

La Habana del siglo XXI

Havana twenty one century

Colectivo de autores

Instituto de Planificación Física

Dirección Provincial de Planificación Física de La Habana

La Habana ha sido, desde su fundación, el principal centro de actividades culturales y comerciales del país, y uno de los más activos del área hispanoamericana de este continente. Es La Habana actual una ciudad singular por la conservación de excepcionales valores urbanísticos y arquitectónicos acumulados en sus cinco siglos de existencia. Su historia, arquitectura y trazado urbano han sido favorecidos por la presencia de un variado medio natural que exalta su imagen, con un extenso litoral, la bahía, las playas, su clima favorable, junto a la vegetación y una topografía en forma de terrazas hacia el mar (figura 1).



Figura 1. Vista panorámica de La Habana desde la Fortaleza de La Cabaña.

Los llamados esquemas o planes directores han estado presentes a lo largo del propio desarrollo histórico de la ciudad con diferentes alcances y enfoques. En los años sesenta y setenta del pasado siglo se formularon esquemas directores, hasta que en los ochenta fueron elaboradas las bases técnico-económicas del Plan Director, aprobadas por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros en 1984, y ratificadas por el Comité Ejecutivo Provincial en la versión del Esquema de 1990. En el año 2000 fue aprobado por la Asamblea Provincial del Poder Popular el Esquema precedente.

Las premisas para pensar el futuro desarrollo de La Habana parten de sus dos recursos más valiosos: su capital humano y social, y los valores de su cultura y del patrimonio arquitectónico y urbanístico, excepcional tanto por su magnitud y variedad como por su grado de conservación.

La planificación del futuro de la ciudad pasa por asumir el territorio como factor de desarrollo. Ello implica la potenciación al máximo de un enfoque proactivo dirigido a solucionar problemas, lograr crecimiento económico y alcanzar sostenibilidad y bienestar a partir de utilizar las potencialidades y capacidades locales. Este modelo podría desencadenar una gran cantidad y variedad de pequeños proyectos encaminados a dar solución a problemas locales y liberar recursos centralizados para las inversiones urbanas de mayor envergadura, como las grandes infraestructuras y otros proyectos de carácter estratégico para el desarrollo de la ciudad.

El futuro exige el planteamiento de estrategias claras centradas en la sostenibilidad económica, ambiental y social de los cambios, entendiendo esta cualidad como el uso racional de la riqueza natural, cultural e histórica siempre que se garantice su regeneración sistemática.

La evolución concebida debe estar respaldada por las capacidades existentes de forma armónica y concertada con un fortalecimiento de la investigación y la innovación, así como el establecimiento de formas de gestión participativas que garanticen la implementación de los proyectos urbanos. Estos, por su complejidad y por la diversidad de aspectos que los integran, demandan un enfoque integral, tanto en el espacio como en el tiempo

Premisas para pensar el futuro de La Habana

A. Asumir la dimensión socio-cultural de la ciudad.

La Habana constituye patrimonio de la cultura material de la nación y representa parte sustancial de su memoria histórica, con extraordinarios valores arquitectónicos y urbanísticos. Se trata de la única ciudad capital de Latinoamérica que no fue trasformada por el auge desarrollista, aunque hoy se halle en franca crisis por el creciente deterioro. La pérdida, tanto física como del carácter e imagen de La Habana o parte de ella, significaría perder una parte de nuestra historia y de nuestra identidad, además de su valor utilitario como marco de vida e inversión heredada en dinero, materiales, energía y conocimientos.

Ese marco físico condiciona, en gran medida, la conducta diaria de la población y también la refleja.

La necesidad de una política prioritaria dentro de nuestros programas de desarrollo no implica que este asunto deba ser una carga para el presupuesto del país. Está demostrado en otras experiencias del mundo y también internas que las operaciones urbanas a gran escala, como la del Centro Histórico de La Habana, pueden autofinanciarse y crear enormes riquezas para la economía del país.

Mostrar en el futuro las cualidades enriquecidas de La Habana por la sabia restauración o las intervenciones contemporáneas adecuadas tiene su precio, pero también su recompensa, no solo a nivel de la entrada de nuevos recursos financieros, sino igualmente y sobre todo para mejorar el bienestar de la población y salvar la cultura nacional.

Por lo tanto, cualquier análisis o decisión sobre el ordenamiento territorial de la ciudad debe contemplar una mirada desde la cultura y desde el ciudadano. La ciudad del siglo XXI deberá contener la de los siglos precedentes, pero los enfoques para enfrentar la solución de sus problemas deben hacerse con un punto de vista del siglo XXI.

B. Hacer ciudad sobre la ciudad.

Desde el punto de vista espacial, la premisa más importante a defender e instrumentar es la de contener el crecimiento territorial de la capital. Existen múltiples razones que aconsejan tomar esta decisión con determinación.

En primer lugar, porque la ciudad realmente no lo necesita. Todas las proyecciones demográficas para los próximos veinte años disminuyen o mantienen el tamaño demográfico de La Habana, debido a la baja natalidad y la emigración. Aun si estas tendencias cambiaran en alguna medida, la ciudad nunca rebasaría los 2,5 millones de habitantes en ese plazo y una tal población cabe en los límites actuales del primer anillo sin ningún problema.

En segundo lugar, porque aunque creciera demográficamente, la capacidad para admitir construcciones que tiene la ciudad en su área actual es de tal magnitud que lo hace innecesario. No solamente hay muchas zonas con densidades extremadamente bajas, sino que el número de grandes instalaciones obsoletas es muy grande. Se dispone de centenares de hectáreas en áreas portuarias y aeroportuarias inutilizadas, en zonas industriales y de almacenes deshabilitadas, así como áreas militares, recuperables y disponibles para otros usos. Existen numerosos terrenos y edificaciones poco o mal aprovechados, así como construcciones demolidas o por demoler por su mal estado, algunas de gran magnitud.

Todo ello constituye un potencial para rehabilitar y construir que no se puede despreciar, dado que en su mayoría se sitúa en zonas de gran centralidad y accesibilidad, así como con infraestructuras aprovechables.

En tercer lugar, porque la ciudad no debe crecer, puesto que invadiría zonas intocables para su adecuado funcionamiento, como la cuenca de Vento, el área del Aeropuerto “José Martí” o las superficies verdes de los parques que rodean la ciudad, así como las áreas agrícolas.

En resumen, La Habana ni debe, ni puede ni necesita crecer en superficie. De inmediato, es oportuno definir claramente las zonas urbanizables y las no urbanizables, y no violar tales determinaciones con pequeñas urbanizaciones periféricas que pretenden resolver problemas a corto plazo creando otros mayores a mediano término. Es algo ya validado por la práctica internacional que la ciudad compacta es mucho más eficiente que la ciudad dispersa en términos de consumo de suelo, materiales, agua, energía y transporte. Además, sus costos de funcionamiento llevan a la ciudad extensa por una senda contraria a la sostenibilidad. Defendamos entonces una ciudad más económica, funcional y razonable.

C. Aprovechar al máximo y multiplicar los recursos sobre bases sostenibles.

El nivel de deterioro de las edificaciones y la infraestructura de la ciudad es tal que los recursos requeridos son hoy prácticamente inaccesibles por las vías actuales. Se trata de cubrir la distancia que hay entre una ciudad moderna —por ejemplo, con la infraestructura soterrada o un sistema de transporte público eficaz— y la realidad actual. Lograr que las propuestas del plan urbano de La Habana dispongan de un basamento objetivo obliga a precisar los recursos disponibles para alcanzar los objetivos que se planteen. El gobierno de la ciudad necesita de un presupuesto de inversiones propio, que no puede resumirse a la suma de las inversiones que los ministerios o las empresas decidan hacer en La Habana. Se requiere de una visión territorial integral que las articule y priorice.

Hay que multiplicar los recursos. Es necesario abrir la vía del desarrollo local basado en la explotación de los recursos locales y su reinversión en el desarrollo integral del territorio —como en el centro histórico—, en los impuestos municipales y nuevas contribuciones y en el aprovechamiento de los recursos que se derivan del sector no estatal, así como los mal usados, tanto en suelo como del fondo inmobiliario. Se requiere también incrementar las transferencias del presupuesto nacional hacia la ciudad, así como definir en qué, cómo y dónde puede intervenir el financiamiento internacional (de grande y pequeña magnitud).

Hay que diseñar una forma de gestión que facilite el trato con miles de pequeños y medianos inversionistas, en lugar de descansar en unos pocos muy grandes que generalmente quieren imponer sus condiciones. La Habana necesita, de manera urgente, aprovechar todas las oportunidades de inversión, desde la pequeña escala (pequeñas y medianas empresas) hasta las inversiones mixtas, siempre pautadas por el interés público.

D. Complementar la planificación con la gestión.

La planificación del desarrollo de la ciudad no se agota en la definición de *lo que hay que hacer y dónde*, si no se asegura su realización precisando *cómo, con qué y con quién*.

Una concepción integral de la transformación de la ciudad no se logra materializar a través de la suma, a menudo no coherente, de múltiples decisiones parciales de inversión, decididas en diversos ministerios y organismos.

Se requiere articular y compatibilizar anualmente y a mediano plazo el programa de inversiones que demanda el plan urbano de la ciudad con el plan de inversiones anual de la economía, de modo que lo oriente con su visión integral.

Nuestra experiencia muestra que planes territoriales aprobados por las más altas instancias de gobierno han ido incumpléndose a lo largo de los años a través de decisiones parciales, sectoriales y de corto plazo que se han alejado cada vez más de las directivas aprobadas, con lo que lo urgente se ha impuesto a lo importante.

Ello aconsejaría incluir en el sistema de la planificación nacional, como una categoría del plan, el programa de urbanización para la capital, rectorado por el gobierno de la ciudad e implementado y materializado en cada plan anual.

Es igualmente imprescindible lograr involucrar a todos los actores urbanos, ciudadanos y entidades en la transformación de la ciudad, acercando la administración urbana a la base. Ello posibilitará liberar a la provincia de responsabilidades municipales y a los municipios de tareas que pueden cubrir los distritos, y fiscalizar los consejos populares.

Habrà que facilitar la relación entre la administración pública y los ciudadanos avanzando en los niveles de divulgación, eficacia e interconexión que permiten las tecnologías actuales de información y comunicación.

No será posible transformar La Habana sin involucrar a toda su población, barrio a barrio. Pero ello significa democratizar y hacer transparente su gestión a todos los niveles, de modo que se facilite la participación en la toma de decisiones, su ejecución y su control. Sin ello no puede haber sentido de pertenencia ni control efectivo sobre la actuación de la administración pública.

Visión de La Habana del siglo xxi

Ciudad creativa: Queremos una ciudad del conocimiento, basada en una economía postindustrial que privilegie la innovación, la investigación, el capital intelectual, la cultura y la economía creativa, fundamentalmente basada en el desarrollo de los sectores terciario (servicios) y cuaternario (investigaciones científicas y nuevas tecnologías), y la industria ligera. No queremos una ciudad industrial, del sector secundario, con industrias pesadas transformadoras de materias primas (extractiva, siderurgia, metalurgia, química pesada) contaminantes o de alto costo en la mitigación de las vulnerabilidades y riesgos que provoquen su cercanía a lugares densamente habitados (figura 2).

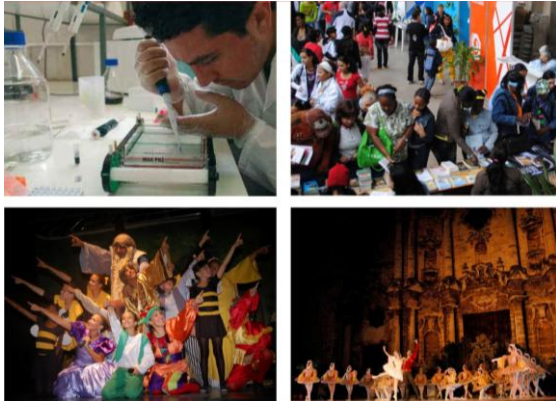


Figura 2. Imágenes de la visión de una ciudad creativa.

Ciudad amable: Queremos una ciudad de bienestar y habitable, donde los ciudadanos tengan tiempo libre para la recreación y el disfrute de la cultura, el deporte y la naturaleza. No queremos una ciudad caótica, donde los ciudadanos no tengan suficiente tiempo libre o no cuenten con espacios públicos atractivos o instalaciones para el desarrollo de actividades de ocio y recreación sana (figura 3).



Figura 3. Imágenes de la visión de una ciudad amable.

Ciudad próspera: Queremos una ciudad con heterogeneidad económica, donde coopere el sector estatal y no estatal (cooperativo y privado) en una economía mixta, que ofrezca empleos atractivos y que incluya la participación del capital extranjero bajo claras reglas del juego pautadas por el sector público. No queremos una ciudad poco diversa en su estructura económica, dependiente de pocos actores económicos y con una estructura rígida de empleo (figura 4).



Figura 4. Imágenes de la visión de una ciudad próspera.

Ciudad gobernable: Queremos una ciudad democrática, con una administración pública descentralizada, cercana y al servicio del ciudadano, con nuevos mecanismos de gestión de los recursos que garanticen la plena participación de la mayor cantidad de actores posibles en un sentido de corresponsabilidad y ética cívica, basada en la planificación territorial y no sectorial. No queremos una ciudad con excesivo centralismo, poca participación ciudadana en las decisiones, caos en la localización de actividades e inversiones, y crecimiento especulativo incontrolado (figura 5).



Figura 5. Imágenes de la visión de una ciudad gobernable.

Ciudad equitativa: Queremos una ciudad inclusiva y diversa que ofrezca oportunidades a todos sin exclusiones ni discriminaciones de ningún tipo, que promueva la cooperación, la solidaridad, la justicia social y el enfoque de género, y que garantice calidad urbana y de los servicios en todos los municipios. No queremos una ciudad excluyente, donde las diferencias se manifiesten en barrios opulentos y barrios pobres, donde prime el individualismo y donde esté polarizada la prestación de servicios con marcadas asimetrías sociales (figura 6).



Figura 6. Imágenes de la visión de una ciudad equitativa.

Ciudad conectada: Queremos una ciudad accesible y policéntrica que facilite la movilidad y asegure la conexión física y virtual (uso universal de Internet), preservando y multiplicando el tiempo disponible para el ciudadano y garantizando un transporte público de calidad y la digitalización de los trámites para una gestión eficiente de los servicios públicos y el flujo de información. No queremos una ciudad desconectada, tanto al interior como al exterior, donde sean inaccesibles lugares por falta de movilidad y donde no se facilite el acceso a Internet. Una ciudad que privilegie el transporte privado sobre el público y el tiempo se pierda en incontables trámites, esperas prolongadas en los servicios públicos y atascos vehiculares (figura 7).



Figura 7. Imágenes de la visión de una ciudad conectada.

Ciudad compacta: Queremos una ciudad densa que se transforme sobre sí misma, ahorrando suelo, infraestructura y recursos, y preservando las áreas verdes intersticiales; que recicle el suelo urbano y explote zonas de oportunidad en un sentido de codesarrollo para el beneficio de zonas o sectores menos favorecidos. No queremos una ciudad extendida, con suburbios en las periferias, condominios cerrados, ciudades dormitorio y una extensa red vial para garantizar una movilidad privada, sin suficientes áreas verdes y zonas centrales abandonadas (figura 8).

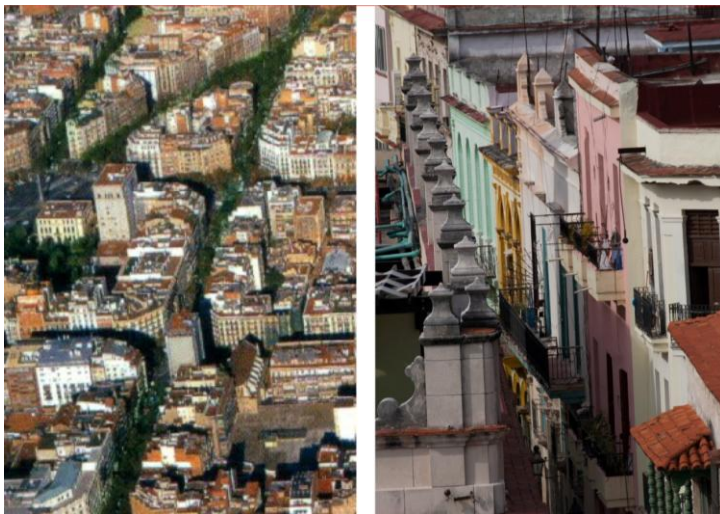


Figura 8. Imágenes de la visión de una ciudad compacta.

Ciudad segura: Queremos una ciudad protegida, tranquila, iluminada, saludable e higiénica, menos vulnerable a los desastres y que sistematice las acciones que reduzcan el riesgo provocado por el generalizado estado de deterioro del fondo habitacional. No queremos una ciudad insegura, donde el miedo se haya adueñado del espacio público; oscura, insalubre, sin garantías de seguridad ciudadana y sin previsión para el enfrentamiento a los desastres (figura 9).



Figura 9. Imágenes de la visión de una ciudad segura.

Ciudad humana: Queremos una ciudad que favorezca a la juventud y a la niñez, pero que también proteja a la tercera edad, con imagen urbana y espacios públicos de calidad que faciliten la socialización, el paseo y el encuentro intergeneracional, privilegiando al peatón por encima del vehículo. No queremos una ciudad elitista, donde solo una parte de la población se privilegie con servicios de excelencia en lugares restringidos y exclusivos, con espacios públicos abandonados, dominada por el transporte privado; una ciudad de rascacielos y villas miseria, de zonas opulentas y zonas marginales (figura 10).

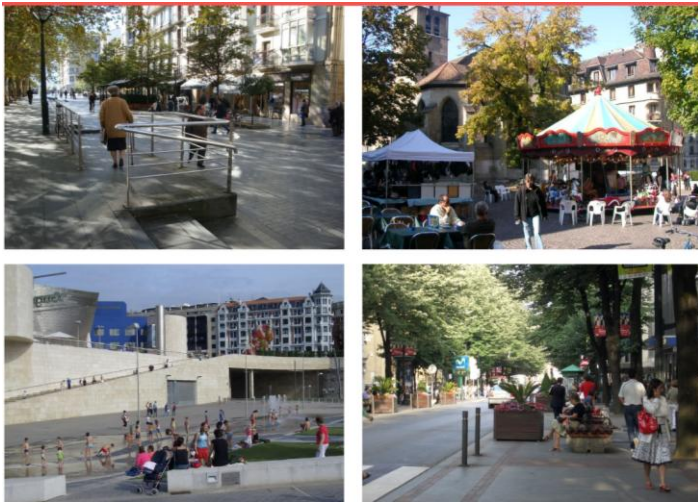


Figura 10. Imágenes de la visión de una ciudad humana.

Ciudad verde: Queremos una ciudad ecológica, descontaminada, con ciclovías, aire puro, predominio del verde en las calles, en las fachadas y en las azoteas, presencia de agricultura urbana y una manera racional de gestión de los residuos domésticos e industriales, donde el reciclaje sea un hábito ciudadano e institucional. No queremos una ciudad con polución, autopistas y medioambiente degradado, donde no existan espacios verdes y las masas de agua estén contaminadas, la gestión de los residuos domésticos e industriales no esté resuelta de manera eficiente y se use irracionalmente los recursos naturales (figura 11).

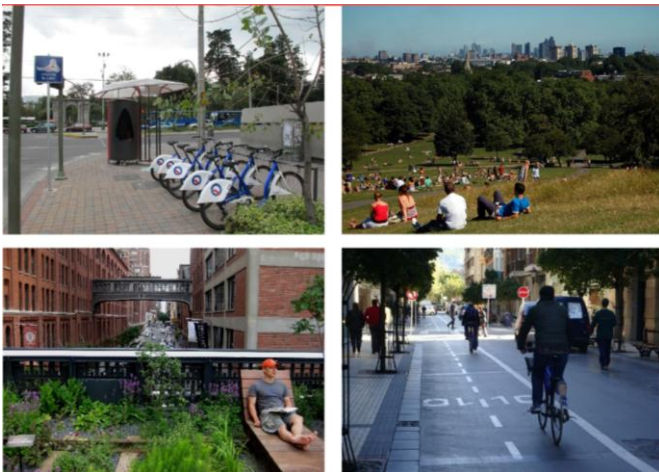


Figura 11. Imágenes de la visión de una ciudad verde.

Ciudad funcional: Queremos una ciudad eficiente y racional que introduzca nuevas alternativas energéticas, tecnológicas, sostenibles y ecológicas, con redes soterradas y otras inalámbricas, que recicle las aguas servidas para la agricultura y procure nuevas fuentes de abasto de agua potable. No queremos una ciudad disfuncional, con redes de servicio anticuadas o colapsadas, ineficientes y con importantes déficits, donde no sean aprovechadas alternativas de fuentes naturales renovables y sostenibles (figura 12).



Figura 12. Imágenes de la visión de una ciudad funcional.

Ciudad habitable: Queremos una ciudad cercana, de barrios con viviendas dignas y garantía de servicios urbanos y equipamientos comunitarios públicos accesibles y de calidad. No queremos una ciudad segregada, con barrios insalubres y marginales donde no lleguen los servicios y donde sean deficitarios o de muy mala calidad los equipamientos comunitarios (figura 13).



Figura 13. Imágenes de la visión de una ciudad habitable.

La Habana y sus vínculos territoriales

Cada vez más son las ciudades las que configuran el territorio. En ellas coexisten actividades de producción, servicios, consumo, cultura, investigación y comunicación, con una incidencia que rebasa el área urbana. La Habana tiene relaciones que van más allá de sus fronteras político-administrativas debido a que, por una parte, la ciudad requiere diferentes insumos para su funcionamiento y, por otra, ofrece una amplia gama de oportunidades de empleos y servicios; ambas manifestaciones crean fuertes vínculos con asentamientos humanos y territorios cercanos.

Desde 1607 La Habana es la capital de Cuba. La progresiva agrupación de funciones disímiles y la presencia de una élite culta y emprendedora produjeron la experimentación en la ciudad, casi siempre de forma temprana, de los avances tecnológicos difundidos posteriormente al resto del territorio.

Para 1958 La Habana concentraba buena parte del desarrollo económico y social, situación que la Revolución trató de nivelar favoreciendo las inversiones productivas y de servicios en otras ciudades del país. Sin embargo, su atributo de centro principal implica mantener actividades de nivel nacional de carácter político y administrativo, de relaciones internacionales, de cultura, salud y educación especializadas, entre las fundamentales.

Debido a su estratégica posición geográfica y a un creciente proceso de apertura de Cuba al mundo, con la inserción competitiva de productos y servicios innovadores en el mercado mundial, parece lógico que la ciudad se plantee recuperar su papel como cruce o pivote entre Europa y América.

Las posibilidades no radicarían en reemplazar las funciones captadas por otros enclaves, sino en ofrecer una cualidad de “lo urbano” que las otras ciudades no pueden ni podrán ofrecer. Esa calidad urbana única se apoya no solo en las piezas de excepcional valor arquitectónico o en la diversidad de su tejido urbano, sino en las características de su población, desde su nivel de calificación hasta su forma de relacionarse, así como en atributos no frecuentes en otras ciudades como la seguridad, la solidaridad y, sobre todo, la existencia de una sociedad con oportunidades económicas y sociales más equilibradas.

- **Mantener la fuerte articulación de La Habana con sus zonas cercanas, las que se deben complementar concertando mayores vínculos de cooperación y minimizando las relaciones de subordinación.**

La reciente conformación de las provincias de Artemisa y Mayabeque con centros definidos y la decisión de fortalecerlos deben ir reduciendo la gravitación hacia La Habana, aunque se mantenga en los territorios más cercanos. En ese caso están, como asentamientos más destacados, Bauta, San Antonio de los Baños, Bejucal y Santa Cruz del Norte. Las actividades económicas y de servicios de la ciudad necesitan recursos y producciones que no se pueden satisfacer en el área citadina, como el agua, la energía y los alimentos perecederos, por citar los más significativos.

Por otra parte, la política de descentralizar La Habana ha promovido importantes centros de investigación y de educación superior en ciudades de Artemisa y Mayabeque, que se complementan e implican relaciones de cooperación.

Atención particular debe brindarse al desarrollo del puerto de Mariel, que implica vinculaciones productivas, energéticas, de transporte y de fuerza de trabajo que serán favorecidas por las infraestructuras existentes y futuras.

Hay que tomar en cuenta también que el turismo internacional ha fomentado las potencialidades de sol y playa —Varadero— y las urbanas —La Habana—, lo que promueve el eje que las une —Matanzas ciudad, Cuevas de Bellamar, Valle de Yumurí y litoral norte—.

También es importante la relación de la ciudad con las instalaciones de investigaciones como CENPALAB, BIOCEN, ICA, CENSA, ISCAH, INCA y de educación superior, incluyendo la Escuela Internacional de Cine.

Todo lo anterior genera una considerable movilidad pendular en las direcciones norte-sur y este-oeste que se incrementará con el desarrollo de Mariel. Esta situación puede, en un sentido, reducir migraciones hacia la ciudad y proporcionar fuerza de trabajo calificada, pero debe ser objeto de un estudio pormenorizado para poder trazar orientaciones al respecto.

- **Fortalecer el papel de La Habana como capital del país.**

Requerirá de respuestas físicas y de relaciones espaciales que coadyuven a perfeccionar las actividades de conducción política y de gobierno; mejorar la orientación, cooperación y gestión económica y social; consolidar sus relaciones internacionales e incrementar la eficiencia y la calidad de los servicios y eventos únicos. Ello sin descuidar la imagen y estética de las instalaciones y espacios donde se realizan funciones nacionales.

En La Habana se localizan: la dirección política del país, los organismos de la Administración Central del Estado, las instituciones culturales únicas, los medios masivos de comunicación de alcance nacional, los institutos médicos especializados, la formación universitaria completa y centros de investigaciones, así como la representación de organismos multilaterales y las misiones diplomáticas, por citar las actividades más significativas. Todas ellas poseen instalaciones, brindan puestos de trabajo y producen relaciones de todas partes del país con la ciudad.

También en La Habana se celebran eventos culturales y especializados, de trascendencia nacional e internacional, que atraen a personas del país y del mundo como la Feria del Libro, los festivales de Ballet y de Cine Latinoamericano, FIART, Arte en La Rampa, Bienal de La Habana, Pedagogía, Salud para Todos y la Feria de La Habana. De hecho, existe una secuencia de este tipo de eventos durante todo el año.

- **Fomentar La Habana como centro regional del Caribe y pivote entre Europa, Asia y África con América Latina.**

Aprovechando su localización geográfica, su reconocido patrimonio urbano, el desarrollo científico y cultural, la preparación de sus recursos humanos y la seguridad urbana, La Habana puede retomar su papel de centro regional del Caribe.

Por ello será necesario definir estrategias relacionadas con:

- Desarrollar infraestructuras que faciliten los vínculos regionales, incluyendo el aeropuerto, la refuncionalización del puerto y la modernización de las redes técnicas de la capital.
- Extender la preservación del patrimonio construido a otras zonas de valor fuera del Centro Histórico y mejorar la imagen de la ciudad con acciones de paisajismo, mobiliario y arbolado urbano, iluminación, pavimentos, pintura adecuada y señalización.
- Profundizar y acelerar la modernización y generalización de la informática y las telecomunicaciones.
- Crear modernas facilidades para el establecimiento de líneas aéreas, cruceros, turoperadores especializados, entre otros.
- Promover instalaciones para oficinas y servicios especializados e incrementar la oferta de facilidades para la localización de empresas y organizaciones regionales e internacionales.
- Fortalecer e incrementar los eventos de nivel internacional de todo tipo, incluidos el turismo de ciudad, el diseño y las finanzas.
- Abrir una campaña de promoción en medios masivos de comunicación internacionales.
- Mantener y perfeccionar la seguridad urbana.

Propuesta de políticas urbano-territoriales

Estructura urbana

- Compactar la ciudad garantizando la continuidad de la urbanización y limitando el crecimiento superficial extensivo.
- Consolidar las áreas centrales como una unidad físico-espacial y funcional alrededor de la bahía.
- Completar la zona intermedia para lograr un mejor equilibrio y menor dependencia de las áreas centrales.
- Rehabilitar y dar mantenimiento al fondo edificado.
- Controlar el crecimiento en área de la urbanización y las instalaciones existentes en la periferia.
- Facilitar la desconcentración de la estructura urbana del gran centro principal.
- Recuperar los centros estructuradores de mayor valor patrimonial.
- Implementar grandes proyectos urbanos que contribuyan a estructurar la ciudad y mejorar su imagen.
- Recuperar los centros y subcentros de ciudad y de barrio.
- Rescatar los principales ejes comerciales.

Patrimonio cultural e imagen urbana

- Preservar y salvaguardar el patrimonio cultural de la ciudad.
- Implementar una estrategia de intervención en las áreas de mayor concentración de inmuebles considerados como patrimonio cultural teniendo en consideración su peligro de pérdida.
- Concluir el proceso de actualización de las regulaciones urbanísticas en todos los municipios de la ciudad.
- Implementar acciones de reanimación urbanística.
- Mejorar, de forma progresiva, la imagen de la ciudad como capital de la nación.

Hábitat

- Estimular la fecundidad y la migración interna controlada y seleccionada.
- Prever las implicaciones físicas, económicas y sociales del envejecimiento de la población.
- Lograr una distribución territorial equitativa de la población que permita una mayor integración social disminuyendo la segregación y la marginalidad.
- Elevar la productividad del trabajo.
- Adoptar la rehabilitación urbanística y arquitectónica integral de las áreas más degradadas, como intervención más eficaz para revertir el deterioro.
- Establecer prioridades para la solución de la problemática de las viviendas, definiéndose en primera etapa: albergados, edificios críticos, ciudadelas y cuarterías, barrios y focos precarios.
- Priorizar acciones de rehabilitación integral y conservación del fondo edificado, ya sea estatal o por esfuerzo propio.
- Potenciar el desarrollo del hábitat en la trama urbana a partir del completamiento, relleno y la nueva urbanización.
- Incorporar nuevas tecnologías de mayor desarrollo y productividad, y favorecer las que puedan emplearse en zonas más consolidadas.
- Desarrollar el proceso inversionista de forma integral.
- Introducir nuevas formas de gestión de la vivienda.

Espacios públicos y áreas verdes

- Consolidar los espacios públicos de la ciudad (figuras 14 y 15).



Figura 14. Parque Metropolitano de La Habana.

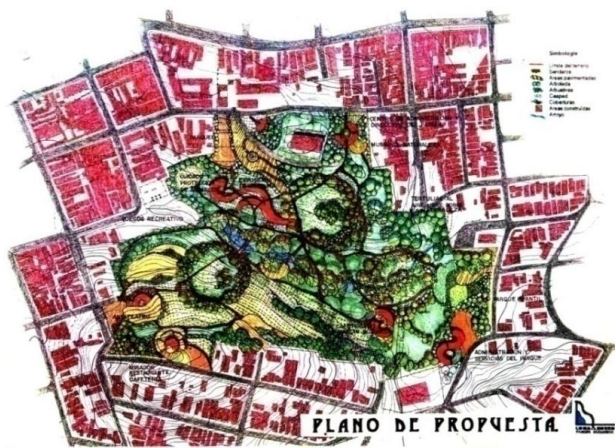


Figura 15. Plan Parcial de la Loma del Burro.

- Incrementar la cobertura del patrimonio forestal.
- Implementar medidas de adaptación y mitigación al cambio climático en el sector forestal.
- Consolidar el sistema verde completando y reponiendo con especies apropiadas.
- Promover el verde urbano en la escala arquitectónica.
- Reforestar y reanimar la jardinería de las vías de acceso y dentro de la trama urbana de la ciudad.

Transporte y su infraestructura

- Promover el transporte público masivo considerando el modo de transporte más equitativo.
- Desarrollar el transporte urbano de pasajeros que satisfaga la movilidad de la población.
- Desarrollar el modo de transporte ferroviario para servicio urbano y suburbano de pasajeros.

Se empleará como otra alternativa para la movilidad de pasajeros desde y hacia las zonas periféricas y con las provincias de Artemisa y Mayabeque.

- Desarrollar y mejorar el transporte de pasajeros por vía marítima a través de la bahía, como parte de la cadena intermodal del transporte colectivo urbano, para vincular a Regla, Casablanca y el Centro Histórico de La Habana Vieja.

- Incentivar el transporte no motorizado, considerado el modo más sostenible.
- Garantizar la movilidad de los peatones de manera organizada y segura.
- Promover el uso de las bicicletas.
- No estimular el transporte automotor individual, considerado el modo que genera más conflicto de congestión y contaminación ambiental.
- Alcanzar niveles adecuados de calidad y seguridad en todas las modalidades de transporte, a partir de una gestión integrada de los servicios.
- Organizar la circulación del transporte de carga automotor en la ciudad, facilitar el tránsito y evitar puntos de conflictos.
- Desarrollar centros de carga y descarga para el ferrocarril hacia el borde de la zona intermedia.
- Aprovechar las instalaciones existentes del puerto comercial que se encuentran en estado técnico satisfactorio.
- Mejorar el estado técnico y la seguridad de la superestructura de las vías garantizando las acciones de mantenimiento y conservación vial.
- Completar la red de vías expresas y arterias principales.
- Garantizar la accesibilidad entre las diferentes zonas de la ciudad a través de la interconexión entre las vías principales y las secundarias, y reforzando la vinculación vial este-oeste.
- Implementar estudios de paisajismo vial.
- Incrementar la accesibilidad a todos los puntos de la ciudad con la construcción de obras viales. Posibilitar una mejor organización y seguridad del tránsito, así como el perfeccionamiento del sistema de transporte público asegurando su prioridad en la circulación.
- Establecer la organización del tránsito de manera adecuada, teniendo como elemento fundamental la prioridad del transporte público y el no motorizado; utilizar para ello nuevas tecnologías. Entre las soluciones se proponen:
 - Construir o reparar estaciones, patios y tramos de líneas férreas del nudo ferroviario de La Habana, con la renovación integral del sistema de ferrocarril.

- Desarrollar la multifuncionalidad del puerto de La Habana modernizando y adecuando la infraestructura portuaria, de manera que convivan diferentes actividades: recreación, turismo, puerto comercial, astilleros, cruceros, marinas, etcétera.
- Revisar el Plan Maestro previsto para el Aeropuerto Internacional “José Martí”.

Abasto de agua y saneamiento

- Completar los sistemas de abasto.
- Rehabilitar conductoras y redes de distribución a todas las escalas.
- Caracterizar las aguas desde el punto de vista microbiológico y físico-químico antes de proyectar las plantas de tratamiento y así evitar las incrustaciones que provocan obstrucciones en las redes.
- Garantizar la conducción y el tratamiento de los residuales líquidos de la ciudad antes de su disposición final.
- Garantizar la evacuación de las aguas pluviales para disminuir la vulnerabilidad por inundaciones y minimizar afectaciones a los recursos económicos y sociales.
- Lograr una gestión y manejo eficiente de los residuos sólidos.

Otras infraestructuras técnicas

- Garantizar un sistema electro-energético eficiente, flexible y confiable. Debe preverse tanto en condiciones normales de trabajo como en contingencias tecnológicas y desastres naturales.
- Desarrollar la producción de energía renovable u otras fuentes alternativas para lograr mayor independencia energética.
- Ejecutar las inversiones que respondan a un análisis de factibilidad integral de las posibles fuentes de energía para la cocción de alimentos.
- Desarrollar y masificar el uso del sistema de las comunicaciones con la implementación de nuevas tecnologías.

Producción

- Reordenar la agricultura urbana en la trama urbanizada de las zonas central, intermedia y periférica.
- Desarrollar los proyectos de la agricultura suburbana fuera del perímetro urbanizado de las zonas intermedia y periférica.
- Restringir la ganadería sobre la cuenca subterránea de Vento.
- Consolidar las zonas y agrupaciones industriales localizadas en la zona intermedia.
- Promover la renovación tecnológica de las plantas industriales existentes.
- Desarrollar la pequeña y mediana industria.
- Reducir la concentración de almacenes, talleres y bases nacionales localizados en la trama urbana.
- Promover el desarrollo de las industrias creativas como un sector novedoso y dinámico de la economía.
- Fortalecer la infraestructura hotelera y extrahotelera.
- Consolidar y diversificar el producto turístico.
- Ampliar las posibilidades de oferta de los atractivos turísticos hacia las provincias limítrofes.
- Recuperar los sectores degradados de las playas del Este y crear algunas condiciones y servicios básicos para el disfrute de la población.
- Proteger los ecosistemas costeros de interés turístico ante los efectos del cambio climático.
- Desarrollar la actividad petrolera condicionada a los resultados de los estudios de peligro, vulnerabilidad y riesgo; la validación de las tecnologías empleadas y la evaluación de costo-beneficio integrado para el desarrollo urbano de la capital.

Gestión de riesgo

- Eliminar o regenerar las áreas residenciales o asentamientos ubicados en zonas con alto riesgo por peligros naturales y tecnológicos.
- Eliminar o regenerar los asentamientos precarios, barrios insalubres, ciudadelas y edificios en estado crítico.

- Trasladar las industrias y almacenes que potencialmente generen peligro y prever las inversiones y demás medidas requeridas para atenuar sus riesgos en las nuevas ubicaciones.
- Garantizar, con tecnología de punta, la seguridad integral de las industrias y almacenes que sean imprescindibles mantener dentro de las zonas urbanas.
- Ejecutar el sistema de protección del turboducto refinería-aeropuerto.
- Elaborar el ordenamiento territorial de la cuenca de Vento.
- Implementar sistemas de protección, tratamiento y disposición final de residuales sólidos y líquidos de hospitales, industria farmacéutica, derivados del petróleo y otras entidades.
- Priorizar la rehabilitación y la construcción de las redes de abasto de agua potable en aquellos lugares que con frecuencia aparecen enfermedades de origen hídrico.
- Facilitar el acceso de la población y las instituciones a tecnologías y materiales que permitan adaptarse y responder eficientemente a los principales riesgos identificados.
- Estimular financieramente el empleo de fuentes renovables de energía por la población y las instituciones a todas las escalas.
- Restringir el empleo de agroquímicos en cualquier modalidad de agricultura urbana en la ciudad.
- Reubicar las modalidades productivas de la agricultura urbana (organopónicos, huertos intensivos...) que se encuentren situadas en zonas con alto grado de contaminación (vías principales y radio de protección sanitaria).
- Ejecutar proyectos de protección y adaptación a las penetraciones del mar y al cambio climático.
- Programar la desactivación y el desmonte de termoeléctricas ubicadas en zonas urbanas.
- Iniciar un proceso de reemplazo o eliminación de árboles que afecten las redes principales de suministro de energía eléctrica.
- Garantizar la rehabilitación y el completamiento del sistema de drenaje de aguas pluviales.

Reflexión final

En la coyuntura actual, el reto es aprovechar todas las potencialidades presentes en una sociedad avanzada como es la cubana, con el objetivo de desarrollar procesos sostenibles en lo económico, lo social-cultural y lo ambiental, sumando a esto el desafío de hacerlo en una gran ciudad.

Para lograrlo se requiere combinar aportes a todos los niveles (barrial, municipal, provincial y nacional); utilizar los métodos más avanzados en materia de gestión pública urbana y de participación institucional y ciudadana desde el diagnóstico hasta la instrumentación y materialización; contar con una visión estratégica y concertada del desarrollo de la ciudad en el marco de la estrategia del país y también de la voluntad política de hacer de La Habana una ciudad funcional, bella, productiva, sana, segura y que proporcione bienestar a sus habitantes.

En esta visión deben integrarse objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales con un enfoque participativo desde la propia concepción hasta su instrumentación y materialización.