



Propuesta para un corredor urbano en el litoral Oeste de La Habana

Proposal for an Urban Corridor on the West Coast of Havana

Obdulio Coca Rodríguez y Lourdes Rodríguez Betancourt

RESUMEN: La propuesta de un corredor urbano en el litoral Oeste de La Habana, constituye el objetivo de este trabajo. Con ello se pretende devolver el carácter náutico recreativo de la zona que fue su vocación inicial. Se reorienta el desarrollo del tramo objeto de estudio a partir de los códigos del urbanismo táctico y la utilización del método de diagnóstico para la evaluación integral de la zona. El cambio de la imagen urbana, la promoción de acciones sostenibles y la construcción de espacios públicos conectores, pero también de espacios sociales de intercambio, son los resultados más importantes que se exponen. Los ejemplos citados para estos propósitos son pautas para iniciar caminos de trabajo en el reto que constituye la recuperación del litoral

PALABRAS CLAVES: Urbanismo táctico, corredor urbano, frente marítimo, reanimación urbana, La Habana

ABSTRACT: The proposal of an urban corridor along the shore of Western Havana is the objective of this paper. It seeks to restore the area to its initial nautical-recreational use. The proposed redevelopment of the target area is informed by the principles of tactical urbanism and the diagnostic method for the integral evaluation of the area. The paper not only highlights an urban make-over, sustainable actions and the construction of connecting public spaces, but also spaces for social interaction. The examples presented are a blueprint to tackle the challenge that the recovery of Havana's Western shore poses.

KEYWORDS: Tactical urbanism, urban corridor, waterfront, urban renewal, Havana

RECIBIDO: 05 agosto 2019 APROBADO: 2 octubre 2019

Introducción

La recuperación de los frentes marítimos es un tema de gran actualidad en el mundo contemporáneo. En La Habana se ha concentrado en estudios desarrollados para la zona del Malecón habanero, frente de costa excepcional; el borde de la bahía como zona de actividades culturales-recreativas y el litoral Este, donde se ha consolidado el turismo de playa.

Este trabajo propone una mirada hacia el litoral Oeste de La Habana (tramo comprendido entre la Puntilla y el antiguo Club Náutico) con el objetivo de recuperar sus funciones náutico-recreativo-cultural-deportivo, a partir de la reanimación de espacios públicos que se revitalizan no sólo en sus aspectos físicos, sino también en lo social, conformándose un esquema guía para la creación de un corredor urbano.

Las propuestas forman parte de un conjunto de trabajos desarrollados por estudiantes como parte de asignaturas de proyecto y tesis de diploma en La Facultad de Arquitectura de La Habana, desde el año 2016, tutorados por los autores¹.

Se escoge este tramo por ser el de mayor concentración de instalaciones recreativas, de mejor accesibilidad y zona altamente frecuentada por la población de forma espontánea para baños de mar. (Figura 1)



Figura 1. Tramo comprendido entre la Puntilla (desembocadura del río Almendares y el antiguo Club Náutico (Playas de Marianao) que conforman la zona de estudio. Fuente: Manuel Aranzola, 2018.

¿Por qué no desarrollar esta faja costera, de inmensos valores económicos, ambientales, recreativos, náuticos, deportivos y paisajísticos, para evitar a buena parte de la población el complicado y costoso traslado hacia el Este de la ciudad en busca de... otras playas?

Devolver el disfrute del espacio público y la creación de usos mixtos para instalaciones comerciales, culturales, deportivas y recreativas, se encuentran entre los propósitos de este estudio, lo que puede significar puntos dinamizadores dentro del territorio.

En la actualidad, las actividades que marcaron la vocación de la zona en su surgimiento, están limitadas, restringidas al horario diurno y concentradas en la etapa de verano. Las condiciones de abandono y deterioro en que se encuentra la zona, convierten al lugar en sitio de grandes atractivos para generar cambios en un futuro bastante inmediato, rompiendo el desinterés existente. La necesidad de recuperar espacios para la población y de re-articularlos con la trama urbana, obedece a una nueva mirada sobre el espacio público y las huellas patrimoniales en él existentes.

Se trata de rescatar, reordenar y renovar, para dibujar un nuevo escenario en esta franja que conecta mar y ciudad y donde además de generar disfrute

¹ Coca Rodríguez, Maykel. Proyecto de rehabilitación de los espacios exteriores del Círculo Social Obrero Cristino Naranjo. Ideas conceptuales. junio 2017.

Aranzola Astorga, Manuel. Ideas para la reanimación del litoral Oeste de La Habana, junio 2018, tesis de diploma Facultad de Arquitectura, CUJAE
Mestre, Aliet, Ernesto Molina y Jose X. Fuentes. Regeneración del litoral Oeste de La Habana. La Playa de Marianao y los Círculos Sociales Obreros (CSO). Trabajo final Asignatura DAU VII. Facultad de Arquitectura, CUJAE, diciembre 2018.

y recreo, se obtengan beneficios económicos a partir de la valorización de estos espacios. Es importante reflexionar “donde se está” y “hacia donde se debe ir” en términos urbanos para aproximarse al futuro que se quiere: un corredor urbano que contribuya a la reanimación del litoral Oeste de La Habana. Los corredores urbanos son elementos conectores de áreas centrales de la ciudad. En su proceso de configuración previamente se caracterizan para poder determinar sus funciones. Constituyen un incentivo para el desarrollo de la zona donde se planifican. [1]

Conformación de la vocación náutico-recreativa del litoral del Oeste de La Habana

Durante los primeros años del siglo XX, existían en el malecón habanero los conocidos baños en pocetas, que ya eran populares en el Vedado de fines del XIX. A partir de los años veinte, con la expansión de la ciudad hacia el oeste y la urbanización de la zona de Miramar se convierten las llamadas Playas de Marianao en el espacio privilegiado para los baños de mar, llegándose hasta la privatización del disfrute del mar, generado por la más antigua sociedad náutica criolla el Havana Yacht Club (después del triunfo de la Revolución el Circulo Social Obrero Julio Antonio Mella) [2]. Estos clubes-balnearios que aparecen en esta zona de la ciudad, fueron conformando de manera progresiva un eje urbano recreativo que se apropia de la costa. Como instalaciones de entretenimiento cubrieron la necesidad de la ciudad de conectarse con la playa, creando espacios para responder a las inquietudes que la modernidad introducía en la sociedad habanera [3 p.45-49]. Estas instalaciones contaban con áreas deportivas, playa, piscina, baños con duchas y sanitarios, taquillas para guardar objetos personales, cafetería, restaurante, área de juegos de mesa y salones de bailes y fiestas. Pueden llegar a generar “repartos”, (el Náutico, por ejemplo) que asociaban de manera automática a los propietarios e inquilinos. Estas nuevas urbanizaciones eran consideradas confortables, estéticamente placenteras, higiénicas e idóneas para vivir.

Aumentaron en toda la zona cafeterías, cabarets, casinos que transformaron la visualidad de esta parte de la ciudad. También se construyó el Coney Island. “Las diversiones encuentran expresiones urbanas, de pura importación. Los cines, bares, *yacht clubes*, casinos deportivos o de juegos, son algo más que neologismos que encandilan a una sociedad de blancos ricos nacionales y foráneos” [4]. Al desarrollo de la zona contribuyó el mejoramiento del transporte vial desde el municipio Marianao, con la introducción del tranvía urbano y la extensión de la Quinta Avenida en Miramar.

Se va conformando así un territorio fragmentado por la invasión constructiva de la zona costera, parcelada y privatizada desde sus inicios; con algún que otro espacio entre ellas que de manera espontánea la población usa para baños de mar todavía en la actualidad, aun cuando no cuentan con las condiciones requeridas para tales efectos. (Figura 2)

En la actualidad el litoral se reparte entre círculos sociales obreros (CSO), entidades estatales ubicadas en las antiguas mansiones de la burguesía, viviendas, hoteles y centro de negocios en el nuevo polo turístico Monte Barreto y algunos nuevos servicios que van apareciendo, en muchos casos de espaldas al mar, lo que no favorece la ansiada y necesaria integración entre la ciudad y su costa; desdeñando sus potencialidades, aunque continúe siendo un privilegiado sitio urbano. (Figura 3)

[1]PDUS (Plan de Desarrollo Urbano Sostenible) Guía de diseño para los corredores urbanos. Ciudad Juárez: Instituto Municipal de Investigación y Planeación, Ayuntamiento de Juárez; 2019. [Consultado 4 de julio 2019]. Disponible en: [http://www.imip.org.mx/Beta/pdu2016/PDUS 2016/08/VIII Guia%20II%20Corredores%20Urbanos.pdf](http://www.imip.org.mx/Beta/pdu2016/PDUS%202016/08/VIII%20Guia%20II%20Corredores%20Urbanos.pdf).

[2]Fariñas M. Asociacionismo y urbanización costera: Una pesquisa en torno al litoral norte de La Habana (1920-1958). Boletín AFEHC [Internet]. 2010 [consultado 4 de julio 2019]. [47]. Disponible en: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2548.

[3]Rodríguez EL. La Habana. Arquitectura del siglo XX. Barcelona: Art Blume; 1998.

[4]Aruca L. Cuba: sociedad y arte deco. Arquitectos. Vitruvius [Internet]. 2002 [consultado 4 de julio 2019]; 02(023.07). Disponible en: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/02.023/793>.



Figura 2. La Puntilla. Zona utilizada por la población como balneario. La imagen muestra las condiciones inapropiadas para estas funciones. Fuente: Manuel Aranzola, 2018

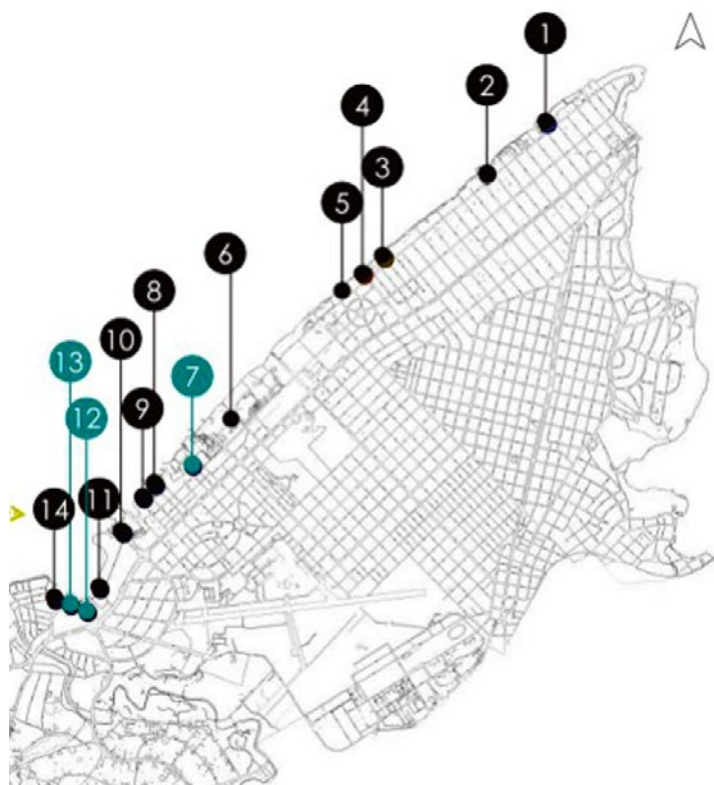


Figura 3. Antiguos clubes náuticos y hoteles que van privatizando y fragmentando el litoral. Años 1927-60: 1 Casino Deportivo, 2 Ferreteros, 3 Profesionales, 4 Balneario Universitario, 5 Hotel Copacabana, 6 Hotel Comodoro, 7 Miramar Yacht Club, 8 Swimming Club, 9 Hijas de Galicia, 10 Círculo Militar Naval, 11 La Concha, 12 Habana Yacht Club, 13 Casino Español y 14 Náutico. Fuente: Aliet Mestre, Ernesto Molina y José X. Fuentes, 2018.

En el Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbano. La Habana 2013-2030 [5] existen muy pocas alusiones a esta zona; no se contempla a partir de sus potencialidades y sin un enfoque integrador, por lo que no sorprende que sean insuficientes los estudios y proyectos para la recuperación, salvaguarda y animación de esta área, dejando a un lado las improvisaciones muchas veces epidérmicas que conducen a males todavía mayores. (Figura 4)



Figura 4. "Playita de 16" donde en un intento de mejorar las condiciones para el baño se pavimenta incorrectamente con hormigón sobre el arrecife. Fuente: Manuel Aranzola, 2018.

[5] Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbano 2013-2030. La Habana: Dirección Provincial de Planificación Física de La Habana; 2013.

Situación actual del litoral. Diagnóstico urbano

Para la evaluación de la zona de estudio se realizó un diagnóstico urbano, de donde se extraen los principales problemas y potencialidades y las premisas de diseño para las propuestas de soluciones, a partir de la tradición, la influencia del trópico, la defensa de lo local y las claves de la contemporaneidad.

Problemas:

- A pesar de la propiedad social que se implementa después del triunfo revolucionario, no se supera el fraccionamiento físico y funcional de la zona. Existen sectores de costa restringidos por organismos, viviendas, lo que ocasiona problemas de accesibilidad de la población.
- Pérdida de la marcada vocación recreativo-náutico-deportiva originaria de la zona.
- Desequilibrio en la existencia de servicios recreativos a lo largo del eje.
- Buena conectividad vial con otras zonas de la ciudad, aunque con insuficiente transporte público colectivo, que intenta complementarse con taxis ruteros y boteros² que se mueven de Este a Oeste.
- Falta de continuidad de la avenida primera que limita el acceso peatonal y por ciclo a lo largo de todo el tramo mencionado. (Figura 5)

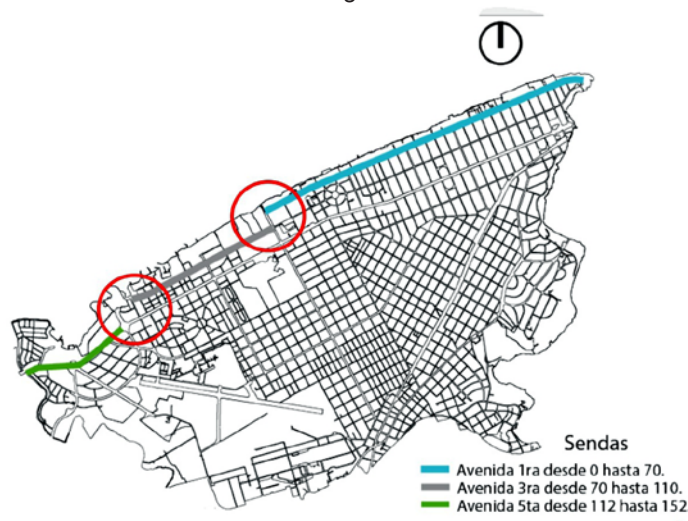


Figura 5. Falta de continuidad en la avenida 1ra. Ejemplo del fraccionamiento vial en la zona. Fuente: Manuel Aranzola, 2018.

² Botero: Se le llama en Cuba al que transporta personas en un vehículo particular.

- La movilidad peatonal y en ciclos en un trayecto de aproximadamente 7 km desde la Puntilla hasta el Náutico³, se caracteriza por la escasez de sombra y la ausencia de vías exclusivas para ciclos.
- Ausencia de movilidad marítima que desaprovecha la relación con el mar y el uso del transporte naval vinculado al terrestre, para ofrecer diversas alternativas incluidas las recreativas.
- Vegetación escasa sobre todo en la franja costera y las zonas cercanas a la misma por la alta salinidad y la falta de voluntad para incrementarla.
- Las zonas identificadas por la población como balnearios no tienen condiciones infraestructurales ni de servicios para ello.
- Edificaciones ubicadas en la franja de manzanas cercanas al mar que privatizan la zona costera y orientan sus frentes hacia avenidas, dando la espalda al mar.
- Conjunto de hoteles del polo turístico Monte Barreto desvinculado del mar y sin infraestructura cultural-recreativa náutica.
- Zona costera expuesta a las inundaciones por penetración del mar incrementadas como consecuencia del Cambio Climático.
- Deterioro constructivo de las instalaciones de servicios: deportivas, gastronómicas y recreativas, así como espacios públicos y de participación comunitaria.

Potencialidades

- El mar como protagonista de la zona, con posibilidades de disfrute de múltiples actividades y de aprovechamiento de los paisajes naturales de la costa.
- La existencia de un conjunto de círculos sociales obreros (CSO) a lo largo de toda la zona puede garantizar un nivel de servicios de múltiples actividades distribuidas a lo largo de ese corredor potenciando el carácter náutico recreativo.
- Presencia del polo turístico (Monte Barreto) y el centro de negocios, los que aumentan la actividad económica del área, generan empleos e incrementan el nivel de servicios.
- Presencia de importantes servicios recreativos a escala de ciudad como el teatro "Karl Marx", "El Acuario Nacional de Cuba", el parque de diversiones "la Isla del Coco" y el Circo Nacional de Cuba en la zona. (Figura 6)
- Proliferación de un grupo de servicios particulares en toda la zona, que contribuyen a la satisfacción de necesidades, benefician el área a modo de "ancla" aumentado la atracción de las personas.
- Existencia en la franja costera de espacios abiertos, que con la explotación adecuada posibilitarían el incremento de la relación con el mar.

- [6] Stang JI. Urbanismo de código abierto como búsqueda de innovación en los procesos de construcción de la ciudad. Repositorio Digital UNC [Revista en Internet]. s/a [consultado 4 de julio 2019]. Disponible en: <https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/2105/9-Stang.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- [7] Asociación Colectivo Ciudadano Espacio & Ciudad. Guía rápida para el urbanismo táctico. Técnicas empleadas en caso piloto Pereira. Caracas: Corporación Andina de Fomento (CAF); s/a. [Consultado 4 de julio 2019]. Disponible en: <http://espaciociudad.com/wp-content/uploads/2019/02/Gui%CC%81a-de-Urbanismo-Ta%CC%81ctico-CAF-y-Espacio-Ciudad-2018-Final.pdf>.



Figura 6. Servicios a escala de ciudad que posee la zona que contribuyen al balance de la recreación. Fuente: Autores.

Todos estos referentes constituyen componentes indispensables para la creación de un corredor urbano en la zona, repensando e incentivando su desarrollo urbano.

Una nueva mirada...

Hacer coincidir los intereses de la ciudad y su población, reformar ideas y modos de actuación con una concepción integradora del litoral, la búsqueda de caminos que mejoren la calidad de vida mediante procesos de transformación urbana es el objetivo fundamental de este trabajo.

Se exponen un conjunto de intervenciones a pequeña escala en espacios públicos no acondicionados adecuadamente, promoviendo acciones a corto plazo como preámbulos del futuro a largo plazo. Las ideas propuestas se inscriben en la óptica del Urbanismo de Código Abierto, también denominado Urbanismo Táctico. [6]

¿Qué es el Urbanismo Táctico? ...Consiste en mostrar cómo una intervención temporal puede verse de manera permanente. Se entiende como acciones de corto plazo, que buscan generar un cambio de largo plazo en la forma de habitar la ciudad. [7]

³ Medición realizada por los autores.

Se ilustran las ideas concebidas para tres espacios que en la actualidad son usados como balnearios sin condiciones para ello, lo que contribuye a una mejor estructuración y reanimación urbana, al mejoramiento de la imagen y a la conformación paulatina de un corredor recreativo en esta zona del litoral. Estos espacios son (Figura 7):

1. Playita de 1ra y 16^a.
2. Zona de 1ra y 70.
3. Zona de 3ra y 110.

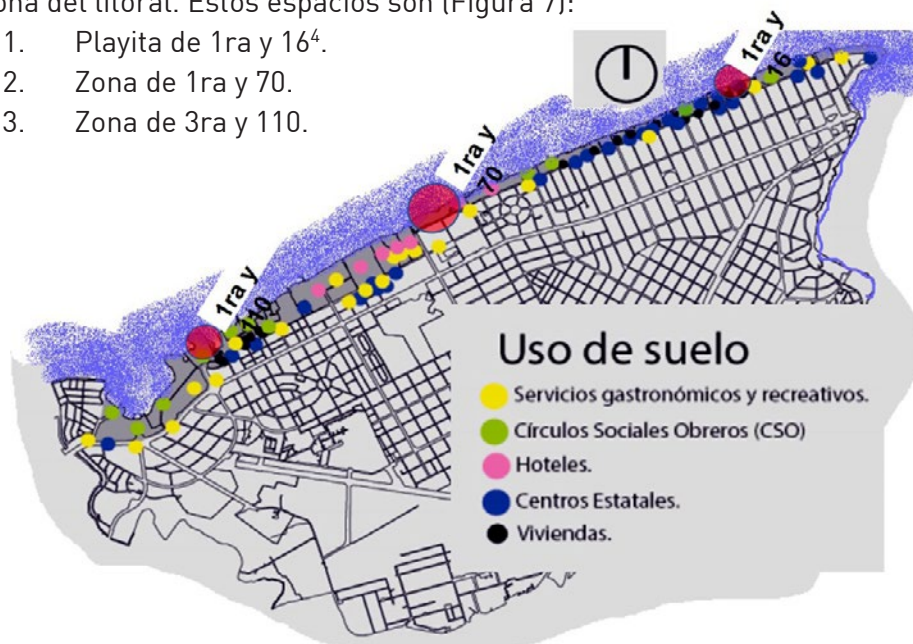


Figura 7. Uso de suelo en relación con los tres espacios públicos seleccionados. Fuente: Elaborada por los autores a partir de Aliet Mestre, Ernesto Molina y José X. Fuentes, 2018.

Playita de 1ra y 16

Las principales acciones propuestas están encaminadas a atender las necesidades y reclamos de los ciudadanos que se han apropiado de este espacio convirtiéndolo de manera espontánea en zona de baño en busca de esparcimiento y recreación. (Ver Figura 4).

Para ello se mejoran las condiciones de estancia, recorrido y baño con la incorporación de un paseo marítimo sobre pilotes y muelles de poco impacto sobre la zona costera, garantizando que las personas dejen de tener preocupación de por dónde caminan ya que proporcionan seguridad física al espacio. (Figura 8)

Otra necesidad contemplada es la inclusión de espacios sombreados, mediante pérgolas que tamizan la luz para la protección de las radiaciones solares por periodos prolongados. (Figura 9)

Para cubrir necesidades de alimentación es fundamental la inclusión de pequeños establecimientos que expendan variedad de alimentos, concebidos con estructuras, ligeras, desmontables y flexibles adaptados para evitar el efecto destructivo de las inundaciones costeras por penetración del mar, consecuencia de diversos eventos hidrometeorológicos.

Las ganancias obtenidas de la renta de espacios para la oferta de estos servicios (y otros) pueden ser utilizadas por los gobiernos locales, para su reinversión en mantenimiento y desarrollo del corredor, como una vía para garantizar la sostenibilidad del proyecto.



Figura 8. Transformación para paseo y baño mediante puentes y muelles apoyados y levantados por encima de los arrecifes. Fuente: Manuel Aranzola, 2018.



Figura 9. Soluciones adaptadas al clima, ligeras y transparente vinculadas al sentido de provisionalidad que permiten la sombra sin interferencia a las visuales del paisaje. Fuente: Cortesía de Sandro Morera y Richard González.

4 Conocida popularmente con este nombre, aunque no es una playa propiamente dicha, sino, una zona de arrecifes en costas bajas, no acondicionada actualmente para el baño.

Para hacer más cómoda la estancia en el sitio se incluyen propuestas de mobiliario urbano adecuados a su proximidad con el mar y su alta salinidad.

El manejo ambiental espacial y estético propuesto es propio de una cultura cuya identidad se define respecto al dialogo con el mar adecuado al paisaje natural.

Zona de 1ra y 70

La selección de este espacio obedece a su ubicación en el polo turístico Monte Barreto, para revertir la situación actual de divorcio entre el conjunto de hoteles y el mar (Figura 10). Se propone un espacio público con infraestructura para facilitar el baño de mar y otras actividades náuticas-recreativas. Se contribuye así a la reanimación (por mar y tierra) de la imagen del lugar, potenciando la dimensión socio-cultural de la zona (Figura 11). También da respuesta a las necesidades de servicios extra hoteleros enriqueciendo las oportunidades de su uso para la población, fundamentalmente de los residentes del Oeste de La Habana (Figura 12).

Se apuesta por repensar este espacio como lugar donde se maximice el intercambio de turistas foráneos y la población. Se reconstruye no solo el tejido físico sino social, con la construcción de un escenario urbano donde se socialicen símbolos que formen parte de la identidad nacional.



Figura 10. Muestra la zona conocida como 1ra y 70 y su relación con los hoteles del polo turístico Monte Barreto. Fuente: Cortesía de Manuel Aranzola.

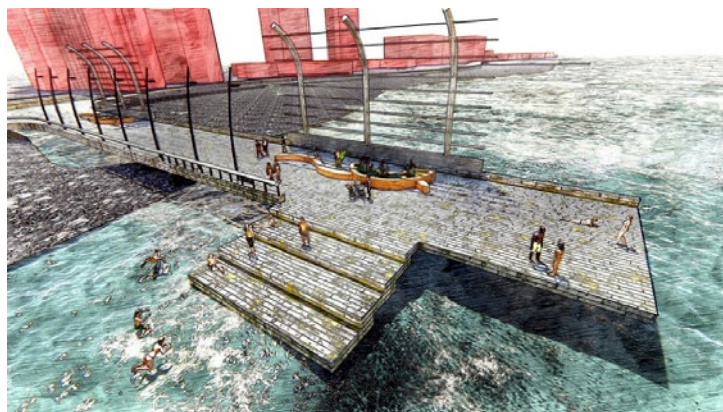


Figura 11. Acondicionamiento de la zona para el baño con una plataforma. Fuente: Manuel Aranzola, 2018.



Figura 12. Acondicionamiento de la zona de 1ra y 70. Creación de muelles para el baño y como atracadero de pequeñas embarcaciones. Paseo marítimo sombreado como continuación de la avenida 1ra. Aliet Mestre, Ernesto Molina y José X. Fuentes, 2018.

Zona de 3ra y 110

En esta zona se complementa el baño de mar con otras funciones, aprovechando una abundante vegetación existente como componente para oportunidades de esparcimiento, recreación y deportes. La naturaleza es en muchas ocasiones considerada solamente como decoración cuando se diseñan espacios públicos sin pensar en la sensación de paz y relajación que proporciona a las personas. (Figura 13)



Figura 13. Zona de avenida 3ra y 110, muestra la existencia de una abundante vegetación. Fuente: Manuel Aranzola, 2018.

El incremento de asientos permite que el espacio deje de ser un lugar de transición y se convierta en lugar de permanencia. Se brinda un espacio para descansar, leer, conversar, disfrutar del paisaje, observar a otras personas de manera cómoda. También se mejora integrada al diseño del lugar la parada de ómnibus existente (Figura 14). Este espacio podría servir como escenario de actividades nocturnas, por lo que se recomienda una buena iluminación artificial, donde las personas obtengan sensación de seguridad.



Figura 14. Proyecto de espacios exteriores donde se integra el diseño de los componentes al medio natural creando diálogo amigable usuarios entorno. Fuente: Manuel Aranzola, 2018.

[8] Martínez F. Peatones, ciclistas y espacios públicos: creando ciudades saludables y competitivas. Planificación Física-Cuba Revista de Ordenamiento Territorial y Urbanismo. 2009;(14):46-50.

Un corredor urbano va más allá del espacio público...

Las actuaciones puntuales sobre estos tres espacios públicos no solucionan la fragmentación física y funcional de la zona y por ende la segmentación presente en cuanto a gestión y explotación.

Para la creación de un corredor urbano es necesario implementar redes de conexión multimodal y proporcionar diferentes alternativas de transporte, así como galerías de sombra que faciliten la movilidad y mejoren el ambiente. Para lo cual será necesario combinar en vías existentes las ciclovías con el transporte automotor y crear además nuevos tramos para peatones y ciclos. (Figura 15)



Figura 15. Sección de la calle 1ra donde se reorganiza la vía para habilitar las circulaciones vehiculares, peatonales y ciclos. Fuente: Manuel Aranzola, 2018.

Rescatar el uso de la bicicleta que en Cuba quedó reducido a un símbolo negativo del periodo especial⁵, con la creación de sendas exclusivas para ciclos, que como dijera Guillermo Peñalosa, urbanista colombiano es una forma de "movilidad urbana con enfoque de sostenibilidad" [8] es otro de los fundamentos de la propuesta.

⁵ Periodo comprendido fundamentalmente entre 1990 y 2000 en el que se produjo una grave crisis económica en Cuba y una gran escasez de combustible.

El incremento del arbolado en estas calles además de consolidar un sistema verde, aumenta el disfrute de la sombra para peatones y promueve el uso de la bicicleta.

A partir del mejoramiento del área sombreada se concibe un sistema para el uso de bicicletas públicas con el consiguiente aumento de la movilidad y sendas exclusivas como ciclovías. (Figura 16)

Para la creación de un corredor recreativo por mar se hace necesario en los espacios públicos la construcción no solo de muelles para balnearios, sino también una infraestructura que soporte diferentes actividades náuticas mediante la construcción de atracaderos y tramos de paseos (Figura 17). En esta concepción del corredor marítimo los CSO existentes, representan una importante potencialidad. En ellos se conciben espacios para el alquiler, protección de embarcaciones y mantenimiento de las mismas aprovechando su infraestructura (Figura 18). Con estas ideas se intenta establecer los nexos entre los distintos componentes de la zona, buscando continuidad e integración. (Figura 19)

Es necesaria una mirada crítica sobre las intervenciones y las transformaciones que se produzcan en el área, para que esta recuperación costera como dice Jorge Benavides Solís “no se convierta en un mero producto del mercado y del consumo ya que lo recreativo como objeto del mercado tiende a anular las lógicas propias del territorio, poniéndolo en riesgo de degradación... en la vorágine de reconquistar la costa,



Figura 16. Habilitación de parqueos y alquiler de ciclos y motos en diferentes puntos del corredor. Fuente: Maykel Coca, 2017.



Figura 18. Instalaciones para almacén y mantenimiento de embarcaciones propuestas para el CSO Gerardo Abreu Fontán. Fuente: Cortesía de Sandro Morera y Richard González.



Figura 17. Muestra la combinación de las conexiones entre los diferentes espacios tanto por tierra como por mar (desde el Hotel Comodoro hasta el balneario de la Concha) Fuente: Aliet Mestre, Ernesto Molina y José X. Fuentes, 2018.



Figura 19. Conexiones entre diferentes puntos de la costa que permiten la interacción y movilidad. Fuente: Aliet Mestre, Ernesto Molina y José X. Fuentes, 2018.

no olvidemos reflexionar sobre la sostenibilidad del territorio, y actuemos como colonos que destruyan sus lazos y nieguen la lógica intrínseca de la zona” [9]

La riqueza, flexibilidad y diversidad de iniciativas expuestas demuestran que no existen soluciones ni recetas universales que puedan funcionar en todas partes de igual manera, ya que la dinámica de cada sector y barrio en la ciudad es diferente.

Conclusiones

Las ideas que se presentan en este trabajo aprovechan las potencialidades del litoral Oeste de La Habana, dejando atrás la segmentación física, de gestión y explotación. Lo que permite potenciar la dimensión sociocultural de la zona y el disfrute de la población, rescatando su original vocación náutica.

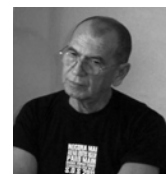
Constituye una propuesta novedosa, en tanto se pone énfasis en la concepción integral de la zona y la definición del espacio colectivo como componente esencial urbano, ayudando a que desaparezcan las fragmentaciones y a la conformación de importantes puntos dinamizadores.

Se concibe un corredor náutico-deportivo-recreativo, tanto por tierra como por mar, sustentable ambientalmente, con la consolidación de un sistema verde, con incremento de sombras para el disfrute de peatones y el uso de ciclos; así como nuevas áreas de uso público.

Las transformaciones deben ser realizadas de forma progresiva, teniendo en cuenta la situación económica del país. Deben contemplar diferentes estrategias, mezclando escalas, formas de actuación y protagonistas.

Estos ejemplos constituyen solamente un punto de partida. No agotan la transformación del litoral. La “reconquista” de su vocación náutica y su redefinición desde la contemporaneidad constituye desafío y oportunidad.

[9] Benavides J. Hacia una Teoría de la Restauración Arquitectónica y Estudio de los Centros Históricos [Doctoral]. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Superior de Arquitectura; 1997.



*Obdulio Coca Rodríguez.
Dr. Arquitecto, Profesor de la
Facultad de Arquitectura, Universidad
Tecnológica de La Habana. José Antonio
Echeverría, CUJAE. La Habana, Cuba.
E-mail coca@arquitectura.cujae.edu.cu*



*Lourdes Rodríguez Betancourt.
MSc. Profesora del Instituto Superior de
Diseño (ISDI). La Habana, Cuba.
E-mail lourdescoca@nauta.cu*