creció por adiciones, sin grandes

obsolete and overcharged utilities – all resulting in land devaluation. On the other hand, the development of port cities often becomes asymmetrical, as the historic centre will not coincide with the gravity center of the contemporary city, while the old street network sticks to an unsuitable radial convergence into the old centre. Constructions that once proudly advanced into the waterfront are now threatened by flooding and subsiding. Periodical catastrophes appear in parallel to the ruthless day-to-day deterioration produced by a humid saline environment combined with emissions from motor vehicles and industries that turn marble into gypsum and endanger a cultural and economic heritage. Conversely, bodies of water are attacked by constructions that invade their fringe of influence, bring in pollution and break the natural cycles that maintain the interactive balance between water and land. This has led to an extended perception, both in Cuba as in other countries, that consider urban areas along the water as problems that cannot be solved – the sort that municipal governments must carry as a burden with resignation. Yet, many experiences show that those areas can be revitalised by improving their image and living conditions, but also generating a strong economic activity of their own that would finance the costs of upgrading and also attract investment and produce income. But many challenges come attached to that economic revitalisation of port areas associated with economic and cultural globalisation, real estate market, new port and transport technologies and the need to keep the local population and redistribute part of those revenues so real benefits would reach them. Ironically, the trend for recycling old waterfronts may block access and views to and from the water, destroy the scale and texture of the urban fabric and displace the local population. The clearing of obsolete structures seeking to create new public space and open cities into the water, done through expensive investment, often ends in a continuous wall of new, bigger and uglier buildings

planted in the first row. In short, revitalisation of ports and waterfronts may solve some problems but often brings new ones. Havana opens onto almost 30 km of coastline that include an excellent strip of beaches in the east. Historically the city was protected from hurricanes and pirates by its shape, a hill and the most impressive system of colonial fortresses in the Americas. Through several centuries, the port was the final meeting point of the Spanish ships loaded with riches from America, before returning towards Europe. Several issues made Havana different from most other major Latin American cities: the capital city, and the country as a whole, had more Spanish and later American influence. Because it grew mainly by addition, with a minimum of demolitions, its built heritage was basically spared. Even if it has a definite urban character, Havana is more flat, and its lower density provides a special quality of life that is missing in cities that underwent overdevelopment in the 60s and 70s. Finally, a large part of its urban fabric was composed of lower-middle class dwellings with a reasonably high average quality of design and construction. The harbour that once gave life to the city became outdated as bigger ships and new cargo technologies were developed. Other cities in the same region, like Miami and Houston – once sleepy villages or even non-existent at a time when Havana was already important – developed as world-class contemporary ports. The closed shape of the Bay that was once useful to defend the city and the Spanish fleet performed badly in terms of pollution. Access to the Old City and other waterfront settlements through the Bay became increasingly difficult. The city centre and the habitat of the upper class jumped from beside the port in a continuous westward motion, bypassing a very dense working class neighborhood, Centro Habana, even though it was centrally located. As the city expanded west and southwest from the initial walled precinct the port and Old Havana became less

demoliciones, el patrimonio construido en esencia se conservó. A pesar de su definido carácter urbano, La Habana es más plana, y su baja densidad ofrece una calidad de vida especial que falta en ciudades que sufrieron un crecimiento excesivo en las décadas del 60 y el 70. Por último, una gran parte de su tejido urbano estaba compuesto por viviendas de clases medias bajas con una razonablemente alta calidad promedio de diseño y construcción.

El puerto que una vez dio vida a la ciudad se tornó obsoleto en la medida en que se desarrollaron barcos más grandes y nuevas tecnologías de carga. Otras ciudades de la misma región, como Miami y Houston – que eran pueblos adormilados o a veces inexistentes cuando La Habana ya era un centro importante – se desarrollaron como puertos contemporáneos de clase mundial. La forma cerrada de la bahía, que anteriormente resultaba útil para defender a la ciudad y la flota española, devino algo negativo desde el punto de vista de la contaminación. Se hizo cada vez más difícil el acceso a la parte vieja de la ciudad y a otros asentamientos a través de la bahía. El centro de la ciudad y el hábitat de la clase alta fue desplazándose desde el núcleo inicial junto al puerto en un movimiento continuo hacia el oeste, saltando sobre un barrio de clase trabajadora densamente poblado, Centro Habana, a pesar de su centralidad. A medida que la ciudad se extendía hacia el oeste y el sudoeste a partir del recinto inicial amurallado, el puerto y La Habana Vieja se tornaban cada vez menos accesibles, en especial con el enorme incremento de autos privados después de la Segunda Guerra Mundial. Varias instalaciones industriales molestas se localizaron alrededor de la bahía: las refinerías de petróleo, los muelles, una planta de gas, dos termoeléctricas consumidoras de petróleo, silos de granos, ferrocarriles de carga, una planta de fertilizantes, los espigones a lo largo de la mitad sur de La Habana Vieja y un gigantesco vertedero de basura a cielo abierto, Cayo Cruz. Todo esto empeoraba por los vientos alisios que traían el humo y malos olores sobre la ciudad. El plan director de 1971 puso énfasis en la transportación y terminales de embarque alrededor de la bahía. Proponía límites a las inversiones portuarias para de esta manera alcanzar un mejor equilibrio con otros puertos del país, especialmente Matanzas, 100 kilómetros al este – mucho mejor y más conveniente para albergar barcos más grandes – y el de Mariel, 45 kilómetros al oeste, ambos muy bien conectados a la ciudad de la Habana por medio de buenas autopistas. El plan proponía concentrar la carga y la industria en un área más pequeña en el límite sur de la bahía, dejando así libres a los muelles de la Habana Vieja para que la ciudad histórica pudiera reabrirse al mar.

Aun cuando se construyeran algunas instalaciones portuarias nuevas y de gran tamaño, incluyendo un puerto pesquero, los viejos muelles continuaron bloqueando la mitad sur de La Habana Vieja, y además nunca se construyó el nuevo Centro de Tráfico propuesto que permitiría eliminar la vieja terminal de ferrocarril y alejar de la parte central de la ciudad este tráfico tan denso.

A mediados de los 90 uno de los tres espigones del viejo edificio de la Aduana se recicló y pasó a ser una terminal de cruceros, reflejando el auge del turismo como la principal fuente de divisas para el país. A todo esto hay que añadir los crecientes esfuerzos por restaurar muchos edificios y plazas de valor monumental de La Habana Vieja por parte de la Oficina del Historiador de la Ciudad. Esa Oficina recibió en 1993 el privilegio especial de administrar negocios y reinvertir los ingresos en sus propios programas, los cuales en la actualidad incluyen algunos asuntos sociales para mejorar las condiciones de vida de la población local.

La hasta ahora cautelosa apertura a las empresas mixtas cubano-extranjeras en el sector inmobiliario y turístico se ha concentrado en los mejores emplazamientos de relleno a lo largo o junto al Malecón y Miramar, siempre cercanas al litoral. Una tendencia muy reciente está tratando de desviar esas inversiones hacia el este, donde grandes extensiones de suelo permanecen inutilizadas pero muy bien conectadas a la parte central de la ciudad por el túnel bajo la Bahía y la Autopista Monumental. Si bien este enfoque de planificación es muy razonable, por otra parte resulta difícil revertir un patrón de desarrollo que ha durado cinco siglos.

#### DIVERSAS OPORTUNIDADES EN EL LITORAL HABANERO

*Alrededor de la Bahía:* espacios importantes se pueden obtener abriendo al mar la mitad sur del viejo recinto amurallado y reciclando los muelles con propósitos comerciales y de entretenimiento, una vez que se trasladen los muelles hacia las nuevas instalaciones portuarias en la parte sur de la bahía. En la parte este de la misma se encuentra Casablanca, un pequeño pueblo situado a los pies de una colina dominada por la inmensa fortaleza de La Cabaña. Un nuevo paseo en el litoral podría crear un nuevo rostro para Casablanca, y enlazar a la altura del agua con el pueblo a través de un desarrollo turístico cauteloso que incluiría una nueva marina en la Dársena de los Franceses que termina en la histórica Batería de la Divina Pastora. De manera vertical se podría enlazar con un mirador en la cima de la colina, donde se



localiza una estatua gigantesca, El Cristo de La Habana; y con el Observatorio del Instituto de Meteorología, que podría reciclarse como un Planetario abierto al acceso público.

Un pueblo colonial de más de 300 años, Regla, sobresale como una península por el lado sur de la Bahía. Regla tiene una identidad local muy fuerte y es un lugar interesante donde se profesa la religión afrocubana. Regla y Casablanca están conectados a la Habana Vieja por un transbordador marítimo – un servicio regular de transporte de pasajeros con lanchas. En el desembarcadero de la lancha en Casablanca se encuentra la terminal de salida de un tren eléctrico, el más antiguo de su tipo (1916) todavía funcionando en el mundo, que comunica a La Habana con Matanzas a través de un hermoso valle.

En el punto más al norte de Regla, ubicado en el mismo medio de la bahía, existe una península ocupada por barracas irrelevantes que se pueden relocalizar para crear una especie de isla en el medio de la bahía, conectándose al centro más antiguo de Regla dominado por su iglesia colonial. Sobre esa área se realiza un estudio conjunto con la universidad de Paris-Versalles.

En todo el arco del sur de la Bahía se podría plantar árboles para formar un cordón ambiental alrededor de la bahía que mejoraría su imagen y el medio ambiente. Existe un programa actual con el PNUD (Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo) y GEF (Fondo Ambiental Global) para reducir la contaminación del agua en la bahía; y ya han vuelto a aparecer peces. Vinculado a la posibilidad de buscar un sitio alternativo para refinerías petroleras mucho más eficientes, la eliminación a mediano plazo de las actuales refinerías podría ayudar al saneamiento de la Bahía, y abriría a Regla de una forma más completa al mar. También se necesitaría el saneamiento de dos ríos pequeños pero muy contaminados que desembocan en la bahía desde el sur. Afortunadamente, la mayor parte de esa contaminación no es química, sino orgánica provenientes de barrios pobres sin un tratamiento adecuado de las aguas negras. El litoral debe redefinirse con rompeolas o muros para producir un borde nítido entre el agua y la tierra, y darle acceso a los transeúntes para garantizar el uso público del litoral.

*La Habana Central:* La franja más antigua del Malecón está siendo rehabilitada en la actualidad por la Oficina del Historiador de la Ciudad con la ayuda de varios gobiernos regionales españoles. El reto consiste en cómo integrar la vida económica para garantizar así una autosustentabilidad para esa franja, limitando al mínimo las molestias para los actuales residentes locales. Otro de los retos es aligerar el tráfico a lo largo del Malecón – que es la única vía de acceso rápido a la

accessible, especially with the enormous increase of private cars after World War Two. Several disturbing industrial installations were located around the Bay: the oil refineries, dockyards, a gas plant, two power stations burning oil, silos, cargo railroads, a fertiliser plant, the piers along the southern half of Old Havana and a very large garbage dumping yard, Cayo Cruz. This was worsened by the trade winds that brought smoke and foul odours into the city. The Master Plan from 1971

placed emphasis on transportation and shipping terminals around the Bay. It proposed limits to port investments so as to achieve a better balance with other ports around the country, specially Matanzas – better suited for bigger ships – and Mariel, 45 km west, both well connected to Havana by good highways. The Plan proposed to concentrate cargo and industry into a smaller area at the southern border of the Bay, clearing the piers in Old Havana so the city could reopen into the sea. Even if some new large port installations were built, including a fishing port, the old docks remained blocking the southern half of Old Havana; and the new Traffic Centre proposed in the 1971 Master Plan in order to relocate the old railroad terminal and take heavy traffic away from the inner city, was never built.

In the mid-90s one of the three piers at the Custom building was recycled as a passenger cruiser terminal, a reflection of the rise of tourism as a main source of hard currency for the country. This adds to the increased efforts in restoring many landmark buildings and plazas in Old Havana by the City Historian Office. This office in 1993 was granted the special privilege to run businesses and reinvest profits in their own programs. These programs now also include some social issues to improve living conditions for the local population.

The cautious opening in the '90s to Cuban-foreign joint ventures in tourism real estate with foreigners – with a higher standard than social housing – has concentrated in the best reclaimed locations along the

Malecón and in Miramar, always close to the waterfront. A trend in the late '90s tried to divert the investments toward the east, where large tracts of land remain barren but are well connected to the inner city by the tunnel and the Monumental highway. Even if this planning approach is in many ways reasonable, it is difficult to reverse a 5-century old pattern of urban growth.

#### THE MANY OPPORTUNITIES OF HAVANA'S WATERFRONT

*Around the Bay:* important spaces could be obtained by opening to the water the southern half of the old walled precinct, and recycling the piers – once the docks are removed to the new port facilities on the southern part of the Bay – for commercial and leisure purposes.

On the eastern side of the Bay lies Casablanca, a small village crawling over a steep hill dominated by the huge La Cabaña fortress, the largest colonial fort in America. A new waterfront promenade may create a new face for Casablanca and link the village at water level through a cautious touristic development that might include a new marina at Dársena de los Franceses close to the historic Bateria de La Divina Pastora. Vertically it may be linked with a viewpoint on top of the hill, where a giant statue of Jesus Christ is placed (El Cristo de La Habana) and with the Observatory from the Weather Bureau, that could be re-used as a Planetarium open to the public.

An old (300 year-plus) colonial town, Regla, protrudes as a peninsula from the southern edge of the Bay. Regla has a very strong local identity and is an interesting site of Afro-Cuban religion. Regla and Casablanca are connected to Old Havana by a maritime shuttle – a regular passenger ferry service. At the landing place of the ferry in Casablanca is the starting terminal of an electric train, the oldest (1916) of its type still in function in the world, that connects Havana with Matanzas through a beautiful valley. Regla's northern tip, in the middle of the Bay, is now occupied by irrelevant sheds that could be removed to make room for a



Siluetas de La Habana vista desde el lado este de la entrada a la Bahía  
Skyline of Havana seen from the eastern side of the entrance to the Bay

Habana Vieja y al túnel de la Bahía – para que los peatones puedan cruzar la vía sin peligro hasta el borde del mar, que funciona como una especie de paseo. También se han estudiado varios proyectos para proteger la línea frontal de edificios eclécticos del crudo mar de invierno u ocasionales penetraciones, pero la inversión requerida es demasiado grande. Un barrio triangular muy bien definido, La Fragua, se localiza entre Centro Habana y La Rampa – la parte de la ciudad más activa y con múltiples usos a partir de la década del 50 y el 60. La Fragua puede ofrecer la apertura de esa franja al litoral, mejorando la articulación entre Centro Habana y El Vedado. El área necesita una combinación de rehabilitación a lo largo de su eje histórico que conduce a la Universidad de la Habana, San Lázaro; mientras que el sector norte está abierto a un redesarrollo más activo con la utilización de arquitectura contemporánea que podría convertirlo en La Rampa del siglo XXI. Esa zona fue estudiada por el Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, GDIC, en conjunto con la GSD de Harvard. *El este de La Habana:* Un parque histórico, Morro-Cabaña, se viene desarrollando en la actualidad a un ritmo relativamente lento. El área es muy sensible debido a que guarda grandes depósitos arqueológicos legados por las fortificaciones coloniales. El este de La Habana cuenta con los beneficios de un aire puro y

sort of island in the middle of the Bay, linked to the oldest core of Regla dominated by its church. This area is currently being studied by a combined team with the University of Paris-Versaille. The whole southern arch of the Bay may be planted with trees to form a greenbelt around the Bay, improving its looks and the environment. There is a current program with UNDP (United Nations Development Plan) and GEF (Global Environmental Fund) to reduce water pollution in the Bay: and fish have already reappeared. Linked to the possibility of an alternative site for more efficient oil refineries, a mid-term removal of the present refineries might help in cleaning the Bay and open Regla more fully into the water. The cleaning of two small but very polluted rivers that flow into the Bay from the south, is also needed. Luckily, most of that pollution is not chemical but organic waste from historically poor neighbourhoods without a proper treatment of waste water. The water edge should be redefined with seawalls so as to produce a sharp, clean limit

between water and land, and give access to pedestrians to ensure the public use of the waterfront. *Central Havana:* The oldest strip of Malecón is currently being rehabilitated by the City Historian's Office through a special project, PERI, with help from several Spanish regional governments. The challenge is how to put in economic life so as to insure a certain self-reliability for that strip while minimising disturbance for the current local residents. Another challenge is how to slow down traffic along the Malecón -- which is the only fast access to Old Havana and the Bay tunnel -- so pedestrians can cross safely to the water edge, which acts as a promenade. Several projects to protect the front line of Eclectic buildings from the rough winter sea or occasional tidal waves have been sketched, but the required investment is too much. A well defined triangular neighbourhood, La Fragua, lies between Centro Habana and La Rampa, the city's most lively mixed-use centre from the 50s and 60s. La Fragua can provide the opening of that strip into





30

the waterfront, improving the link between Centro Habana and Vedado. The area calls for a combination of rehabilitation along one historic axis leading to Havana University, San Lázaro; while the northern sector is open to a more active redevelopment with contemporary architecture that might turn it into the 21st century La Rampa. This area has been studied by the GIDC (Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital) together with Harvard's GSD.

*Eastern Havana:* A historic Park, Morro-Cabaña is currently being developed at a relatively slow pace. The area is very sensitive because of archeological deposits left by colonial military garrisons. Eastern Havana has the benefits of clean air, fine sand beaches nearby and a good connection to the city centre. A treatment plant for the city's sewer system must also be built there. A large eastern urban development would also correct the imbalance of a city that grew westward away from the original settlement beside the port.

*Western Havana:* The Malecón

waterfront drive links Old Havana with the western formerly upper and upper-middle class districts through Centro Habana and Vedado. Special guidelines for this area are needed and are already being studied by the planning authorities to determine how many tall buildings – and how tall, and how close – could be built there; and how this new interventions should blend with the original urban texture. The Malecón stops at the mouth of the Almendares, Havana's main river. A careful development project, also studied by GIDC together with Harvard's GSD, proposes eliminating a shantytown and an unplanned shipyard, and replacing them with a park and a marina as part of the Metropolitan Park project currently under construction. The Malecón could then continue as a riverfront promenade, and the once elegant Vedado neighbourhood could have a new face looking into the river. This project, including the cleaning of the river, could be gradually paid with the income generated by new real estate investments in what could

become one of Havana's prime locations. Playa de Marianao, where most private navy clubs were set before the Revolution, is an artificial beach in a short crescent. Clubs are now used by workers trade unions. A nearby military airport, no longer in use, can provide the largest redevelopment area at the west of Havana, linking through a careful functional and social mix Playa de Marianao and the once most fashionable subdivision, the former Country Club, with the working-class neighbourhoods close to the south; and also provide a more direct way to the international airport. This would call for the elimination of a large shantytown that ironically was next to the most elegant private clubs.

*This paper is an updated version of the one presented at the international conference Waterfronts in Post Industrial Cities at Gund Hall, Harvard Design School, Cambridge, Ma., October 7-9, 1999*



La Bahía desde Regla, al sur. Por este punto llegan las lanchas de pasajeros que conectan con La Habana Vieja  
The bay from Regla, at the south. This is the arrival point of the boats that shuttle passengers with Old Havana

Vista panorámica del inicio del Malecón que se extiende por 5 km hasta el barrio Miramar  
Overall view of the initial part of Malecón, developing for 5 km until the Miramar neighbour

limpio, la cercanía de playas de arenas finas y una buena conexión con el centro de la ciudad. Una planta de tratamiento para las aguas albañales de la ciudad ha de construirse en esta zona. Un gran desarrollo urbano al este de La Habana también corregiría el desequilibrio de una ciudad que creció hacia el oeste a partir de un asentamiento inicial junto al puerto. *El oeste de la Habana:* El Malecón enlaza a la Habana Vieja con los antiguos distritos de clase media-alta y alta del oeste a través de Centro Habana y El Vedado. Para esta área se necesitan – y están siendo estudiadas – directrices por parte de las autoridades de planificación física para determinar cuántos edificios altos – y cuán altos, y cuán cercanos entre sí – se pueden construir; además de cómo estas nuevas intervenciones se pueden incorporar y combinar con el tejido urbano original. El Malecón se termina en la desembocadura del Almendares, principal río de la Habana. Un cuidadoso proyecto de desarrollo, también en estudio por el GIDC y la GSD de Harvard, propone eliminar un barrio de casuchas y un astillero de embarcaciones pequeñas que han crecido azarosamente, y sustituirlos por un parque y una marina como parte del proyecto del Parque Metropolitano en ejecución en estos momentos. Entonces el Malecón continuaría como un paseo por el litoral ribereño, y el otrora elegante barrio del

Vedado encontraría un nuevo rostro con una mirada hacia el río. Este proyecto, que incluye el saneamiento del río, se pagaría de forma gradual a partir de los ingresos generados por las nuevas inversiones en el sector inmobiliario en lo que se convertiría una de las locaciones de primera clase de la Habana. La Playa de Marianao, lugar donde se localizaban la mayoría de los clubes náuticos privados antes de la Revolución, es una playa artificial desplegada en una media luna corta. Los clubes son ahora utilizados por los sindicatos obreros. Un aeropuerto militar cercano en desuso puede ofrecer la mayor zona de redesarrollo del oeste de la Habana, uniendo a la Playa de Marianao y la que fue urbanización más elegante de la capital, el antiguo Country Club, con los barrios proletarios cercanos al sur; y también brindar una vía más directa al aeropuerto internacional. Esto requeriría eliminar un gran barrio de casuchas que irónicamente se encontraba al lado del más elegante de los clubes privados.

*Este artículo es una versión actualizada del trabajo presentado en la conferencia internacional Waterfronts in Post Industrial Cities at Gund Hall, Harvard Design School, Cambridge, Ma., October 7-9, 1999*

31