

Panorama desde el puerto

por **JOAN ALEMANY LLOVERA**



LAS IMÁGENES DEL LIBRO - CATÁLOGO DE LA FREDERICK SNARE CORPORATION SON UN REFERENTE MUY ÚTIL PARA EL ABORDAJE DEL ENTORNO INDUSTRIAL EN EL PUERTO HABANERO ANTE LOS DESAFÍOS QUE PLANTEA SU REFUNCIONALIZACIÓN PATRIMONIAL EN UN FUTURO CADA VEZ MÁS PRÓXIMO.



La rica iconografía de La Habana se compone de numerosas imágenes históricas, muchas de ellas tomadas desde la entrada de la bahía. Las litografías de perspectiva caballera de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX ofrecen una buena y precisa información gráfica. Son especialmente representativas las bellas imágenes de Frédéric Mialhe y Eduardo Laplanche, bien estudiadas y difundidas a nivel nacional e internacional. A principios del siglo XX se realizan magníficas fotografías panorámicas tomadas desde la fortaleza de La Cabaña que aportan abundante información sobre la bahía y la franja urbana más próxima al canal y la mar. Esas fotos panorámicas de la rada habanera, junto a planos históricos e imágenes cenitales actuales, pueden llegar ser un instrumento muy útil y preciso para los estudios urbanos y para la planificación futura, como demuestra un interesante artículo de *Opus Habana*.¹

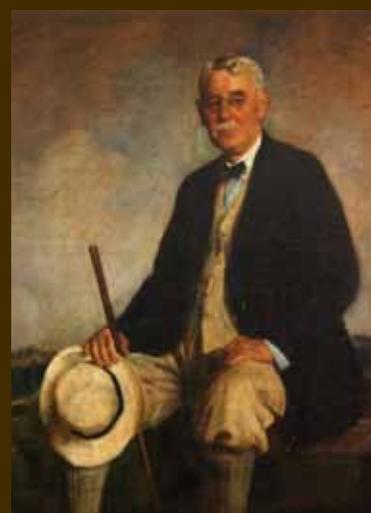
En algún momento de la década de 1920 —después de 1921 y antes de 1927— vio la luz un libro-catálogo de fotografías en Nueva York que muestra las grandes obras de arquitectura e infraestructura realizadas por una importantísima empresa de construcción e ingeniería: la Frederick Snare Corporation, establecida en Cuba desde 1902.² Esta obra promocional comienza con una gran fotografía panorámica desplegable del puerto habanero, tomada con una finalidad nueva y desde una perspectiva diferente. Fue captada desde un punto ligeramente elevado del costado de levante y sur de la costa de la ensenada de Atarés. Con un ángulo de al menos 120°, mirándola de izquierda a derecha, abarca desde los silos de cemento Portland, de la empresa Cementos del Morro, hasta la península de Cayo Cruz, entonces en construcción. Con estos límites por los extremos, la imagen capta todo el frente portuario en el interior de la ensenada de Atarés, la más cercana a la antigua ciudad intramural en comparación con las otras tres que conforman la bahía: Guasabacoa, Marimelena y Tricornia.

El objetivo de la panorámica del libro de la Frederick Snare Corporation es diferente de los grabados, litografías y fotografías anteriores tomadas desde el Morro o La Cabaña. Su atención está centrada en las infraestructuras e instalaciones portuarias construidas en las primeras décadas del siglo XX, período importante en inversiones de grandes obras arquitectónicas e industriales. De la ciudad no interesa más que la situación de algunos edificios icónicos y su límite con respecto al propio puerto. De hecho, la urbe queda en segundo término y difuminada —cuestión acentuada por efecto de la técnica de impresión fotomecánica de la época—, frente a la precisión con que se muestra el puerto y sus instalaciones. Esta imagen nos sugiere que las grandes soluciones urbanas, los bellos palacios, las equilibradas plazas, las casas, las calles y los paseos de la hermosa ciudad deben su existencia en buena parte al puerto que se representa destacadamente en primer lugar. Nos recuerda que, refundada en la costa norte junto al Puerto de Carenas, La Habana se caracterizó por una intensa actividad portuaria que influyó decisivamente en su crecimiento, grandeza y esplendor.

INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN

Aunque, de cierta manera, esta imagen panorámica también nos evoque artísticamente la importancia general del puerto habanero, su objetivo esencial es de carácter promocional. Insertada como desplegable inicial en el libro-catálogo de la empresa Frederick Snare Corporation, abre la colección de fotografías que testimonian las principales obras realizadas por esta importante empresa de ingeniería y construcción que trabajó en numerosas ciudades de América. Así, de las 87 imágenes reproducidas, 19 corresponden a La Habana, cantidad solo superada por las 22 imágenes de Nueva York. Además de estas magníficas fotografías de la capital cubana, el libro recoge 14 vistas más de obras en otros lu-

Frederick Snare nació en Huntingdon, Estados Unidos, el 5 de diciembre de 1862 y murió en La Habana con 83 años de edad, el 22 de septiembre de 1946. Viajó por primera vez a Cuba en 1899 o al año siguiente, cuando funda la Snare and Triest Co. Constructing Engineers, cuya filial en la capital cubana quedó establecida en 1902. Tras radicarse en esta ciudad, que alternaba con su residencia en Nueva York, su empresa prosperó hasta convertirse en la Frederick Snare Corporation, una de las compañías más importantes del mundo en la construcción de grandes obras de infraestructura, sobre todo en las ramas portuaria y marítima. Este retrato suyo al óleo fue encargado en 1929 al artista Oswald Birley para ser colocado en el recibidor del Country Club, que Snare fundó en 1912 junto a otros residentes estadounidenses e ingleses en La Habana. Entonces aprovechó los terrenos de una finca en la playa de Marianao para construir un campo de golf e introducir este deporte en la Isla. Tras el triunfo de la Revolución en 1959, ese club social fue convertido en la sede de la Escuela Nacional de Arte (ENA) y, luego, del Instituto Superior de Arte/ Universidad de las Artes (ISA). El cuadro fue restaurado y se conserva en el rectorado de dicha institución.





gares de la isla, especialmente de Matanzas, Santiago y puerto de Tarafa (Camagüey).

Con el título «Panorama de la ciudad y puerto de La Habana, Cuba, mostrando las obras ejecutadas por la Frederick Snare Corporation», dicha foto panorámica muestra las construcciones realizadas, señalándolas con flechas y sus nombres en inglés, sobreimpresos en la imagen. En total son indicadas 38 obras, aunque en varios casos comprenden a más de un edificio o infraestructura. Trece de las obras localizadas pertenecen a la United Railways of Havana (URH), la principal compañía ferroviaria de la zona central cubana. De capital inglés, esta había sido creada en 1898 y era más conocida como Ferrocarriles Unidos de La Habana. A esta empresa pertenecía el elevado del ferrocarril con estructura de hierro que bordeaba el puerto (Elevated Railroad of United Rys. of Havana), señalado entre las obras ejecutadas por la Frederick Snare Corporation.

Sus servicios de ingeniería y construcción también fueron contratados por la Havana Central Railroad Company, que terminó fusionada a Ferrocarriles Unidos en 1928. Con anterioridad, ambas compañías ferroviarias —cada una por su cuenta— habían expandido sus intereses a otros sectores complementarios, como el almacenamiento

Espigón 1926 Pila de Neptuno

Situada frente a la Capitanía del Puerto, este espigón se conoce como Pila de Neptuno por haber sido aquí emplazada la fuente-estatua del dios del mar, encargada por el general Don Miguel de Tacón durante su gobierno (1834-1836). Aquí permaneció esta fontana desde 1838 hasta 1871, cuando las autoridades decidieron su traslado debido al grave deterioro que presentaba por causa de varias averías, la peor de todas provocada el 30 de mayo de 1845 por el bergantín norteamericano «J. B. Hautington», que le destruyó algunos poyos y parte del barandaje que la circundaba.

En adelante, la estatua deambuló por diferentes sitios: Alameda de Isabel II, Alameda del Prado, Parque de la Punta, Museo Nacional y parque Gonzalo de Quesada (Calzada, entre C y D, en el Vedado), hasta que —desde este último emplazamiento— fue devuelta en 1997 al litoral habanero por la Oficina del Historiador de la Ciudad. Solo que no pudo ser reubicada en su sitio original, ya que el espigón se encontraba en pésimo estado de conservación. La foto de esta estructura de hormigón armado aparece en el libro-catálogo de la Frederick Snare Corporation cuando había sido totalmente renovada por esta empresa y servía a los prácticos del puerto, además de ser un sitio de esparcimiento.

Dicha imagen tuvo que ser tomada antes de marzo de 1926, ya que a partir de esa fecha y hasta noviembre de 1928 fueron construidas las obras de ampliación del Malecón en la rada habanera, precisamente desde el extremo noroeste del espigón de la Pila de Neptuno hasta las inmediaciones del Castillo de la Punta. Como resultado, se logró ganar al mar una superficie de 111 000 m² que conformaron la actual Avenida del Puerto.





Estación Central de Ferrocarriles

1912

La Estación Central de Ferrocarriles fue construida en los antiguos terrenos del Real Arsenal de La Habana por iniciativa de United Railways of Havana (URH), más conocida como Ferrocarriles Unidos de La Habana. El conjunto fue proyectado por el arquitecto norteamericano Kenneth McKenzie Murchison y construido por la empresa The Snare and Triest Co. Constructing Engineers Havana City, o sea, el antecedente de la Frederick Snare Corporation. Fue inaugurada el 30 de noviembre de 1912 como centro de operaciones de la URH, la Havana Central Railroad y la Marianao Railway, convirtiéndose en la principal estación ferroviaria de Cuba.

De estilo ecléctico, el inmueble incorpora elementos estilísticos del Renacimiento español y tiene dos torres de 38 metros sobre el nivel de la calle, construidas de acero y hormigón armado, adornados con terracota y azulejos. Ellas tienen adosados los escudos de Cuba y La Habana, respectivamente, mientras que un reloj corona el frontón de la fachada principal en el centro. Los ingenieros de la Frederick Snare Corporation construyeron también los peculiares elevados lo largo de toda la ensenada de Atarés que llegan o parten de la estación ferroviaria. El libro-catálogo reproduce esta vista de un andén de pasaje.



de mercancías y la explotación de arsenales, terminales y muelles propios en el puerto. Es el caso del muelle-espigón de Paula, fabricado de acero y concreto reforzado sobre pilotes de madera. Fue concedido para el servicio público, y tendrían preferencia para el atraque las embarcaciones del Estado. De hecho así consta en la foto panorámica: Paula Piers Cuban Government.

La Frederick Snare Corporation no tuvo rival en la ejecución ingenieril de obras marítimas y portuarias en la Bahía de La Habana, además de otras instalaciones como dársenas para la descarga de carbón y para silos de cemento. Pero en la panorámica no solo se muestran esas obras industriales, sino algunas importantísimas edificaciones. Las principales son: la Estación de Ferrocarril (Terminal Station of United Rys of Havana), la Central Termoeléctrica de Tallapiedra (Power House of H. E. Ry. L and P, Co.) y la Telefónica Cubana (Building of Cuban Telephone Co.). Por su relevancia, a cada uno de estos edificios se dedican excepcionalmente dos fotografías y una información complementaria destacada.

FREDERICK SNARE EN CUBA

Frederick Snare nació en Huntingdon, Estados Unidos, el 5 de diciembre de 1862, y murió en La Habana con 83 años de edad, el 22 de septiembre de 1946. Sus restos fueron entonces trasladados y enterra-

dos en su pueblo natal en Estados Unidos, junto a su esposa Ellen N. Brown, que había fallecido 28 años antes en Nueva York.

Todo hace indicar que Snare viajó por primera vez a Cuba en 1899 o al año siguiente, cuando funda —junto a Gustav Triest— la Snare and Triest Co. Constructing Engineers en Nueva York. Su filial en la capital cubana quedó establecida en 1902 e inmediatamente consiguió un contrato para construir un muelle en Matanzas.

Su desembarco en la mayor de las Antillas aprovecha las circunstancias que siguieron al fin del dominio colonial español en 1898, cuando se produce la ocupación militar estadounidense hasta 1902. Sin embargo, a diferencia de muchos negociantes norteamericanos, Snare no realiza inversiones para explotar algún recurso natural o tener fábricas, sino que se dedica exclusivamente a ofertar servicios de ingeniería y construcción de infraestructuras para muelles, puentes, ferrocarriles, edificios...

«Estamos preparados para presentar proyectos y establecer todo tipo de contratos laborales en Cuba», dice el pequeño anuncio que mantuvo en *The Cuban Review*, la revista mensual publicada por la compañía neoyorkina de buques de vapor Munsom Steamship Line. La sede de Snare and Triest Company estaba en West 40th Street, en Nueva York, mientras que su primera filial habanera radicaba en Zulueta 36-D.

Tras domiciliarse en La Habana, Snare alternaría su permanencia en Cuba con sus viajes a Estados Unidos. Su gran pasión por el golf le impulsó —junto a otros residentes estadounidenses y británicos— a fundar en 1912 el Havana Country Club, del que fue presidente hasta su defunción. Entonces aprovechó los terrenos de una finca en la playa de Marianao para introducir en Cuba la práctica de este deporte. Incluso publicó un artículo sobre sus investigaciones para encontrar una especie vegetal de clima tropical que cumpliera con las condiciones necesarias del césped en cada una de las zonas que se divide el campo de golf.³

También construyó habitaciones para residir allí mismo en el Club y dedicarse por entero al entrenamiento, ya que solía competir en las ligas de categoría *senior* como capitán del equipo de Estados Unidos y fue uno de los principales promoto-

res de esos encuentros entre golfistas aficionados a nivel internacional.

Durante las dos primeras décadas de fundada, la Snare and Triest Co. Constructing Engineers prosperó rápidamente hasta que, en 1921, se convierte en la Frederick Snare Corporation, al separarse de Triest.⁴ Es por este motivo que seguramente Snare decide publicar su mencionado libro-catálogo. En el prólogo se afirma que tiene más de 1 600 obras ejecutadas en diferentes países. Además de Estados Unidos y Cuba, existían entonces construcciones suyas en Puerto Rico, San Domingo, Trinidad, Antigua, St. Kitts, Costa Rica, Colombia, Perú, Chile y Brasil.

En adelante, la Frederick Snare Corporation se dedicó a construir fábricas, puentes, centrales eléctricas, puertos y terminales en toda América Latina, obteniendo la mayor cantidad de contratos de construcción pesada en Cuba. Aquí prestó servicios a la

El Country Club de La Habana fue fundado por Frederick Snare en 1912, en asociación con otros residentes estadounidenses e ingleses. Aprovechando una finca abandonada en la playa de Marianao, Snare creó un campo de golf y se convirtió en el introductor de ese deporte en Cuba. Tras el triunfo de la Revolución en 1959, este club social fue convertido en sede de la Escuela Nacional de Arte (ENA); luego, Instituto Superior de Arte (ISA).





Planta Eléctrica de Tallapiedra

1914

La historia de este exponente del patrimonio industrial se remonta a 1844, cuando en ese mismo sitio fue construida la primera fábrica de gas de carbón con sus correspondientes tuberías soterradas, faroles y quemadores para la operación de un sistema de alumbrado de plazas, calles, edificios públicos y áreas de propiedad privada. Su proceso de conversión a planta eléctrica tiene lugar desde fines del siglo XIX en varias etapas hasta que fue adquirida por la Havana Electric Railway, Light and Power Company. El 17 de marzo de 1913, comenzó la construcción de una nueva planta de mucho mayor potencia instalada, con dos máquinas de 12,5 Megavatios cada una.

Inaugurada al año siguiente, aparece como una de las obras ejecutadas por la Frederick Snare Corporation en su libro catálogo, con dos imágenes: la fachada de la edificación neoclásica, y una vista de su sala de máquinas con los turbogeneradores mencionados. Luego de varias ampliaciones en 1923, 1945 y 1957, tras el triunfo de la Revolución en 1959, Tallapiedra fue renombrada como central termoeléctrica Otto Parellada y su parte más moderna aún sigue prestando servicios al Sistema Electroenergético Nacional. La parte antigua todavía se conserva, aunque en grave estado de deterioro.



American & Foreign Power Company (A&FP), de la cual era subsidiaria la Compañía Cubana de Electricidad, y a la Freeport Sulphur Company, que se hizo del control de la minería del níquel, fundando la Cuban American Nickel Company y su subsidiaria Moa Bay Mining Company.⁵ Es así que las plantas niquelíferas de Nicaragua y Moa fueron construidas por la Frederick Snare Corporation, entre otras obras de gran envergadura como la modernización de las instalaciones de la Base Naval de Guantánamo, esta última por encargo de la U. S. Navy.⁶

Según hace constar Fermín Peraza Sarrausa en la reseña biográfica del magnate, su corporación llegó a realizar unas 600 obras en Cuba.⁷ Entre ellas, hay edificios emblemáticos como la Mansión Xanadú o Casa Dupont en Varadero (1928) y el Hotel Habana Hilton (1958), renombrado Habana Libre después de 1959. También el Gran Stadium de La Habana o Gran Stadium del Cerro (1946), hoy Estadio Latinoamericano, que en su momento era apenas superado por cuatro o cinco instalaciones beisboleras en los Estados Unidos.

Las construcciones que realizó la Frederick Snare Corporation no solamente responden a una concepción técnicamente avanzada de la edificación y de la obra pública, sino que muestran una preocupación por la arquitectura, el diseño y la estética. Esta pasión por la excelencia hacen que su

libro-catálogo sea un referente muy útil para el abordaje del entorno industrial en el puerto habanero ante los desafíos que plantea su refuncionalización con fines turísticos, urbanos, culturales y económicos en un futuro cada vez más próximo.

¹Argel Calcines y Harold Rensoli: «Los lienzos pétreos de la memoria», en *Opus Habana*, vol. X, no. 3, junio 2007.

²Frederick Snare Corporation, *Contracting Engineers*. The Stillson Press Incorporated, New York, sin fecha de edición.

³Frederick Snare: «Grasses at the Country Club of Havana», en *United State Golf Association*, marzo de 1925.

⁴Donald Wolf: *Crossing the Hudson: Historic Bridges and Tunnels of the River*. Rutgers University Press, 2010.

⁵Marc Linder: *Projecting capitalism: a history of the internationalization of the construction industry*. Westport, Conn: Greenwood Press, 1994.

⁶Jana K. Lipman: *Guantánamo: a working-class history between empire and revolution*. California University Press, 2009.

Fermin Peraza Sarasa: *Diccionario Biográfico Cubano*. Ediciones Anuario Bibliográfico Cubano, Tomo VI, Apartado 572. La Habana, 1956.

JOAN ALEMANY LLOVERA es Doctor en Ciencias Económicas, ha sido profesor universitario y es consultor especialista en Planificación Urbana y Economía Portuaria.

Muelle para la Cuban Portland Cement Company 1920

Cuba fue el primer país productor de cemento en Latinoamérica, desde 1895. En 1902 fue fundada la fábrica El Almendares, situada en la ribera del río homónimo. Allí comenzó a producirse la variante Portland, el más usado en la construcción como conglomerante para la preparación del hormigón o concreto. Sin embargo, no es hasta 1918 que se introduce los hornos rotatorios a altas temperaturas donde se efectúa el proceso de clinkerización. Este nuevo método comienza a emplearse en la Fábrica de Cemento El Morro (hoy, René Arcay), ubicada en el municipio del Mariel, entonces provincia de Pinar del Río, actual Artemisa, a 40 kilómetros de La Habana. Esta se convirtió en la más importante de la industria cementera del país.

Enclavada en la ensenada de Atarés, aún se encuentra la planta de envase y depósito de la antigua Cuban Portland Cement Company, cuyos muelles fueron construidos por la Frederick Snare Corporation. Esta instalación recibía por vía marítima el cemento a granel desde la fábrica El Morro para ser envasado y comercializado. Tras ser nacionalizada, fue red denominada como Paco Cabrera. Aunque ya ha sido desactivada, conserva sus tres grandes silos, junto a edificios, naves e instalaciones. Su estado de conservación es malo.

Vista aérea de la Bahía

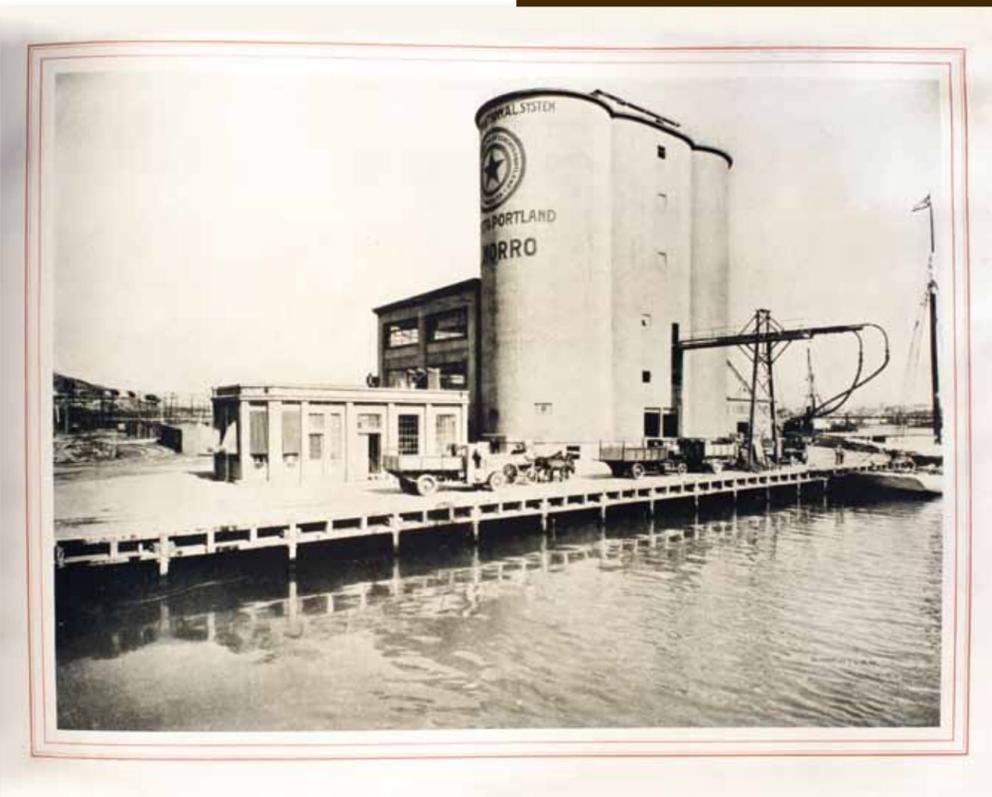
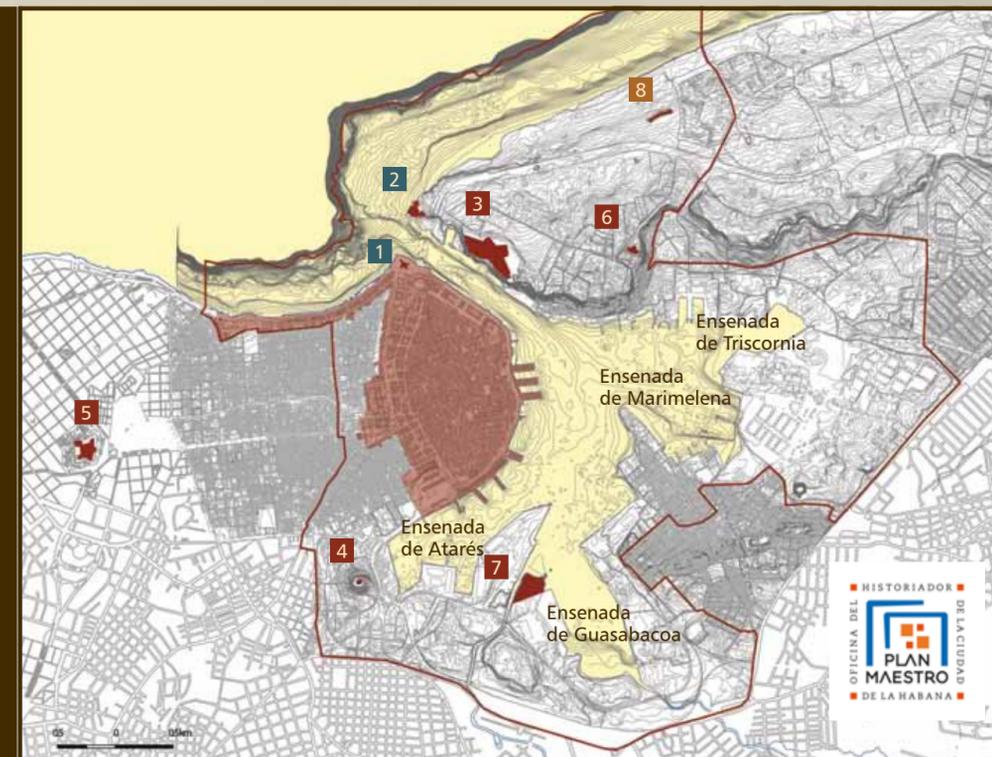
Aunque siempre ha formado parte del imaginario ciudadano por su canal de entrada con orientación noroeste sureste, la Bahía de La Habana como lugar geocéntrico es un área poco conocida en sus interioridades de recinto portuario e industrial. Con forma de bolsa, este ecosistema tiene cuatro ensenadas: Marimelena, Triscornia, Guasabacoa y Atarés. Esta última colinda con la antigua ciudad intramural o Centro Histórico, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1982, junto a su sistema defensivo de fortificaciones militares. De esta manera quedó refrendado que el comercio, las guerras y la navegación fueron los principales factores que determinaron la fisonomía y destino de la villa-puerto hasta fines del siglo XIX.

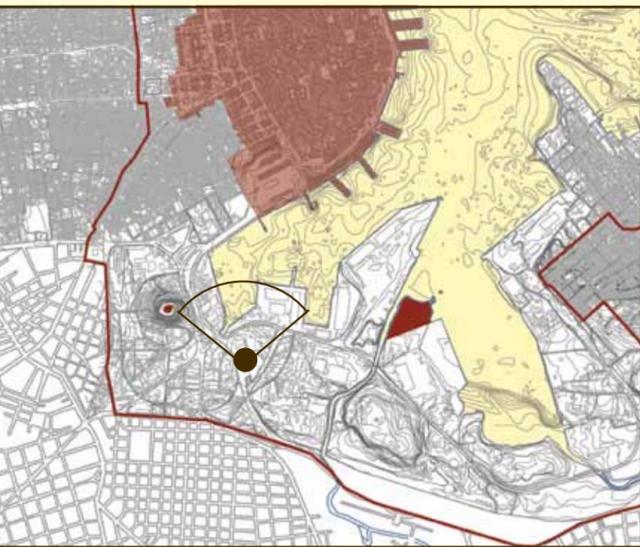
El libro-catálogo de la Frederick Snare Corporation ofrece un testimonio visual del despegue constructivo e ingenieril que acontece en las primeras décadas del siglo XX, cuando proliferan las inversiones de capital estadounidense en todos los sectores asociados al aprovechamiento de ese enclave marítimo. Junto a la tradicional actividad portuaria, se desarrolla la actividad industrial de servicios: generación de electricidad; producción de gas manufacturado y su distribución; refinación de petróleo y obtención de sus derivados; envasado de cemento Portland... La mayoría de estas industrias aún se mantienen en funcionamiento y resultan una importante fuente de trabajo.

Por tanto, previendo que en un futuro cada vez más próximo se impondrá una refuncionalización de este ecosistema social para su mejor aprovechamiento con fines turísticos, fueron delimitadas la Zona Priorizada para la Conservación y la Zona de Protección de la Bahía de La Habana. De este modo se ejerce una función de amortiguamiento para proteger el bien declarado patrimonial —o sea, el Centro Histórico y su sistema defensivo—, en tanto se vislumbran opciones que permitan incorporar a los demás asentamientos poblacionales en los nuevos planes de desarrollo del puerto habanero. Sería el caso de los municipios Regla y Habana del Este, además de La Habana Vieja.

LEYENDA

- Zona Priorizada para la Conservación
- Zona Protección Bahía de La Habana
- Primer sistema defensivo
- Segundo sistema defensivo
- Tercer sistema defensivo
- 1 Castillo San Salvador de La Punta
- 2 Castillo de Los Tres Reyes del Morro
- 3 Fortaleza de San Carlos de la Cabaña
- 4 Castillo Santo Domingo de Atarés
- 5 Castillo del Príncipe
- 6 Hornabeque de San Diego
- 7 Polvorín de San Antonio
- 8 Batería de Costa No.1





Aprovechando la maqueta del Centro Histórico de La Habana, pudo delimitarse que la foto panorámica del libro-catálogo de la Frederick Snare Corporation cubre entre 120 y 180 grados del paisaje portuario, al ser tomada desde algún punto elevado (tal vez, una grúa) en el costado del levante y sur de la ensenada de Atarés. Esta imagen abarca desde el muelle con los silos de la antigua Cuban Portland Cement Company, hasta la península de Cayo Cruz, entonces en construcción. Sin dudas, fue empleada una cámara Cirkut, cuyo nombre está asociado a su empleo en «circuitos» militares para abarcar el área de tropas en maniobras o campamentos. Su sistema rotatorio le permitía hacer vistas de hasta 360 grados, aunque generalmente eran de 180 grados o menos. Su gran tamaño hizo que se les llamara yards longs (yardas de extensión), variando su ancho y altura en dependencia del modelo.

VISIÓN CULTURAL DEL PATRIMONIO INGENIERIL EN LA BAHÍA DE LA HABANA por ARGEL CALCINES y MILENY ZAMORA

Toda foto panorámica del paisaje es una apropiación intencional del territorio. En este caso, al ser una imagen promocional de la Frederick Snare Corporation, ha quedado como testimonio de las infraestructuras portuarias e industriales que sus ingenieros concibieron con tecnologías de avanzada durante el primer cuarto del siglo pasado. En el momento que fue tomada —después de 1921 y antes de 1927—, el auge industrial de este enclave marítimo-portuario era en sí considerado como la máxima expresión de modernidad y progreso. En la actualidad, desde la perspectiva del patrimonio histórico-cultural, este documento visual puede ser aprovechado para identificar el «paisaje industrial» de la zona portuaria y su evolución histórica, cuando se plantea una reconversión de ese territorio con fines turísticos, urbanos, culturales y económicos. Al pervivir la mayoría de esas obras ingenieriles, algunas cumpliendo sus funciones de antaño y otras desactivadas parcial o totalmente, ellas complejizan el manejo

integral de la bahía habanera como «paisaje cultural». Esto atañe —en primer lugar— a la trama urbana en su litoral suroeste o ensenada de Atarés, la cual es colindante con el Centro Histórico, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1982. Esta problemática ha sido abordada por el Plan Maestro de la Oficina del Historiador de la Ciudad aplicando el método Bureau of Landscape Management (BLM) hasta conseguir una propuesta de definición, valoración y categorización del paisaje urbano histórico en la Zona de Protección de la Bahía de La Habana. Fueron identificadas 20 «unidades del paisaje» mediante la superposición del paisaje natural, el paisaje antropizado y el paisaje visual. Dicho método fue enriquecido con la valoración pública (paisaje en el imaginario colectivo) y la valoración visual (calidad de la percepción paisajística). La conclusión principal de ese estudio es el reconocimiento de que «no se han desarrollado investigaciones sobre los procesos industriales que le otorgan el carácter al paisaje

de la Bahía de La Habana», así como que predomina el «desconocimiento y/o subvaloración del patrimonio industrial». ¹ ¿Qué medios hay para salvar de su estado ruinoso y degradante a los exponentes tecnológicos del patrimonio ingenieril que representan la historia de la industrialización en el ámbito portuario de la Bahía de La Habana? Tratar de responder a esta interrogante abriría una perspectiva desde el campo de los estudios CTS (Ciencia, Tecnología y Sociedad) para la lectura patrimonial de la relación ciudad-puerto que no se limite solamente a su morfología y visualidad como paisaje cultural desde la óptica del urbanista o geógrafo. De acuerdo con la Carta de Nizhny Tagil (2003), el patrimonio industrial se caracteriza por poseer «un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción», además de «un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación». ² Es el caso de la planta eléctrica de Tallapiedra, cuya renovación en 1914 puede considerarse un hito del patri-

monio ingenieril, además de sus ya reconocidos valores arquitectónicos que lo hacen muy atractivo al gusto post-moderno. ³ Fueron los ingenieros contratados por la Frederick Snare Corporation quienes modernizaron esa termoeléctrica, de ahí que ocupe el centro de la foto. Su grado de protección debe ser el máximo, pero no solo atendiendo a su visualidad paisajística y valores arquitectónicos, sino por su significación para la historia de la tecnología y su vínculo con la sociedad. Esta imagen de entre 120 y 180 grados no engloba toda la bahía, perdiéndose una línea de costa que tiene un enorme impacto sobre el paisaje marítimo-portuario. Su máximo hito ya era entonces la actual refinería de petróleo Níco López, que evolucionaría tecnológicamente hacia la producción de gasolina y asfalto en la propia década de 1920 y, luego, de otros derivados ligeros mediante el craqueo térmico, en 1938, y por último, el craqueo catalítico con una nueva planta en 1958.



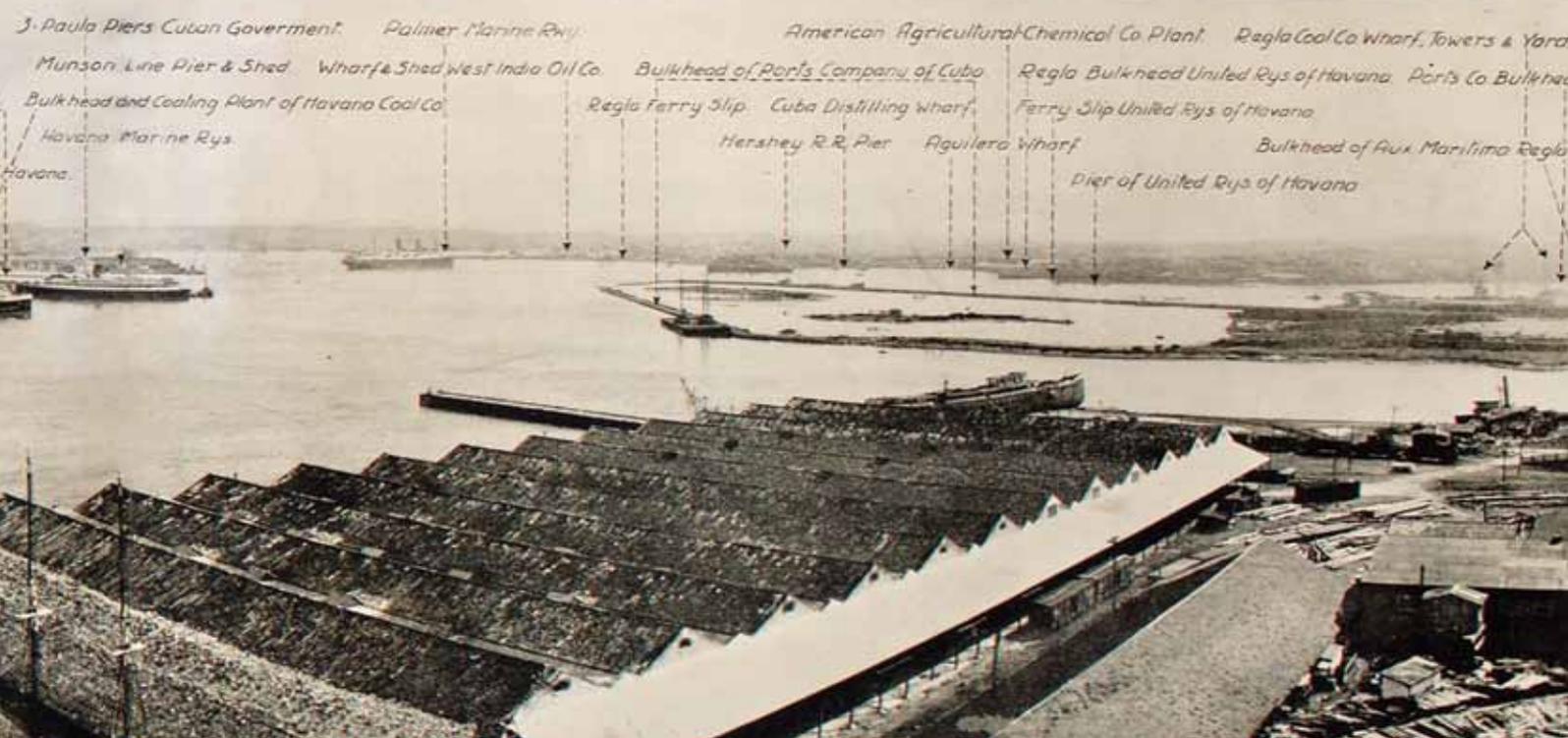
Planta de envase y depósito de la Portland Cement Company, luego Planta de envase y depósito Paco Cabrera (hoy desactivada)

Ferrocarriles elevados de la Railroad of United Railways of Havana, hoy pertenecientes a la Unión de Ferrocarriles de Cuba

Planta eléctrica Havana Electric Railway, Light and Power Company, hoy Termoeléctrica Otto Parellada

Edificación de la Cuban Telephone Company, hoy Empresa de Telecomunicaciones de Cuba

Estación Central de la United Railways of Havana, hoy Estación Central de Ferrocarriles de Cuba.



Cuando se compara esta panorámica de la Frederick Snare Corporation con el paisaje actual, visto desde el mismo punto donde fue tomada, se comprende mejor cuán complejo resultará gestionar las transformaciones que se avizoran en la Zona de Protección de la Bahía de La Habana. Siendo un escenario vital que refleja la interacción entre ciencia, tecnología y sociedad, resulta imprescindible aplicar metodologías investigativas para la documentación, valoración, inventario y catalogación de sus componentes, haciendo explícitos sus contenidos científicos y/o tecnológicos. Quiere decir: los valores patrimoniales no deben reducirse a una rehabilitación juzgando solamente los aspectos visuales o figurativos.

Al proponer el abordaje de la relación ciudad-puerto desde la perspectiva humanística que caracterizan los estudios CTS, esta visión cultural del patrimonio ingenieril en la Bahía de La Habana posibilitaría también interactuar mejor con los protagonistas activos de este entorno portuario-industrial, en especial con las instituciones responsables de las infraestructuras en dicho escenario, ya se encuentren todavía funcionando o en proceso de desmantelamiento.

Consideramos que, en este caso, la Arqueología industrial debe orientarse como disciplina a la prospección de aquellos exponentes que resultaron en su momento innovaciones tecnológicas, constructivas-estructurales y funcionales. Como ingenieros tecnólogos con experiencia en la producción de energía, habiéndonos reorientado a la gestión del patrimonio histórico-cultural, somos conscientes de la necesidad de un enfoque interdisciplinario. Solo así podría aspirarse a una refuncionalización patrimonial de los vestigios tecnológicos en la Bahía de La Habana para aprovecharlos con fines museísticos y educativos —culturales, en fin—, incluyendo el turismo industrial. Esta visión integradora será decisiva para intentar una gestión sostenible del paisaje marítimo-portuario en sus dimensiones económica y ecológica.

¹ *Plan de Manejo del Paisaje Cultural. Bahía de La Habana (Avance)*, Plan Maestro, Ediciones Boloña, 2018, p. 228.

² Carta Nizhny Tagil para el patrimonio industrial, TICCIH, 2003.

³ **Orlando Inclán at al:** *Termoeléctrica de Tallapiedra. La actualidad de un pasado en la bahía de La Habana*, Ediciones Boloña, 2018.

Al cumplirse en 1999 el 480 aniversario de la refundación de la villa de San Cristóbal de La Habana en la costa norte, junto al puerto de Carenas, fue inaugurada la maqueta del Centro Histórico en la calle Mercaderes, entre Obispo y Obrapia. Obra del arquitecto Orlando Martorell, reproduce a una escala 1: 500 el conjunto declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO en 1982: la sucesión de pequeñas plazas dentro de la ciudad intramural y su sistema de fortificaciones, cuyo valor universal se explica porque la «fortuna histórica de La Habana nació de la finalidad excepcional de su bahía como etapa obligada de la ruta marítima del Nuevo Mundo». Asimismo, la maqueta reproduce parte de las infraestructuras portuarias e industriales en el interior de las ensenadas, por lo que resulta una herramienta para estudiar la relación ciudad-puerto con una visión de conjunto que facilita el entendimiento de las «unidades de paisaje» como la superposición de tres sistemas paisajísticos: paisaje natural, paisaje antropizado y paisaje visual.

Simulando el principio de trabajo rotacional de una cámara Cirkut, los autores de este trabajo y la diseñadora gráfica, Lisandra Alamino, nos propusimos tomar una imagen panorámica que se acercara en la mayor medida posible a la foto realizada por la Frederick Snare Corporation. Nuestro objetivo fue sencillamente ilustrar la potencialidad del empleo de la maqueta con fines educativos y didácticos para explicar los desafíos que plantea el manejo integral del paisaje cultural en la Zona de Protección de la Bahía de La Habana.

