



Vista de una parte del tramo conocido como «Puerto Viejo», en referencia al borde de mar vinculado con el Centro Histórico.

La foto fue tomada desde el poblado de Regla en el momento que se efectuaba la recuperación de los antiguos Almacenes de San José (extrema izquierda). Un poco más a la derecha pueden verse los deteriorados espigones Margarito 1, 2 y 3, los cuales han sido desmantelados y se encuentran en proceso de demolición para integrarlos a la Alameda de Paula, con la iglesia homónima a la cabecera, de la cual apenas puede verse su cúpula.

## BAHÍA DE LA HABANA

Centrando una idea de intervención

POCAS CAPITALES DEL MUNDO CUENTAN CON UN ESPACIO DENTRO DEL CENTRO PARA SU CRECIMIENTO Y DESARROLLO, CON UN ESCENARIO TAN LLENO DE OPORTUNIDADES POR SUS ALTOS VALORES PATRIMONIALES, CULTURALES Y AMBIENTALES.

---

por **ORLANDO INCLÁN CASTAÑEDA**  
y **CLAUDIA CASTILLO DE LA CRUZ**



A Cristóbal de Roda, el primero, porque escribió en su plano en colores de *La Habana de 1603*: «Lo que hay que hazer es en hamarillo».<sup>1</sup>

La Bahía de La Habana puede cambiar su imagen y función; lo está haciendo, al igual que el tiempo nos cambia a nosotros. Coincidiendo con el cambio de siglo, la sociedad cubana ha emprendido transformaciones importantes, pero estas necesitan ser impulsadas por nuevos conceptos, en correspondencia con las nuevas realidades socioeconómicas que deparan tanto expectativas como incertidumbres a nivel mundial. «Sostenibilidad, cambios tecnológicos, sociedad de la información, globalización, medios comunicacionales, son conceptos y realidades que están presentes en nuestro día a día, pero que no acabamos de entender».<sup>2</sup>

Cualquier cambio para La Habana debe ser originado desde y por la Bahía, centro fundacional y génesis de la ciudad, punto de relación vital de la urbe con su puerto. Hoy las posibilidades comerciales de este último resultan insuficientes, agravadas por el avanzado deterioro de sus estructuras y el impacto negativo de las industrias que contaminan sus aguas, aun cuando en los últimos años se han adoptado medidas muy serias para revertir esa situación.<sup>3</sup>



Arriba: otro pedazo del tramo «Puerto Viejo», con la Catedral Ortodoxa Rusa de San Nicolás de Mira (izquierda) y el Edificio de la Aduana (derecha), este último aún sin recuperar. Debajo: Antiguos Almacenes de Depósito San José, ya reconvertido en Centro Cultural.

En estos momentos la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana se encuentra inmersa en la intervención del tramo conocido como «Puerto Viejo». Esa recuperación urbana comenzó con el rescate de los Antiguos Almacenes de Depósito San José y su reconversión en Centro Cultural, el cual se extenderá sobre los deteriorados espigones de Paula (Margarito 1, 2 y 3).

Dicho proyecto incluye el rescate de la estructura del antiguo Emboque de Luz (1909) y la restauración del magnífico edificio de La Aduana (1914), así como la intervención tecnológica y de enmascaramiento sobre la Cámara de Rejas (1912), ubicada en el Muelle de Caballería. Este último sistema será dotado con nuevas tecnologías que mejorarán el funcionamiento del antiguo Sifón de La Habana, además de procurar-le una imagen contemporánea a su envoltura.

Estas acciones cambiarán el escenario y, por ende, la percepción que tenemos los habaneros y visitantes de la relación que vincula esta zona de la ciudad con el «frente de mar», una relación hasta ahora percibida de manera fragmentada y limitada a unos pocos espacios.

El éxito que se percibe de esta gestión urbana, confirma y valida que el problema debe ser planteado desde una postura más abarcadora y más comprometida con el necesario cambio que debe experimentar la ciudad en un futuro que, tal vez, no está muy lejano.

Es ineludible pensar la Bahía en su totalidad, y en el carácter que ésta debe asumir para promover el desarrollo de La Habana como metrópoli y, por extensión, el desarrollo de sus habitantes.

¿Qué vocación pudiera tener la Bahía de La Habana? ¿Es rentable y funcional mantener la actividad comercial en el puerto habanero? ¿Puerto de escala o puerto comercial? ¿Es momento de cambio para la Bahía, momento de asumir nuevas funciones y usos? ¿Podemos (re)convertir la Bahía en otro centro citadino, como parte de una ciudad policéntrica, y esto a su vez potenciar su futuro crecimiento hacia otras zonas? ¿La sostenibilidad para la Bahía es un lujo o una necesidad urbana? ¿Cómo mantener el equilibrio ecológico, social, funcional y económico de la Bahía de La Habana?

Para responder a estas interrogantes, teniendo en cuenta el proceso de fragmentación y dispersión que ha sufrido ese ecosistema, resulta conveniente remontarse a sus orígenes y posición-condición fundacional. Ello resulta útil porque, para que haya cambio, la transformación debe comenzar en alguna parte; hay que romper la inercia.

Luego habría que conocer el verdadero estado en que se encuentra la Bahía en la actualidad, para lo cual proponemos una descomposición por capas de ese sistema. Solo entonces cabría esbozar una propuesta que busque demostrar y graficar un posible escenario de intervención. Pero más que esto, lo que nos interesa en este trabajo es plantearnos la vocación futura de esta zona de la ciudad como tema medular del debate urbano-arquitectónico y social.

Estamos conscientes de que publicar las «curvas de nivel» de su «topografía urbana» será la mejor forma de someter la Bahía al juicio público en múltiples contextos. Pero, mientras esa «topografía» no haya sido definida, hay que aprovechar el momento para subvertir esquemas pre-existentes y crear un nuevo trazo, otro más, sobre el mapa histórico, geográfico y urbano de la Bahía, con la ilusión de poder orientar y que sirva para seguir adelante, sabiendo que: «lo que hay que hacer es en amarillo», y en azul, y en rojo, y en verde...

### **MANIOBRA MARÍTIMA, PRÁCTICA CONTEMPORÁNEA. RECICLAJE DE LAS ZONAS PORTUARIAS**

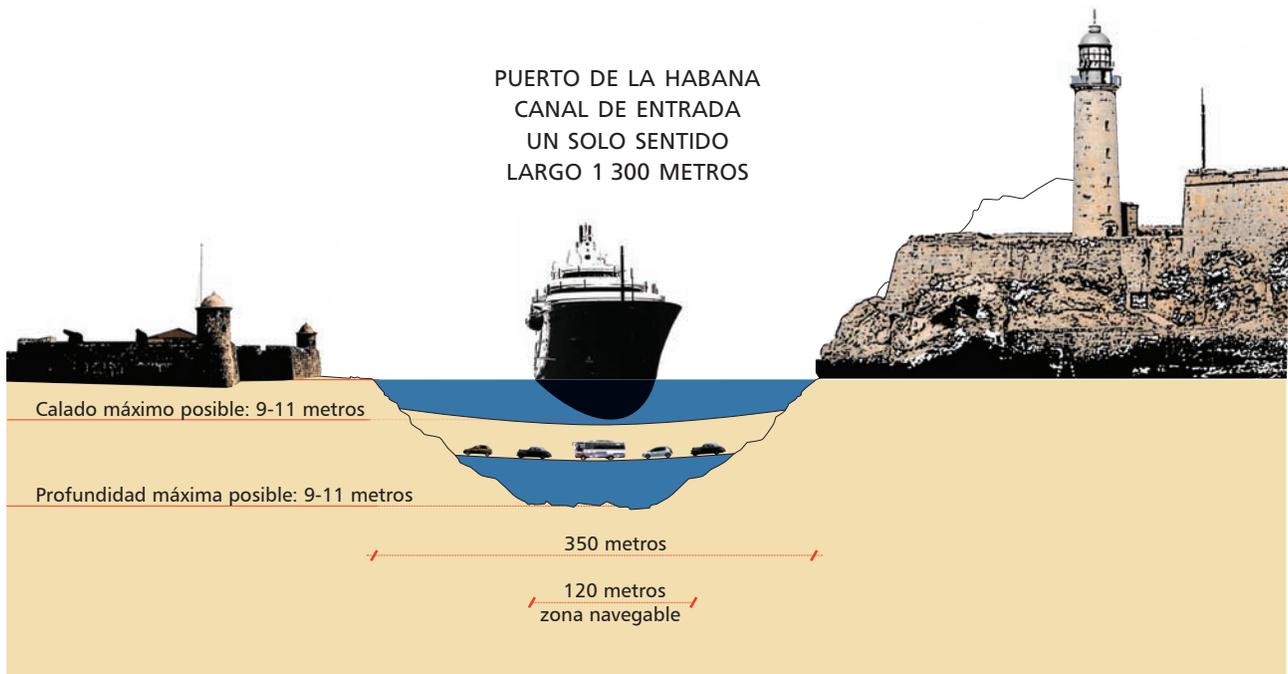
En tanto puntos fundacionales de las ciudades a lo largo de la historia, influyendo hacia el resto del territorio, los puertos propiciaron el crecimiento urbano debido a la importancia de las funciones y actividades que ellos cumplen. Sin embargo, llegó un momento en que, por causas económicas, se produjo el abandono paulatino de aquellas primeras zonas portuarias (industrial y comercial).

Ese proceso trajo consecuencias de envergadura tales como: la desvalorización de esos espacios, su contaminación ambiental, el deterioro de su imagen hasta no ser aceptada socialmente, la disminución de la población que habita cercana a los recintos portuarios y el decrecimiento del número de empleos vinculados a los mismos.

«La pérdida de importancia de los puertos como motores de las economías urbanas ha roto el tradicional equilibrio simbiótico que estos mantenían con las ciudades costeras, y ha provocado que aquéllos



PUERTO DE LA HABANA  
CANAL DE ENTRADA  
UN SOLO SENTIDO  
LARGO 1 300 METROS



se perciban ahora como fronteras, como ocupantes no deseados, de espacios que la ciudad ansía hoy para dar satisfacción a nuevas demandas de diversa índole».<sup>4</sup>

Este fenómeno vino aparejado con el progresivo abandono de localizaciones centrales hacia otras periferias más ajustadas a las nuevas demandas de transporte marítimo, en el que cada vez es mayor la importancia cuantitativa del tráfico de mercancías.

A su vez, esa redefinición de los espacios vinculados a la actividad comercial marítimo-portuaria trajo consigo nuevas concepciones en cuanto

La Bahía de La Habana incumple con muchos de los requerimientos que, en la actualidad, exigen la mayoría de los barcos mercantiles. Tampoco posee un área mínima suficiente para el almacenamiento de contenedores, o una infraestructura adecuada para la rápida distribución de mercancías. Ante esa incapacidad notoria, es más conveniente plantearse la posibilidad real de trasladar el puerto comercial de la ciudad hacia otras zonas con mayores potencialidades para esta función.

Abajo: vista tomada desde Regla hacia el interior de la Bahía, donde se aprecia el frente de agua como zona de intersección con múltiples potencialidades de utilización y explotación para el desarrollo urbano y paisajístico. A diario, cientos de habaneros atraviesan estas aguas en las llamadas «lanchitas» que zarpan de las terminales con rumbo a ese poblado y el de Casablanca.



a equipamiento e infraestructura, no solo en lo que respecta a las mismas zonas portuarias, sino en el tipo de las embarcaciones mercantiles.

Así, las dimensiones de los buques han variado y continúan haciéndolo notablemente. En menos de 40 años han surgido más de siete generaciones de barcos mercantiles, los cuales actualmente se encuentran en máxima explotación. Y se debe tener en cuenta que los diseños son cada vez más ambiciosos, con las miras puestas en la reducción de costos.

Sin embargo, a la postre, esta concentración de nuevas funciones en correspondencia con las nuevas escalas, conllevó a la reconquista de los antiguos puertos en disímiles formas, pero con el mismo objetivo implícito de transformar la ciudad a través de la renovación de esas zonas.

A modo de ejemplo, son notorios los proyectos de Nuevas Áreas Verdes para Puerto Madero, que comprende la revitalización y puesta en valor de la Costanera Sur, Argentina (2000); San Juan Waterfront, en Puerto Rico (2006), y Hafén City en Hamburgo, Alemania (2000-2025).

### EL SISTEMA BAHÍA. ESTRATEGIA MULTICAPAS

*...Y el mar era bueno.  
Prometía siempre un camino;  
él mismo era un camino ancho, soleado,  
abierto a la inquietud del corazón;  
pero era necesaria la Fe para andar sobre él.*

DULCE MARÍA LOYNAZ

El puerto que dio origen a La Habana en 1519 y, más tarde, le permitió ostentar el título de ciudad (1592), fue transformando su carácter a medida que ésta lo necesitaba. A finales del siglo XX, al igual que muchas zonas de actividades portuarias internacionales, ese enclave quedó obsoleto por carecer de infraestructura y espacios adecuados a la actividad comercial contemporánea.

No obstante, a pesar de su pronunciado deterioro, no es difícil percibirse de las inmensas posibilidades de desarrollo que este ecosistema brinda a sus habitantes. Sobre todo ahora cuando, en sus ademanes contemporáneos, las ciudades han dado un viaje de vuelta a los centros fundacionales. Así, después de la era industrial, los puertos se alistan otra vez para redefinir, reestructurar, transformar... en fin, contemporanizar la ciudad a través de ellos.

Los instrumentos tradicionales de urbanismo parecen ceder así ante esta condición más abierta y dispersa del espacio contemporáneo. Más que modelos («viejos» o «nuevos»), se precisan criterios y enfoques capaces de detectar situaciones potenciales y estratégicas en todo sistema, que provoquen re-

acciones cualitativas y cuantitativas en torno a los mismos. Proponemos un entendimiento del sistema Bahía de La Habana a partir de una estrategia multicapas que permita una multiplicidad de lecturas, ya sea de manera lineal o aleatoria.

Las capas propuestas para el proceso de la información —dejando a elección la combinación o combinaciones deseadas— son las siguientes:

00. Área de estudio (límites)
01. Evolución histórica (en cuanto a forma y usos)
02. División político-administrativa (de los municipios vinculados directamente)
03. Proyectos para la Bahía de La Habana de la segunda mitad del siglo XX (recopilación de algunos de los proyectos más completos)
04. Uso de suelos (instituciones)
05. Servicios (principalmente los terciarios que brinda en su perímetro)
06. Habitabilidad, factor social (vivienda y sectores sociales, relación de la ciudad, de la trama urbana para con la zona portuaria, sus límites)
07. Industrial (instalaciones en su perímetro dedicadas a la producción industrial)
08. Patrimonial (bienes muebles o inmuebles con valor histórico-patrimonial)
09. Infraestructura técnica (hidrosanitaria, hidráulica, desechos sólidos, electricidad, gas)
10. Ecológico-ambiental
11. Estados de conservación (de las construcciones o masas edificadas que tienen vínculo relativamente directo)
12. Accesibilidad (vínculos con la ciudad)
13. Aberturas y cierres (desde la ciudad hacia el mar)
14. Vías (vehiculares y férreas)
15. Transporte público (medios de transporte que de una forma u otras involucren a la Bahía)

La cantidad, diversidad, especificidad, objetividad y subjetividad de las capas sería determinada en función del objetivo final y de los factores de mayor interés para la propuesta de intervención, pero existen tantas capas como lecturas puedan darse al fenómeno o sistema. De este modo, se garantiza la pluralidad de escenarios, de miradas a datos y fenómenos, situaciones y solicitudes.

En síntesis: adoptamos una estructura multicapas no solamente de desarrollo «formal», sino de desarrollo de «relaciones» que se producen en marcos de intercambios generados en —y entre— escenarios diversos (territorios, flujos, lugares, culturas...), cercanos y distantes, reales y virtuales, naturales y artificiales... Estos escenarios, en muchas ocasiones, se nos muestran desorganizados, discontinuos, mutables,

irregulares y con una fuerte tendencia a la acumulación de acontecimientos y procesos.

La estrategia multicapas planteada es una forma más de mirar el sistema, de entenderlo, de separar sus componentes para su mejor entendimiento y que la propuesta sea lo más coherente posible con lo que hoy nos está demandando la Bahía, y, en general, la ciudad.

Al aplicar el análisis de todas las capas y sus interrelaciones, nos encontramos que es una zona de la ciudad desaprovechada tanto por sus potencialidades de espacio en sí, como por su capacidad generadora para brindar beneficios hacia sus alrededores.

Ese abandono y subutilización se manifiestan en la fragmentación administrativa y de usos, la carencia de servicios y espacios públicos alrededor de su perímetro, así como la falta de infraestructura urbana: desde redes técnicas hasta de transportación y vialidad. A todo ello se une la contaminación de este ecosistema a escala de ciudad: suelos, aire, aguas...

Sin embargo, a pesar de todas estas limitaciones, estamos ante la presencia de un escenario lleno de oportunidades, con altos valores patrimoniales, culturales y ambientales, que no deben ser desaprovechados, aunque muchas veces se encuentren en lamentable estado de conservación.

La Bahía de La Habana, con su histórica e indiscutible vocación de puerto de intercambio y comunicación, necesita una nueva mirada; demanda la contemporización y mutación de programas en el que se (re)negocie el equilibrio funcional del territorio y se reflexione en torno al potencial (re)generador de nuevas centralidades, ya sea por la vía de la nueva creación o el «reciclaje» del escenario existente.

De hecho, cualquier intervención en este territorio requiere de un proceso de (re)información continuo de todos los actores que forman parte del sistema. No se trata de imponer modelos o cometer arbitrariedades; solo se propone actuar mediante elementos mínimos de orden y gran capacidad de negociación.

### **(RE)CALANDO LA BAHÍA DE LA HABANA. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN**

Todos participamos en este proceso histórico en el que se ha de resolver una doble cuestión: cómo fomentar y propiciar el «reciclaje urbano», a la vez que se potencia la llegada de los valores ambientales y naturales. En esta «vuelta al centro» que están experimentando las ciudades del mundo, La Habana no es la excepción. Es entonces el momento de plantearse la posibilidad de creación de un nuevo centro para la ciudad, que no anule los existentes ni los futuros, pero que sea capaz de asimilar las funciones y el carácter contemporáneo que necesita la capital cubana.

El puerto habanero, que prácticamente desde sus orígenes tuvo una marcada vocación mercantil, hoy

ha envejecido. Cuando los puertos de otras latitudes se cuestionan su perdurabilidad y competitividad comercial para los próximos diez años, ya el puerto de La Habana ha quedado fuera de competencia, pues sus limitaciones se evidencian cada vez más. Cabe entonces la pregunta: ¿es o sería rentable y económicamente acertado realizar inversiones para la ampliación —de hecho limitada— del puerto comercial de La Habana? ¿O es más conveniente plantearse la posibilidad real de trasladar el puerto comercial de la ciudad hacia otras zonas con mayores potencialidades para esta función?

Otro de los elementos importantes, debido a su función y grado de ocupación del suelo (30% del recinto portuario), es la Refinería Níco López. Por demás, esta instalación resulta potencialmente peligrosa, no solo porque los químicos y sustancias inflamables con que trabaja a diario son fuente de riesgo para la población inmediata, sino también por la contaminación ambiental —del aire, los suelos y el agua— que produce minuto a minuto.

La ciudad contemporánea tiene nuevas demandas medioambientales y una seria preocupación por su sustentabilidad, por lo que exige una nueva concepción de desarrollo urbano. Para ello, los actores deben hacer frente a la inercia del territorio, a la preexistencia; es decir, a los diferentes elementos permanentes: funcionales y culturales. Es importante saber qué necesitan la ciudad y sus usuarios, a qué forma de composición se quiere llegar, y si es posible implementarla en el contexto dado, además de que ese ejercicio de recomposición debe ser viable a corto y mediano plazos, así como manejable a largo plazo. En todo caso, se prevé en un largo período y requiere una inversión financiera considerable.

Centrando esa recomposición en la Bahía de La Habana, se irradiarían nuevos valores para las urbanizaciones que la rodean, no solo a la Habana Vieja y a los poblados de Casablanca y Regla, sino que, con el cambio de carácter y uso de la rada habanera, comenzaría a disfrutar de sus beneficios toda la ciudad en sus cuatro direcciones cardinales.

Ese desplazamiento del centro de gravedad hacia el epicentro geográfico —o sea, la Bahía— potenciaría la valorización del sur capitalino, la reducción de las distancias para con las urbanizaciones del este y sureste, que hoy se perciben como «fuera» de la ciudad, y el crecimiento de la capital hacia el este.

En esta última dirección puede crecer la ciudad contemporánea con todos los requerimientos necesarios: infraestructura, comunicaciones y conectividad, servicios, viviendas, espacios públicos y lúdicos, deportivos, productivos, para el turismo..., previendo también el completamiento de los intersticios urbanos que quedaron sin urbanizar. O sea, se trata no solo de potenciar los nuevos crecimientos, sino de la reactivación y reanimación de las tramas urbanas ya existentes.



Para el acierto de esta propuesta urbana es imprescindible la (re)definición del carácter de la Bahía de La Habana, pues si a lo largo de su historia ella se fue transformando según la ciudad lo exigía, ahora es el momento para un nuevo cambio de carácter, de uso; para crear y aprovechar las potencialidades de un recurso tan importante, sin que pierda su vocación comunicativa, su interés de comunicar, su carácter de puerto escala.

Las potencialidades de este «nuevo centro no centro», junto con la asunción del mar a través de la «antigua» franja portuaria-industrial y de los ríos Luyanó y Martín Pérez, convertirían a la Bahía de La Habana en nuestro parque: espacio verde dentro de la trama de ciu-

dad densamente urbanizada. La transformaría en uno de los lugares públicos más importantes dentro de la capital, con la combinación e inserción de nuevos usos y funciones; con toda una franja para realizar esa costura entre las urbanizaciones del sur y del este de la ciudad, que hoy son el «fondo» y mañana formarán parte de los frentes de la ciudad.

Esta propuesta de intervención se basa en el contemporáneo concepto de «reciclar», no solamente las aguas y la energía, sino la ciudad toda. Reciclar desde el punto de vista conceptual: iniciar un nuevo ciclo para la Bahía, para la ciudad... un nuevo ciclo urbano, cultural, social, económico, funcional y físico.

## PROPUESTA DE INTERVENCIÓN PARA LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE LA HABANA Y SU ÁREA DE INFLUENCIA.

1. **Cayo Cruz:** Anfiteatro, sala de conciertos, cafetería.
2. **Info-Habana:** Centro de Estudios de la Ciudad. Área de exposiciones de proyectos. Autoridades portuarias y servicios primarios marítimos.
3. **Parque Bahía:** Reciclaje de los silos y naves industriales para hoteles, viviendas-estudio-galería, cafeterías, comercios, restaurantes... Áreas deportivas. Paseo marítimo y zona de atracadero de pequeñas embarcaciones. Acuario y centro de investigaciones marítimas. Parque de diversiones. Planetario. Viario de bicicletas. Paseo fluvial con servicios terciarios. Centro comercial y expositivo de autos del siglo XX. Parqueo soterrado con 3 000 vallas. Viviendas de todas las escalas y para todos los sectores.
4. **Parque Bahía-Playa:** Playa y servicios para bañistas. Deportes náuticos. Inicio o fin del Paseo Fluvial.
5. **Parque Bahía:** Inicio o fin del Paseo Fluvial. Lago. Acceso sur al Parque Bahía. Plantas de tratamiento de las aguas fluviales.
6. **Puerto Cultural:** Talleres, museos y áreas expositivas. Escuelas de artes, arquitectura, diseño, etc. Anfiteatros de escalas múltiples, teatros, cines, sedes artísticas y cafés temáticos. Muelles hacia el mar para la pesca y el baño. Reciclaje de la antigua zona industrial para la producción artística. Enfoque lúdico: cada espectador es protagonista del juego.
7. **Edificio-Faro:** Inmueble que renueva su novedosa arquitectura, aunque sin cambiar su función como faro, pues remata la perspectiva de la entrada a la Bahía.
8. **Puerta Tierra:** Acceso sureste a la ciudad. Intercambio modal de transporte: tranvía-ferrocarril-ómnibus-automóvil-barco-bicicleta-medios alternativos. Estación Este.
9. **Nueva urbanización:** Edificios mixtos de funciones múltiples. Centro de negocios, viviendas para sectores de diferentes niveles de ingreso, embajadas, hoteles, oficinas inmobiliarias, mercados con comercios temáticos, bancos, centros de salud, teatros, auditorios, plazas techadas, centros escolares específicos...
10. **Zonas deportivas:** Nuevo estadio de béisbol de la ciudad, pistas de atletismo, estadios de fútbol, canchas, universidad del deporte, centros de salud y rehabilitación.
11. **Litoral:** Rectificación de algunas zonas para convertir en playa. Paseo marítimo: transportes propulsados por energía solar y todoterrenos para el área de costa y arena. Prolongación de espigones de madera hacia el mar en áreas con costa.

Estas mixturas e integraciones, por supuesto, se plantean con todas las variables que conforman la ciudad, con todas las funciones y servicios para provocar un uso intensivo y permanente, pues de lo contrario, los espacios mueren al no ser «practicados».<sup>5</sup>

Hay que enfocarse en desarrollar el carácter residencial para sectores de diferentes niveles de ingreso, espacios públicos, deportivos, de servicios... con vocación para el reciclaje, entre otras, sin que estas disposiciones anulen o prohíban la multiplicidad y mezcla de usos.

Otros de los aspectos importantes que se proponen es la potenciación y conexión de los centros históricos a través de un sistema de transportación pública, que

además de contribuir a su conocimiento —pues La Habana Vieja es el de mayor escala, importancia y reconocimiento, pero existen otros como Guanabacoa, Regla y Cojimar—, ayudará en el proceso de rescate de estos lugares con valores patrimoniales para sus habitantes y para la ciudad.

Todas estas ideas, por supuesto, están basadas en la certidumbre de una Bahía enteramente limpia. Limpia para el uso de los bañistas, para tener una playa dentro de la ciudad. El agua, como recurso para la transportación dentro y fuera de la Bahía, en todas las escalas posibles; para embarcaciones que sean la extensión de la ciudad en el mar, barcos itinerantes con funciones múltiples: recreativas, investigativas, deportivas, etc. Y sobre todo un agua limpia para la ciudad, para su valorización ambiental y ecológica. En conclusión: la naturaleza entendida más que como una antítesis de la arquitectura, como una herramienta o material de trabajo (recursos, geografía, paisajes) abordado desde nuevas concepciones de sustentabilidad.

Pocas capitales del mundo cuentan con espacio dentro del centro para su crecimiento y desarrollo. La Habana tiene esa posibilidad, esa ventaja para pensar cómo debe ser este injerto en el mismo corazón de la urbe. Aprovechemos la oportunidad que nos brinda ahora la ciudad, actuando para ella y para nosotros.

Con esta propuesta se pretende devolver la importancia a la Bahía y su puerto; dotar a éste de la vocación que ya una vez tuvo: centro de comunicaciones tanto a escala nacional como en relación con América y Europa, aprovechando su situación geográfica, junto al atractivo adicional que brinda la calidez de su clima meteorológico y humano.

<sup>1</sup>Dedicatoria hecha por el arquitecto Mario González en la publicación *Sobre los planos, esquemas y Planes Directores de la Ciudad de La Habana*. La Habana: Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, 1995.

<sup>2</sup>AAVV: *Hipercatalunya, territorios de investigación. Estrategias multicapas. Prospecciones y propuestas*. Cataluña: Editorial Metápolis, IAAC y Actar, 2003.

<sup>3</sup>En 1998 fue creado con ese objetivo el Grupo de Trabajo Estatal para el Saneamiento, Conservación y Desarrollo de la Bahía de La Habana.

<sup>4</sup>Meter Hall: «Puertos y aeropuertos urbanos. Momento crucial», en *Revista de Urbanismo COAM* (Colegio de Arquitectos de Madrid), febrero de 1996, No. 27, Madrid.

<sup>5</sup>Michel de Certeau: *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer*. México: Editorial Universidad Iberoamericana, 1996.

Los arquitectos **ORLANDO INCLÁN CASTAÑEDA** y **CLAUDIA CASTILLO DE LA CRUZ** son especialistas de la Dirección General de Proyectos de Arquitectura y Urbanismo de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana.