

SERGIO TOME FERNANDEZ*

PROBLEMAS URBANOS EN LA HABANA

RESUMEN - RÉSUMÉ - ABSTRACT

Treinta años de economía planificada en condiciones desfavorables han beneficiado a la capital de Cuba con espectaculares cambios de todo género, más el efecto añadido de problemas y dificultades. Unos se refieren a la población (viveza del flujo inmigratorio), otros tienen origen en la hipertrofia de la función industrial, desplazada ahora por el turismo. También es preciso solventar la falta de viviendas, corregir la estructura dispersa de la ciudad y elevar la dotación de infraestructuras y servicios.

* * *

Problèmes urbains de La Havane. - Trente ans d'économie planifiée, dans des conditions défavorables, ont bénéficié la capital de Cuba avec de spectaculaires changements de tout genre auxquels se sont ajoutés les effets de problèmes et difficultés. Certains font référence à la population (vitesse des flux d'immigration), d'autres puisent leur origine dans l'hypertrophie de la fonction industrielle, repoussée maintenant par le tourisme. Il est également nécessaire de résoudre la manque de logement, de corriger la structure éparse de la ville et d'élever la dotation d'infrastructures et de services.

* * *

Urban problems in Havana. - Thirty years of a planified economy, in unfavorable conditions, have benefited the capital of Cuba with spectacular changes of all kind, moreover problems and difficulties. Some are referred to the population (liveliness of the immigratory flux), others have their origin on the hypertrophy of the industrial function, which has been moved today by the tourism. It's also necessary to solve the lack of lodgings, to correct the scattered structure of the city and to supply the equipments of services and substructures.

PALABRAS CLAVE: Población, industria, turismo, paisaje urbano, equipamientos.

MOTS CLÉ: Population, industrie, tourisme, paysage urbain, équipements.

KEY WORDS: Population, industry, tourism, urban landscape, equipments.

INTRODUCCION

El conocimiento geográfico de La Habana en España no es despreciable, aunque los textos cubanos disponibles y las investigaciones desde aquí efectuadas raramente alcanzan a tratar el conjunto de las transformaciones socialistas, si exceptuamos todo lo que concierne a la arquitectura o la proyección urbanística. Sin menospreciar en nada el actual empeño indagador de la presencia española en Cuba, sería deseable alimentar paralelamente un seguimiento continuado de los cambios más recientes, e incorporar nuevos puntos de vista al esclarecimiento de cuantas dificultades obstruyen el proceso de modernización en aquella ciudad; pues

es conocido que el futuro de los países en desarrollo depende mucho de la respuesta a sus problemas urbanos.

Desde la misma perspectiva debe ser bienvenida la presentación en Julio de 1990 del Esquema del Plan Director para La Habana (1990-2010), pues aporta materiales cuyo interés excede lo que cabría esperar en un documento así, todavía pendiente de adquirir su formulación última. Ese informe, contrastado con otros procedentes de diversas instituciones, más los datos recogidos de libros, entrevistas y de un exhaustivo reconocimiento de campo, nos permiten ofrecer un trabajo de acercamiento a la compleja realidad habanera de finales de siglo. Es decir, en un tiempo cuyas circunstan-

* Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo.

cias de extrema adversidad hacen aún más dignos de estima los esfuerzos de superación.

I. UNA POBLACION CON TENDENCIA A LA ESTABILIDAD

Entre 1958 y 1990 el tamaño demográfico de La Habana ascendió desde 1,36 hasta 2,11 millones, crecimiento espectacular que sin embargo ha mantenido prácticamente invariable el peso de la capital en el conjunto nacional (de 20 a 19%), de donde pueden inferirse dos conclusiones: una, que las condiciones absolutamente desfavorables del proceso cubano no impidieron llevar adelante una política de reequilibrio territorial, con resultados difíciles de hallar en otras naciones de parecido nivel de desarrollo o incluso mayor. La otra, que aún siendo excesiva la magnitud de la ciudad no permite hablar exactamente de macrocefalia, desde el momento en que existe una red urbana histórica fortalecida en estos años. Todo lo cual hace preciso descender al detalle de lo sucedido en las últimas décadas, tanto en términos poblacionales como de redistribución productiva.

La situación inicial fue harto delicada, pues hasta bien entrados los años sesenta el drenaje de exiliados no basta para contrarrestar la avalancha inmigratoria y la vitalidad natural de la población, resultando índices de crecimiento de hasta un 2,6% anual; precisamente cuando la ciudad permanecía al margen de las mayores inversiones. Sólo en torno a 1970 se registra una desaceleración, cuya causa no reside tanto en el éxodo político como en los primeros logros del planeamiento; en efecto, las medidas experimentales de trasvase del mercado de trabajo al interior, ejecutadas con amparo del Plan Director de 1963, serán más eficaces cuando siete años después ese instrumento de ordenación cobre carácter integral y asuma como principio la desactivación del crecimiento.

A ello contribuirían grandemente entre 1976 y 1978 la nueva división administrativa de la isla y la sintonía conseguida entre la economía centralizada y la planificación regional, obrando un efecto difusor de las bases de actividad (SEGRE, 1989). Los resultados en cuanto a mengua de peso de la capital desde 1970 (1,78) a 1980 (1,92 millones) parecen aún insuficientes, pero de hecho La Habana recibió entonces sólo un 12,3% del total de migrados, por la reorientación de los flujos. Eso tampoco significa que la malla urbana haya adquirido una constitución suficientemente proporcionada, pues la diferencia de volúmenes demográficos es de 5 a 1 entre La Habana y Santiago, 7 a 1 con Camagüey (1980); pero desde luego los tramos medios aparecen reforzados (trece ciudades entre 50 y 200.000 habitantes) y sobre todo se produce un lla-

mativo engrosamiento en los niveles inferiores: los núcleos menores de 20.000 habitantes habían absorbido desde 1970 a 1981 el 54% del contingente migratorio; el número de pequeñas entidades con soporte esencialmente agropecuario se elevó de 250 a 436 (15,5% de la población considerada urbana).

En la década de los ochenta las tendencias anteriormente embrionarias cristalizan de modo desigual. Hasta 1985 la población habanera aumentó al ritmo promedio de un 1% anual, siendo su responsable mayor el balance natural, dado que el aporte exterior sólo colabora en una tercera parte del saldo total. Después de 1986 la variación de magnitudes es ya menos intensa (0,9% anual) y el papel de los factores de crecimiento se ha modificado: la recepción de efectivos exógenos cobra vigor, pues las llegadas a la capital son ahora una quinta parte más (7.760 hab./año como media), justificando el 41% del aumento global; en cambio la componente natural tiene una participación relativamente inferior, a causa del cambio de comportamiento demográfico y los primeros síntomas de envejecimiento.

En espera del censo de 1991 la evolución última debe analizarse con cautela, desde el momento en que los datos manejados para el último año proceden de una estimación, y seguramente serán corregidos. De todos modos parece probable que la aglomeración sobrepase los 2,20 millones antes de la fecha prevista en proyección demográfica (año 2000), por la dificultad de rebajar la afluencia de efectivos alóctonos, en cuya explicación entraremos después. Ese crecimiento desigual no ha impedido tampoco que el sistema urbano evolucione positivamente al tomar mayor cuerpo los escalones intermedios, pues ya en 1986 había diecisiete ciudades de entre 50 y 200.000 habitantes, rebasando otros tres núcleos aquel umbral superior.

La intensidad de la polarización ejercida por La Habana puede comprenderse mejor a la luz de los cambios registrados en la estructura de la población por ocupaciones. La ciudad prerrevolucionaria empleaba al 20% de sus activos en la industria, minimizada por la hipertrofia de un terciario primitivo, colchón amortiguador del desempleo. A esa situación se trató de poner coto con medidas de saneamiento económico que pretenden diversificar el repertorio de actividades, incluyendo un dispositivo fabril cuyo desarrollo no impidiera el correcto reparto territorial de las fuerzas productivas.

Ya en los últimos años sesenta aparecía modificada la composición de los ocupados, con un relativo engrosamiento del sector secundario (25%) y una masiva redistribución del empleo improductivo hacia los servicios sociales. Con la ulterior dinámica de crecimiento, que impulsó la industrialización de La Habana hasta límites superiores a lo objetiva-



Fig. 1. Subcentro urbano de Vedado, nacido con el turismo a mediados de siglo.

mente recomendable, en 1981 el peso porcentual de la población aplicada al ámbito productivo se disparó hasta un 52,9%, mientras que el resto del efectivo laboral parecía carecer de asignación sectorial adecuado a causa de la inconveniente magnitud alcanzada por la Administración.

En lo que va de 1977 a 1985 puede constatarse un crecimiento diferencial del índice de trabajadores industriales a favor de las provincias (32,6 frente a 12,9% en La Habana), de manera que en 1986 la parte correspondiente al sector fabril apenas había variado en la capital (53,3% de los activos). La falta de información más reciente impide cuantificar los cambios últimamente operados en la estructura laboral habanera, aunque el proceso de rectificación de las tendencias negativas (1985) y los reajustes provocados por el hundimiento de las relaciones económicas exteriores, así como el retorno de emigrados en misión internacionalista, han impuesto una sustancial redistribución. Cierta parte tendrá como destino las microbrigadas de construcción, la industria sustituidora de importaciones o los sectores destinados a la captación de divisas (turismo), en proporciones por ahora imposibles de fijar pero que constituyen una pista para entender el actual flujo inmigratorio.

II. LOS CAMBIOS EN LA BASE PRODUCTIVA, DE LA INDUSTRIA AL TURISMO

A mediados de este siglo La Habana respondía al modelo de capital-puerto, cabeza de puente para la dominación neocolonial de un país pobre en recursos, cuya economía agrícola carecía de diversi-

dad (el tabaco a mucha distancia del azúcar) y no había perdido peso con la creciente afluencia de capitales al sector turístico. Aún siendo de importancia decisiva el comercio exterior, el puerto se mantenía en un nivel de desarrollo muy por debajo de su potencial, debido entre otras razones a la insignificancia de la marina mercante (43.800 Tm. en 1953).

Así y todo, el intercambio figuraba entre las bases sustentantes de una funcionalidad esencialmente terciaria, nutrida en igual medida por el aparato burocrático estatal y los negocios relativos al turismo norteamericano. Dejando aparte la manufactura del tabaco, la industria quedaba circunscrita a algunas plantas de cierta entidad (siderurgia semi-integral, refinería y central térmica, junto con pequeños astilleros y cervecerías), procedentes en su mayor parte de los años cincuenta, y gracias a las cuales la capital reunía el 75% de la producción no azucarera (RODRIGUEZ MESA, 1980).

1. LA DIFICULTAD DE CONTROLAR UNA INDUSTRIALIZACIÓN ACELERADA

En el período socialista suelen diferenciarse dos etapas de desarrollo, la primera de ellas prolongada hasta bien avanzados los años setenta, que es cuando se deja sentir el efecto de la plena integración en el CAME. En esa fase digamos preliminar, de desmantelamiento de las relaciones de producción heredadas, la preferencia concedida al medio rural tuvo su reflejo indirecto en el Plan Cerdón de La Habana (1967), que quiere *ruralizar* la ciudad poniendo en explotación una franja agropecuaria de treinta mil hectáreas.

Sólo secundariamente las inversiones acudían al sector industrial, con el modesto propósito de recuperar los niveles productivos interrumpidos en 1959 y poner en marcha una infraestructura (transporte, comunicaciones, energía) que sostuviese el despegue. A ese fin se amplió la capacidad portuaria, produciendo como efecto inducido el desarrollo de los astilleros, la consolidación de la marina mercante (161.000 Tm. en 1963; 912.000 en 1988) y de la flota pesquera.

Entre tanto, la ayuda del bloque socialista hizo posible una gradual ampliación o apertura de empresas industriales, dando prioridad a la obtención de bienes de equipo en los capítulos siderometalúrgico, químico, mecánico y de materiales de construcción, sin olvidar la agroindustria; dicho de otro modo, sectores capaces de reemplazar importaciones y propulsar un crecimiento más diversificado. Como realizaciones más espectaculares están la transformación de Antillana del Acero y una constelación de fábricas medias, producto modélico de la cooperación extranjera; valgan para ejemplo la fundición de equipos pesados Vanguardia Socialista (1961, 1.300 empleos) o la Automotriz de Guanajay (1971, 920 empleos), dedicada ésta al montaje de ómnibus urbanos.

El primer Plan Director de La Habana (1963) únicamente intervenía en el proceso económico estableciendo una elemental zonificación para acoger los usos fabriles en la bahía. El que se redacta en 1972 va mucho más allá, al propugnar la modernización y reforzamiento del equipo industrial urbano aprovechando el factor localización (infraestructuras, cuadros, economías de aglomeración) de un modo compatible con la política de reequilibrio provincial. Para dar al aparato productivo una correcta distribución en la ciudad, resolviendo los problemas heredados (funcionamiento ineficaz, mala disposición de la pequeña industria) o declarados ahora (disociación de los lugares de trabajo y residencia), se decidía el desplazamiento de la actividad portuaria con la industria pesada desde la ensenada de Atarés a la de Guasabacoa (es decir, alejándolas del centro), y una dispersión organizada de la industria ligera por el interior (La Lisa, Boyeros).

Con posterioridad a 1976, fecha de entrada en vigor del primer Plan Quinquenal, podemos hablar de una etapa diferente en cuanto al ritmo y gestión de las inversiones. Prueba de ello es el mayor empuje (entre 1977 y 1987) en los subsectores del transporte, comunicaciones y construcción, estimados de apoyo a la industria, y con los cuales se asienta más firmemente la base funcional. Al propio tiempo, las obras portuarias de Guasabacoa

permitían concentrar allí la actividad comercial, pudiendo plantearse ya la supresión de tinglados en el margen de la bahía más próximo al centro histórico.

En ausencia de una relación exhaustiva de empresas, la información utilizable acerca de grandes avances en lo referente a la energía (termoeléctrica del Este, planta de gas en Marianao), sectores de vanguardia (electrónica, farmacia, equipos diversos) y bienes de consumo (textil, calzado, alimentación), con un repertorio cada vez más diversificado pero no exento de deficiencias. Como hecho a destacar, el Plan Director de 1984 fijó estrictas condiciones para seleccionar el establecimiento de nuevas factorías¹; ese control debe relacionarse con el proceso de rectificación de tendencias negativas asumido un año después por el Poder Popular.

En el ámbito industrial, los problemas tenían origen en el sobredimensionamiento de apartados susceptibles de descentralización: maquinaria pesada y producción metálica, junto con las confecciones, equipos médicos y tabacos. Tampoco parecía enteramente satisfactoria la organización de los espacios productivos dentro de la ciudad, porque a pesar de haberse configurado grandes asentamientos todavía conservaba excesivo peso la industria difusa, con servidumbres de mala integración, débil aprovechamiento de infraestructuras y en definitiva elevación de costes; eso sin contar la incidencia negativa sobre los desplazamientos pendulares.

En la actualidad el área metropolitana de La Habana cuenta con más de ciento diez grandes empresas fabriles, que sumadas a otras de menor entidad aportan el 34% de la producción industrial cubana, índice radicalmente inferior al de treinta años atrás. Eso sí, las inversiones vienen conociendo un alza ostensible por la necesidad de aprovechar al máximo la base material (primando la ampliación sobre la apertura de fábricas), incrementar los rendimientos al menor gasto y apresurar la puesta en marcha de sectores dotados para suplir importaciones.

Sin perjuicio de reconocer que el momento presente es el más inadecuado para una descarga del dispositivo industrial, no parece menos cierto que la actual concentración de recursos produce un efecto agudizador de las deseconomías de aglomeración, aspecto sobre el que volvemos con más detalle en otro epígrafe. Sin embargo resultaría inexacto hablar de improvisación desde el momento en que hay soluciones previstas a medio plazo, algunas ya iniciadas, en el sentido de una amplia reorganización que permita aligerar el terciario burocrático, impulsar el turismo y ejecutar cambios estructurales en la industria.

¹ Esas condiciones eran: bajo consumo de agua y suelo, desarrollo técnico y vinculación con industrias existentes, control de los efectos contaminantes y fomento del empleo femenino.

A propósito de ello deben señalarse resultados positivos en la transferencia de actividades portuarias a Mariel y Matanzas, primer paso para orientar fuerzas productivas hacia la provincia de La Habana, una vez que las comunicaciones interiores alcancen el nivel requerido. En cuanto a la propia ciudad y como reflejo de lo sucedido en países industrializados, se pretende formar las denominadas Unidades de Ciencia y Técnica, presididas por laboratorios cuyas investigaciones se aplican directamente a la fabricación en ramas de vanguardia. Las tentativas al respecto muestran ya cierta capacidad de racionalizar la localización industrial (complejos integrales) y propulsar sectores volcados al mercado internacional (biotecnología, farmacia).

2. LA INEFICAZ DISPOSICION DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES

El mapa del suelo industrial habanero responde a elementos directores contrapuestos; mientras la bahía favorece el aprovechamiento del litoral, la tupida red radial de carreteras y ferrocarriles empuja la ocupación hacia el interior. Sobre esa base, el deseo de rentabilizar las infraestructuras generales de la ciudad (para obviar inversiones añadidas) y el parcial incumplimiento de los objetivos de planificación han conducido a una primacía de la pequeña agrupación (en número de empresas, pues superficialmente son muy extensas) sobre el combinado.

En términos generales pueden identificarse dos grandes asentamientos en diseminado con fuerte presencia del uso industrial: el mayor en el tercio Oriental de la aglomeración, más una cuña de inferior magnitud al Suroeste. El primero tiene origen en el puerto, cuyo despliegue por las sucesivas en-

senadas que componen la bahía (Atarés, Guasabacoa, Marimelena) propició una colonización fabril paralela en el arco de Regla. A partir de ahí han aparecido excrescencias discontinuas siguiendo la autopista Nacional (Guanabacoa), carretera Central y ferrocarril de Güines (El Cotorro); un modelo de implantación más similar a nuestros polígonos ocupa la depresión de Habana del Este (Berroa), muy favorecida en términos de transporte (ronda, vía Blanca, ferrocarriles Central Este y Camilo Cienfuegos).

Queda otro polo industrial en la periferia suroccidental, al que debemos relacionar con el río Almendares, ciertos ramales del camino de hierro (Sur, Guanajay) y ejes arteriales de primer orden (autopistas Mediodía y Aeropuerto), resultando los núcleos de Marianao, La Lisa y Boyeros con una estructura dispersa. Por lo demás, en el interior del casco perviven conjuntos de empresas menores, algunos en vías de remodelación (Zanja), aparte de la nebulosa de talleres y almacenes arraigados en el tejido histórico. En total la masa de suelo afectada sobrepasa las 3.400 hectáreas, con un coeficiente de aprovechamiento muy bajo.

Del mismo modo que el uso del territorio dista de ser efectivo, tampoco la articulación (espacial y productiva) entre empresas queda totalmente garantizada por el planeamiento. En la práctica, las siete mayores agrupaciones de factorías no se corresponden exactamente con otros tantos combinados industriales, y en ocasiones muestran deficiencias (cortedad de infraestructuras, imposibilidad de aumentar la oferta de suelo) que restringen enseguida su capacidad para acoger nuevas inversiones. El resultado es una dispersión de los recursos, con efecto negativo dadas las condiciones en que se desarrolla el proceso cubano.

Independientemente de ello, las proporciones adquiridas por el sector productivo representan una



Fig. 2. La calle 23 organiza el reparto Vedado.



Fig. 3. El soportal jerarquiza el viario de La Habana decimonónica.

carga para las infraestructuras y los medios de transporte, suscitando dificultades tanto en las redes eléctrica e hidrosanitaria como en el sistema arterial, cuyos ejes básicos están saturados por un intenso tránsito de vehículos cuyo tonelaje suele ser medio o bajo². Sobre ese particular se trabaja con celeridad en la red de autopistas urbanas (20,2 Km. en construcción durante 1990), lo que permitirá pronto completar el primer anillo circunvalador (desde Habana del Este hasta Playa y Marianao), más otro gran eje Este-Oeste.

Todavía es preciso aludir al problema ambiental, pues las 46 grandes empresas (42% del total) consideradas como indeseables no sólo afectan a las redes técnicas, interfiriendo el suministro de agua y fluido para consumo doméstico, sino que también producen un pernicioso efecto contaminante. Este se materializa en el vertido de residuos sin tratar a las ensenadas, costa abierta o ríos, más la emisión atmosférica procedente de la refinería y fundiciones, que polucionan sobremanera los barrios ceñidos a la bahía (mitad Sur del casco colonial, Estación Central, Monte, Luyanó y Regla), el entorno del Almendares y otros lugares.

3. LAS LIMITACIONES DE UN DESPEGUE TURISTICO TARDIO

Por razones obvias, la *Niza* americana vio caer en los primeros años sesenta su función turística al mínimo. Después ya registra una lenta recuperación

(118.000 visitantes en 1968), acelerada durante el decenio en curso (301.000 entradas en 1986), aunque guardando escaso paralelismo con la situación anterior. El volumen de afluencia no parece comparable, pues basta ver que la capacidad hotelera ha disminuido en un 50% desde 1960. Tampoco la condición y procedencia de los visitantes denotan relación alguna con el pasado, en vista del protagonismo que han venido ejerciendo los antiguos países socialistas, bruscamente interrumpido hoy.

Eso obligaría a diferenciar el aporte debido a las relaciones con el CAME respecto del turismo internacional propiamente dicho, por su dispar repercusión económica. E incluso tomando aisladamente a ese último grupo se vería que la demanda muestra (al menos hasta ahora) un perfil singular, en la medida en que la revolución cubana atrajo una corriente movida por el interés social, tanto o más que por la oferta de un medio tropical. Sin embargo tales afirmaciones no servirán para describir la situación en los próximos años.

La Habana cuenta hoy con un fondo de algo más de ocho mil habitaciones hoteleras (un 19% menos que en 1981, por sucesivos cierres), de las cuales se encuentran en disposición de ser ocupadas unas seis mil (a mediados de 1990), repartidas desigualmente entre la ciudad (77%) y las playas del Este. A ello habrá que añadir las más de ocho mil habitaciones en colonias y residencias sindicales reservadas a la población cubana o extranjera.

El incremento anual de la afluencia internacional, y la evaluación de un potencial de desarrollo que se sustenta tanto en los recursos naturales (46

² La Habana posee 1.110 bases de camiones, casi la mitad de las cuales deberían ser relocalizadas por situación inadecuada o malas condiciones.

Kms. de costa, 11 de ellos con playas de arena) como en la infraestructura recreativa y la oferta cultural (patrimonio arquitectónico, museos...), han hecho prevalecer el desarrollo turístico como objetivo prioritario al efecto de remontar la crisis económica. Eso reclama un esfuerzo inversor de mucha cuantía, cuyos primeros resultados están a la vista, aunque traen por añadidura otra serie de problemas muy difíciles de afrontar con recursos tan limitados.

Para favorecer la entrada de un mayor volumen de visitantes con elevado poder adquisitivo se hace necesario incrementar sustancialmente la red hotelera y, con mucha mayor razón, construir un dispositivo de servicios que solvante las agudas carencias actuales. En cuanto al primer requisito, el turismo se revela como trampolín para la recuperación del centro histórico, donde hoteles de antiguo renombre (Sevilla, Ambos Mundos, Lafayette) están dedicados hasta la fecha a otros usos, comenzando ahora su reapertura (Inglaterra, Plaza). Del mismo modo, el potencial que ofrecen los palacios coloniales es aprovechado por el programa mixto hispanocubano de apertura de hostales, donde se recrean los ambientes y tradiciones de algunas regiones españolas (Valencia, Andalucía). Cambios de uso análogos podrían extenderse posteriormente, según las previsiones, a edificios públicos singulares del entorno del Prado (central telefónica) y palacetes del Vedado.

Aparte de la ciudad tradicional, los otros lugares turísticos a promover siguen el borde litoral. A Poniente, en el Vedado (que ya reúne el grueso de la oferta turística) y Miramar (el barrio de las embajadas) se están construyendo cuatro hoteles, cuya gestión al parecer corre a cargo de empresas mixtas, como sucede con otros ya en explotación. Pero además deberá multiplicarse la capacidad en lo que

resta de siglo, rentabilizando la calidad ambiental de esos espacios ciudad-jardín y otra serie de elementos como el equipamiento diversificado de la calle 23, el palacio de convenciones de Miramar o el atracadero de yates en Marina Hemingway.

Por lo que respecta a la costa Oriental, Cojimar se beneficia con la construcción de alojamientos en la Villa Olímpica destinada a los Juegos Panamericanos de 1991, mientras en las Playas del Este (hoy centro recreativo de la población habanera, con menor participación extranjera) se prevé el mayor salto en acogida hotelera. En definitiva el Plan Director ha sugerido, con criterios seguramente no muy realistas, un techo de 27.000 habitaciones para el año 2000.

En otro orden, el desarrollo de los servicios al turismo también procede en buena medida del programa de intervención en La Habana Vieja. Aunque de ello nos ocupamos más adelante, es obligado mencionar aquí la rehabilitación integral de itinerarios turísticos, donde las construcciones de mayor interés cultural albergan ahora una decena de museos (pedagógico, naval, autos antiguos, casas natales...) y diversos locales comerciales o gastronómicos de calidad, fruto en ocasiones de una recuperación de establecimientos históricos.

Aunque es mucho el camino recorrido, un desarrollo turístico como el que se pretende tropieza con escollos de tanta envergadura cual es la grave insuficiencia de las redes técnicas (agua, alcantarillado, electricidad), imposible de solventar a corto plazo. Igual cabe decir de la práctica inexistencia de una hostelería adecuada en gran parte de la ciudad, y no es menos importante la degradación material en que se encuentra sumido el distrito Centro Habana, incluyendo con frecuencia el entorno mismo de los hoteles.



Fig. 4. En los reparos ciudad-jardín se introduce como novedad el arbolado, desde finales del XIX.

III. LA ORGANIZACION DEL ESPACIO URBANO

1. EL PLANO Y LA CONFIGURACION DE LA CIUDAD

La singularidad de La Habana se origina por sucesión, en el tiempo, de modelos urbanos contrastados. La ciudad de los siglos XVI al XIX, inspirada en principios españoles y europeos, conocerá, cuando se incorpore plenamente al orden capitalista mundial, el añadido de unas formas de crecimiento que son puro calco de esquemas estadounidenses; si esa mutación es casi general en Latinoamérica, raramente adquiere tanta espectacularidad como en Cuba. Después de 1960, la expansión comienza a estar regida por patrones antagónicos a los anteriores, asumiendo no pocas de las experiencias soviéticas al respecto. Y aunque el conjunto de la ciudad experimente un reajuste para admitir la nueva sociedad, también es cierto que el espacio heredado constituye la base de apoyo para toda transformación, y es respetado casi en su integridad.

De esa adición resultan unas unidades netamente diferenciadas, que dan la clave para comprender la peculiar organización de la ciudad y sus problemas. La pieza más antigua es La Habana colonial; tiene como elementos de referencia la fortificación renacentista-barroca y su objetivo, el puerto, nudo del imperio marítimo español, que da razón de ser al poblado. Abrigado éste por los muros, su interior se distribuyó mediante una trama ortogonal edificada con la riqueza que proporcionan el astillero y el comercio, máxime desde que en el Setecientos comience el ciclo de la caña y el tabaco.

Una vez que se adueña del mercado internacional, el azúcar ayuda a costear la construcción de La Habana decimonónica (100.000 habitantes en 1830), extramuros, donde ya se erigían algunos símbolos del poder metropolitano. La cuadrícula compacta, reflejo en cierto modo del Ensanche español, prevalecerá para rellenar el espacio que dejan entre sí las calzadas de acceso, ejes de expansión cuya superioridad queda patente en el soportal.

Al demoler la muralla, el extenso terreno ganado (Ring) va a servir de gozne entre la ciudad preindustrial y la capitalista, apareciendo allí numerosos elementos urbanos propios de ésta última. A saber, los jardines y paseos, las fábricas de tabaco o la estación de ferrocarril, junto con diversas manifestaciones formales (arquitectura doméstica, centros públicos) que acompañan el ascenso de las nuevas clases dominantes.

Según se aproximaba la vuelta de siglo, La Habana conoció la prosperidad que le reporta el desarrollo y modernización de la economía de plantación, exigidos por el mercado estadounidense. El cambio en las relaciones de poder, y sus consecuencias para la actividad urbana (afluencia de capitales,

terciarización) o el tejido social (exageración de los extremos de bienestar y miseria), tendrán reflejo en lo que podríamos llamar a la altura de los años treinta la ciudad neocolonial, cuyo tamaño (250.000 h. en 1899; 600.000 en 1924) y naturaleza se acompañan ya de una cierta complejidad.

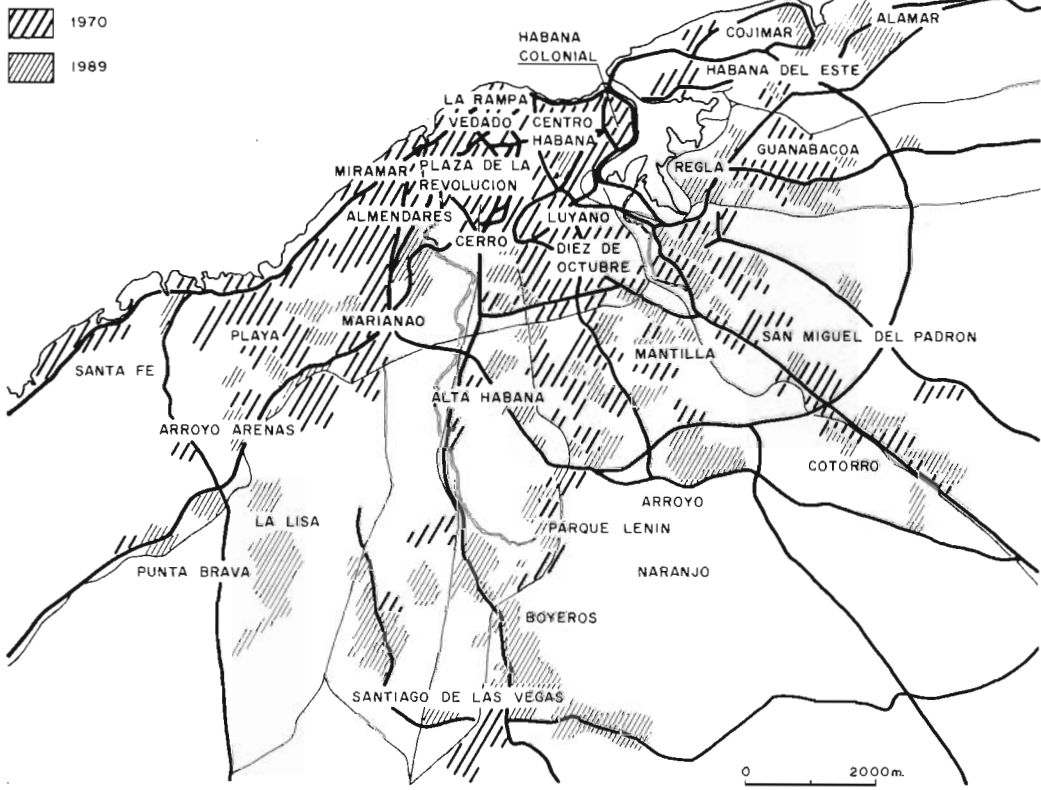
Algunos procesos de aquel tiempo sólo confirman tendencias anteriores, como la marginación de gran parte del casco antiguo o la definitiva ocupación del Ring con equipamientos y funciones directoras que le valen la denominación de Centro Habana. Lo enteramente nuevo son las formas de crecimiento extensivo, a base de grandes *repartos* cuadrículares con morfología abierta de casas-jardín. Ese modelo de ocupación, concebido en dependencia del automóvil, permite que los grupos más adinerados colonicen el borde litoral hacia Poniente (Vedado, Miramar, Marianao), mientras la pequeña burguesía (nacida de la coyuntura alcista del azúcar) se establece en *repartos* del interior (Cerro, Monte, Víbora). El rostro pobre de la ciudad lo transmitían la infravivienda del recinto colonial y los asentamientos que comparten, con fábricas e instalaciones ferroviarias, el margen interior de la bahía.

Entre 1930 y 1958 prosigue la horizontalización del crecimiento hasta comprometer una superficie de cinco mil hectáreas, seis veces la extensión de La Habana en 1900, en tanto que la población se había quintuplicado (1,36 millones en 1958). La discontinuidad en la ocupación (a partir de urbanizaciones particulares) y la abundancia de espacios muertos, debidos generalmente a la topografía, darán al plano una figura de abanico donde los ejes de acceso no bastan como elemento articulador para la periferia disgregada.

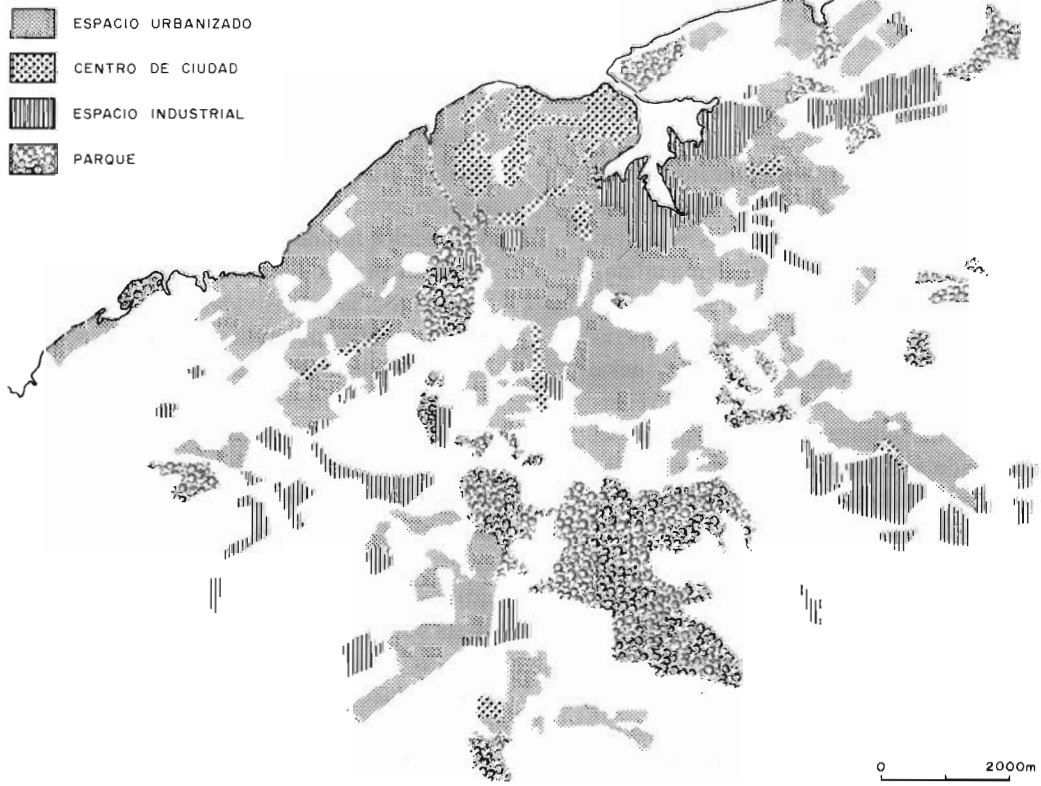
La organización interna de esa vasta aglomeración subpoblada (280 h./Ha. en 1958) se va a ver finalmente afectada por el desarrollo turístico, que justifica la aparición de un nuevo centro urbano en El Vedado, con edificación elevada. El equipamiento de que dispone no es únicamente recreativo, pues en las colinas de sus inmediaciones ya había sido construida la ciudad universitaria, y cerca de ésta el centro cívico para una futura función administrativa.

A partir de la estructura descrita, las primeras transformaciones socialistas quedan reflejadas en el plano de 1970. Para entonces la parte urbanizada en continuo no rebasa aún los grandes *repartos* del primer tercio de siglo, en el borde costero occidental (Marianao) y en dirección interior, coincidiendo en parte con la carretera Central (Diez de Octubre). Aunque se ha producido cierta compactación, aprovechando espacios intercalares para ampliar el damero de los barrios, pervive un gran vacío que a modo de cuña alcanza la plaza de la Revolución (antiguo centro cívico), donde ahora se levantan los ministerios; el motivo debe buscarse en el relieve,

CRECIMIENTO ESPACIAL RECIENTE



ESQUEMA DE LOS USOS DEL SUELO



según dicen los topónimos del entorno (Cerro, Alturas del Vedado, Alta Habana), aunque también intervienen el río Almendares y los ferrocarriles.

Fuera de los barrios primiseculares, la ciudad de 1970 se difuminaba en pequeños manchones, vertebrados unos por las vías de acceso, desarticulados y distantes los más, a fuerza de sortear barreras. A juzgar por la representación en el plano de calles proyectadas, el modelo de crecimiento se funda en una periferización de las inversiones, al objeto de descentralizar las funciones urbanas, aunque eso acentúa la dispersión del hábitat. La mayor iniciativa resulta a la vez la más excéntrica, pues los conjuntos residenciales de Cojímar y Alamar se establecen en Habana del Este (a más de seis kilómetros de la boca de la bahía), aprovechando algunas infraestructuras heredadas. Las restantes intervenciones son de menor entidad y desarrollan núcleos del cinturón metropolitano (El Cotorro, Santiago de Las Vegas, Guanabacoa) o buscan la sutura de repartos desorganizados (Diez de Octubre, Arroyo Naranjo).

El plano de 1978 deja ver parcialmente el cambio de criterio asumido en el Plan Director de ese decenio, al sugerir un control del crecimiento en superficie por su ineficacia económica. Principio que trajo como resultado cierto macizamiento en los municipios que bordean la bahía (Regla, San Miguel del Padrón), cuyo relleno avanza hacia el interior (Arroyo Naranjo) apoyándose en el desarrollo de la red viaria principal. Junto con una mejor articulación interna, la abundante masa de suelo dedicada a usos no residenciales hubo de aliviar en algo el desequilibrio funcional de la ciudad, dispersando las actividades productivas y los equipamientos; en éste último grupo puede incluirse como más ambiciosa realización el extenso cinturón verde (1.650 Has.).

En la década de los ochenta el planeamiento ha redundado en un mismo objetivo de reconcentración, a partir de las áreas ya urbanizadas y los vacíos intersticiales, para conseguir una planta urbana compacta sobre el eje Este-Oeste. El problema aparece desde el momento en que las pequeñas operaciones de colmatación racionalizan el uso del suelo, pero con un coste adicional en dispersión de recursos y mano de obra. Entonces, los imperativos del ahorro han obligado a retomar en parte el desarrollo de grandes unidades habitacionales, reforzando de ese modo la aureola de núcleos periféricos.

Así las cosas, la planimetría aparecida en 1989 revela formas de crecimiento contrapuestas (relleno y extensión), en virtud de las cuales La Habana ocupa una extensión de casi dieciocho mil hectáreas (veintiséis mil en discontinuo); la mitad de ellas en uso residencial, el resto a repartir entre espacios productivos y recreativos. Aunque el anillo de ronda haya introducido una componente radioconcéntrica, la figura de la ciudad sigue siendo di-

gital y su estructura diseminada, resultando distancias de unos veintiséis kilómetros por el litoral (desde Habana del Este a Santa Fe) y dieciocho hacia el interior (entre Vedado y Cotorro).

2. LA VIVIENDA Y EL PAISAJE RESIDENCIAL

La revolución heredó un patrimonio arquitectónico tan cuantioso como diverso (desde el palacio colonial a la villa burguesa, centros públicos y edificios comerciales), de costoso mantenimiento y parcialmente desocupado por el exilio de las clases dominantes. Fondo que podía emplearse para realojar a una parte de los trescientos mil ocupantes de infraviviendas mencionados por Segre (1989), restando también por atender la demanda generada por el abultado contingente inmigratorio.

La Ley de Reforma Urbana (1960) iluminó una primera etapa de consecución de la propiedad socialista del suelo y la vivienda con resultados asombrosos, en la medida en que desaparecen pronto las peores manifestaciones del barraquismo y se redistribuye el parque inmobiliario (por reparto y fraccionamiento de viviendas) fijando como tenencia preferente el arriendo. El paso siguiente es la construcción masiva, económica y urgente, recurriendo a una participación popular rápidamente constituida en norma. De ahí provienen iniciativas modélicas (Habana del Este, Alamar), inspiradas en el *Micro-raion* soviético (gran asentamiento autónomo), que mostraron inconvenientes puestos plenamente de manifiesto al generalizarse la prefabricación industrial (1965).

Algunos de aquellos aspectos negativos (baja calidad, reiteración tipológica de bloques de cuatro plantas) eran inevitables en aras de una mínima inversión, pero otros obedecían a la difícil adaptación de modelos foráneos (aunque siempre hubo investigaciones propias) o al desequilibrio interno de la ciudad. Así, la extensividad en el uso del suelo alargaba las ya desmesuradas distancias, por encima de las posibilidades del transporte público, sometido a la presión de intensas migraciones pendulares. La hipertrofia de éstas venía impuesta por una escasa dispersión espacial del empleo y el abastecimiento, a pesar del esfuerzo colectivizador de las funciones urbanas, que había producido resultados estimables en el sector servicios de La Rampa (calle 23, Vedado) y en las grandes realizaciones educativas, sanitarias o de otro orden.

En los años setenta, el enraizamiento del proceso político cubano repercute favorablemente en la política de vivienda y el planeamiento, que asumen la idea del *microdistrito* residencial como unidad de actuación y base para redistribuir funciones y servicios; ese referente espacial permitiría controlar un



Fig. 5. El tejido colonial de la plaza Vieja, en recuperación para uso colectivo.

tanto el desarrollo en superficie y ordenar las inversiones, liberando recursos a emplear en la mejora ambiental (Anteproyecto de restauración de La Habana colonial, 1978).

Paralelamente, el paisaje periférico evidenciaba una rotunda transformación al proliferar las torres de módulos prefabricados, con más economía de medios que mejora cualitativa, aunque la proyección de los asentamientos suele ser modélica. Pero el ritmo de producción de viviendas se acelera no sólo por la intervención estatal directa, sino en mayor proporción gracias a las microbrigadas (1971) de trabajadores desviados desde otros ámbitos laborales; su insuficiente cualificación no les restó protagonismo en el desarrollo de grandes complejos residenciales (hasta 17.000 habitantes), con resultado satisfactorio en términos de costes.

Si el problema de la vivienda parecía aún lejos de resolverse, desde luego sus manifestaciones van

a diferir radicalmente de lo conocido en países subdesarrollados. Efectivamente, las necesidades heredadas o producidas por el crecimiento demográfico (ahora menos vigoroso) deberán ser cubiertas restringiendo las dimensiones de los apartamentos nuevos y forzando la sobreocupación de la ciudad pre-revolucionaria, cada vez más deteriorada por la falta de mantenimiento que impone el bloqueo norteamericano. Sin embargo la segregación social y el chabolismo ya pertenecían al pasado.

Conforme nos adentramos en el período 1981-1990, la información resulta tan exhaustiva como para revelar un considerable avance en todos los órdenes, y tan realista a la hora de determinar la magnitud de los problemas urbanos como cabría esperar del «proceso de rectificación de errores». Así se sabe que en 1980 La Habana disponía de un fondo de 512.000 viviendas, un 16% de las cuales estaban llamadas a desaparecer por su degradación, más otro 6% a reconstruir. Según la proyección demográfica efectuada en 1983, hasta el año 2000 deberían construirse otras 224.000 viviendas, siempre y cuando pudiera garantizarse la permanencia en uso del grueso de los alojamientos existentes.

Frente a esa realidad, la planificación física introdujo como novedad la apertura de distintos frentes de actuación en la ciudad consolidada, para utilizarla óptimamente y mejorar el nivel de habitabilidad. En otras palabras, parte de los recursos destinados antes a construir de nueva planta en la periferia deberán ser aplicados a la remodelación interna de enclaves mejorables (Cayo Hueso) o a una puesta en valor del patrimonio inmobiliario (desde el mantenimiento a la transformación), cobrando importancia la intervención local frente a la operación de conjunto.



Fig. 6. Rehabilitación integral a escala de manzana en la plaza de Armas.

Como es sabido, la salvaguardia del legado cultural marca un hito con el Plan de Restauración de La Habana Vieja (1982), declarada por la UNESCO patrimonio de la humanidad. El proyecto en cuestión, contemporáneo y vagamente comparable con algunos programas españoles de rehabilitación, recomendaba un abanico de medidas de choque: rebaja de la presión demográfica (70.000 habitantes en 5,5 Km²), restauración del patrimonio (900 edificios valiosos de un fondo de 3.000) e intervención en el conjunto del caserío (reforma, reestructuración). Iniciativas entre las cuales no era menos importante la reviviscencia económica, a partir de un desarrollo selectivo tanto en términos espaciales (enclaves y ejes de mayor significado histórico) como funcionales (turismo, equipamientos administrativos y culturales, actividades tradicionales).

Pero la recuperación integral del casco antiguo se plantea a medio plazo, relegada por la urgente tarea de construir y reparar viviendas, que reclama un mayor apoyo popular al Estado. Este conduce los grandes programas de edificación prefabricada, mientras las microbrigadas despliegan una actividad cada vez más vigorosa y diversa, por ejemplo en promociones menores de relleno. No bastando con ello, desde 1982 fue potenciada la intervención directa de los usuarios, con asesoría pública, para obras de reconstrucción, mejora y recrecimiento en altura.

A través de esos cauces, en los últimos años ochenta se venían construyendo del orden de seis mil viviendas anuales (54.830 entre 1981 y 1989), que pasan a engrosar un parque cuya tenencia quedó alterada por la Ley de 1984; en ella se dictaban procedimientos de amortización para hacer extensiva la propiedad, autorizando igualmente la permuta de apartamentos y el arriendo particular.

Las pautas de localización de los nuevos alojamientos no han permanecido constantes en el tiempo, según puede deducirse de fuentes indirectas como el aumento de población por municipios. Entre 1981 y 1985 el salto más espectacular se produce en las circunscripciones periféricas de Habana del Este (gana 27.000 h.), La Lisa y Boyeros, mientras la ciudad colonial y su añadido decimonónico aparecen estabilizados. Posteriormente se intensificó la ocupación en barrios interiores, de suerte que los municipios centrales acogen en el período 1980-89 más de veinte mil viviendas.

Es comprensible que las promociones recientes evidencien, aunque no en todos los casos, defectos de conformación imputables a una agravada pobreza de medios. Los inmuebles dejan que desear en variedad y calidad, no siempre aprovechan eficazmente el suelo y, en los grandes conjuntos, la falta de servicios puede trocar la autonomía en segregación. Como contrapunto, en el curso de la presente década afloran innovaciones en el sentido

de ocupar terrenos accidentados o introducir juegos de volúmenes y alturas (Altahabana), al tiempo que se intenta recuperar la noción tradicional de calle cerrada.

A) Hacia un mejor aprovechamiento interno

En 1990 la situación es todavía muy delicada en materia de vivienda, si bien el revés económico no sustrae viveza a las obras urbanas, al menos en apariencia. La masa de alojamientos en uso asciende a 570.000, de ellos algo menos del 70% en buen estado de conservación, lo cual indica un deterioro morfológico cuyo avance es lógicamente mayor en el centro histórico. A la degradación se suma el sobrepoblamiento, que pasa inadvertido en la densidad bruta del espacio residencial (181 h./Ha. en 1990) pero no en el desglose municipal correspondiente a 1985; en esa fecha La Habana Vieja soportaba un índice de 2.283 h./Ha., superado con creces en el sector de expansión decimonónica (Centro Habana, 4.777 h./Ha.), mientras otros tres distritos sobrepasan también los 1.000 h./Ha.

Lo cierto es que el nivel de ocupación ha aumentado, pues la superficie construida desciende desde 21,5 a 20,3 m²/hab. entre 1981 y 1986, a la vez que proliferaban las habitaciones en *cuarterías* y *ciudadelas* (11,2 m²/hab. en 1986). Bajo esa denominación se esconden los albergues resultantes de la partición de viviendas, habitáculos alzados en patios o callejones, e incluso también los apartamentos habilitados en antiguos bajos comerciales, que pueden verse en el propio paseo del Prado. Del Esquema del Plan Director se desprende la existencia de más de cincuenta mil habitaciones de aquellos tipos, muy numerosas en el tejido antiguo.

La labor de las brigadas especializadas cuenta con el concurso de activos procedentes de empresas reconvertidas y contingentes voluntarios atraídos por movilización vecinal, resultando una gama heterogénea de actuaciones arquitectónicas y urbanísticas. Por motivos obvios recibe prioridad la rehabilitación sobre la nueva planta, y el macizamiento (se calcula que el casco admitiría no menos de cien mil viviendas nuevas) frente a la extensión, del mismo modo que se concentran los recursos en intervenciones integrales a escala mínima de manzana. Más aún, la penuria no ha impedido una mejoría ambiental en las últimas obras, pues la variedad tipológica de los bloques (normalmente de escasa altura) otorga singularidad a cada *reparto* y facilita su imbricación con el entorno; es decir, se atiende más la proyección en sentido estricto.

Por lo demás, el grueso del esfuerzo se canaliza hacia La Habana colonial, que exhibe ya una recuperación global en el entorno de las principales plazas (Catedral, Armas, Vieja), el eje comercial

histórico (calle Obispo) y sus transversales más próximas a la rada (Oficios, Mercaderes, San Ignacio). La naturaleza de los trabajos difiere según la valfa, estado de conservación y cometido asignado a cada edificio, de tal modo que los de mayor interés son restaurados tan escrupulosamente como lo permite su deterioro y cambio de uso. En el resto del caserío predomina la transformación de interiores, con ejemplos estimables de modernización en patios y ciudadelas, sin renunciar tampoco a la sustitución o el recrecimiento en altura.

Fuera de ahí las intervenciones ofrecen un carácter más local, contrastando con la decadencia de su derredor, donde menudean las casas apuntaladas. Como operación reiterada puede señalarse el aclaramiento del tejido urbano, por demolición aislada de inmuebles en cuyos solares se habilitan estacionamientos, canchas de juego o más raramente jardines.

En cuanto al Ring y Centro Habana, la impresión de abandono que hasta ahora transmitían comienza a ser desmentida por numerosas reformas. El suelo liberado mediante derribos y cambios de uso permite oxigenar la textura compacta del caserío, posibilita la inserción de equipamientos y, aún en caso de recibir un aprovechamiento residencial, el efecto es de regeneración. Igual cabe decir de las iniciativas para fomento de la cultura arquitectónica y la reanimación urbana, con resultados apreciables en la total restauración de los principales ejes viarios (Prado, San Lázaro, Galiano, Bélgica...). Muchas otras obras (amueblamiento, artes plásticas, repoblación) han enriquecido el ambiente del Vedado (Rampa) y los barrios, estando en trámite el ambicioso proyecto de remodelación en Cayo Hueso y diversos concursos arquitectónicos.

IV. LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS URBANOS

1. EL DESEQUILIBRIO EN LA LOCALIZACION DEL EQUIPAMIENTO

Simplificando las cosas, podría afirmarse que la colectivización de las funciones terciarias fue bastante más exitosa en los programas sociales (salud, educación, cultura) que a la hora de establecer una infraestructura de abastecimiento, pues la necesidad de mantener el consumo en niveles extremadamente bajos se ha acompañado de ineficacia en la distribución.

El equipamiento heredado se caracterizaba por una descompensación sectorial (los servicios sociales eran irrelevantes) y un reparto territorial entre la ciudad histórica y el Vedado. Sobre esa base se procedió a recomponer el mapa de los usos comunales del suelo, con dispar efectividad. El centro tradicio-



Fig. 7. Restauraciones en la calle Agramonte, tránsito desde la Habana colonial al Ring, sobre la antigua fortificación.

nal (Ring, distrito Centro Habana) mantiene aún la supremacía en cuanto al aparato comercial se refiere, aunque el número de locales abiertos es inferior al de cuarenta años atrás, mientras que los usos políticos (Capitolio, palacio presidencial) fueron reemplazados por otros culturales o administrativos populares. Algo similar sucede en La Habana colonial, cuya reciente reforma trajo aparejada una reactivación funcional (ya mencionada) que perpetúa su centralidad.

Por lo tocante al Vedado, la dedicación recreativa quedó ratificada con la apertura de diversos equipamientos comunitarios en La Rampa (calle 23) desde los años sesenta, resultando un centro polifuncional que acapara lo mejor de la oferta de ocio (todavía muy exigua), si bien su dispositivo comercial es raquítico. Sin solución de continuidad, las Alturas del Vedado albergan la universidad junto con una porción sustancial de la infraestructura sanitaria, y a escasa distancia de ahí la plaza de la Revolución aglutina los centros de decisión política del país. Fuera de lo descrito, la dotación básica de La Habana se apoya en el conjunto hospitalario del Cerro (que sirve a los barrios de la bahía) y diecisiete subcentros multifuncionales de barrio, más la profusa red de establecimientos docentes y complejos deportivos.

La estrategia seguida durante los últimos años buscaba una mayor descentralización territorial de los servicios en el escalón básico del microdistrito, pero por imperativos económicos se hizo preciso concentrar inversiones más allá de lo deseable. De hecho, un 80% de los establecimientos comerciales y equipamientos de nivel superior aparecen en el triángulo cuyos vértices son Habana Vieja, Vedado y plaza de la Revolución, en detrimento de los centros creados en las franjas medias y la periferia urbana, que son insuficientes (se estima la necesidad de otros seis subcentros de barrio) y suelen poseer una dotación incompleta o dispersa.

La situación es comprometida desde el momento en que algunos distritos (como Habana del Este, con un censo superior a los cien mil habitantes) carecen de centros de servicios suficientemente provistos, debiendo invertir la población incluso sesenta minutos para acceder a Centro Habana, por la deficiencia del transporte. Si a ello sumamos que en la actualidad las restricciones han obligado a cerrar locales en el centro o abandonar su mantenimiento, y son muchos los productos racionados, cabe deducir una desmejoría del nivel de vida que incide negativamente en el rendimiento laboral, representa una pérdida del tiempo libre e intensifica los desplazamientos internos con la consiguiente sobrecarga del transporte.

En tales circunstancias se procura una distribución más eficiente de bienes y servicios en los barrios, al mínimo coste; motivo por el cual la red de establecimientos es reforzada en los niveles más elementales de la salud (consultorios), la educación (círculos infantiles) y el abastecimiento alimentario (panaderías, agromercados) o la gastronomía, empleando al efecto los bajos de inmuebles residenciales (antes abundaban las construcciones ex profeso).

En otro orden de cosas es preciso referirse a los espacios de recreo y áreas verdes, uno de los capítulos mejor atendidos en los últimos veinte años, aunque no desprovisto de dificultades. En efecto, el cinturón vegetal desarrollado a partir del parque Lenin, el botánico y el zoológico (1972) elevó el promedio de jardín por habitante a $4,06 \text{ m}^2$ (25 m^2 en la periferia), pero la lejanía y el difícil acceso a esa reserva restringen su disfrute, y en la práctica el centro de la ciudad padece una situación deficitaria ($1,9 \text{ m}^2/\text{h.}$) por la trama cerrada del caserío, a pesar de los patios. En la franja residencial intermedia las

necesidades no son acuciantes cuando se trata de los *repartos* ciudad-jardín, que precisamente justificaron en el pasado la práctica inexistencia de parques públicos. No cabe decir otro tanto de los nuevos asentamientos, pues aunque el tipo de ocupación ha producido una abundancia de terrenos libres éstos aparecen apenas acondicionados.

Las actuaciones en curso de realización, o previstas, siguen dos frentes. Uno es la inserción de zonas verdes en el casco, con distinta escala, liberando suelo o simplemente aclarando el núcleo interior de manzanas compactas. La otra alternativa reside en completar el programa de grandes espacios arbolados en los bordes urbanos más desatendidos. Verbigracia, el parque histórico-militar del Morro-La Cabaña, que entrega a uso público el entorno de las fortalezas alzadas en el margen Levante de la bahía, supondrá una fuente de desahogo para La Habana antigua. La recuperación de la ribera del Almendares (ahora muy degradada) significa algo parecido para los barrios occidentales, en tanto que el rosario de parques a desarrollar desde el castillo de Atarés (hoy suelo industrial) hasta Alamar beneficiaría al extremo Este de la aglomeración.

Si hablamos de infraestructuras recreativas, la demanda resulta insuficientemente atendida por un dispositivo corto y de localización excéntrica, aunque esto no siempre es producto de la imprevisión. Dicho de otro modo, la naturaleza predominantemente rocosa del litoral hace que escascen los espacios apropiados para bañistas en el borde marítimo de la ciudad, muy afectado además por los vertidos, de manera que las playas más próximas distan unos veinte kilómetros del centro. Allí, a lo largo de dieciséis kilómetros de costa fue construido desde los años sesenta el complejo Playas del Este, pensando más en el disfrute vacacional o de fin de semana de



Fig. 8. Galiano, el eje comercial tradicional en Centro Habana.

los habaneros que en el turismo exterior, potenciado luego; sin embargo los servicios (gastronómicos, sanitarios) no han alcanzado en aquel espacio de ocio un nivel aceptable, y se carece de acceso ferroviario.

Algo similar ocurre con proyectos recientes de cierta envergadura; pongamos por caso la feria económica Expocuba (1989), que ha redoblado el flujo poblacional dirigido antes al inmediato botánico, desbordando las posibilidades del transporte. Pero independientemente de las servidumbres que ocasiona esa periferización, contrastando con las escasas propuestas de ocio en el centro de la ciudad, lo cierto es que la política de grandes realizaciones no se ha detenido: el estadio y la villa olímpica para los Juegos Panamericanos (1991), o la urbanización recreativa en el mismo distrito de Gojímar, así lo indican.

2. LA INSUFICIENCIA DEL TRANSPORTE Y LAS REDES TECNICAS

La extensión territorial de La Habana, sumada al desigual reparto de los servicios y la mala integración del trabajo con la residencia, explica que los desplazamientos internos adquieran tanta intensidad como exagerado es su radio. Para sostener esa movilidad, el índice de motorización individual resulta muy bajo (29 autos estatales y particulares por mil habitantes) y el transporte colectivo no se desarrolló proporcionalmente con las necesidades. Hoy día el servicio público descansa básicamente en una red de más de ciento setenta líneas de ómnibus, servidas por una flotilla de alrededor de tres mil unidades que trasladan anualmente mil ciento cincuenta y tres millones de pasajeros; la excesiva antigüedad de los vehículos, su falta de capacidad y el efecto contaminante que producen, ya han sido señalados como aspectos más problemáticos en torno al movimiento de viajeros.

A lo largo de 1990 se ejecutó la parcial reposición del parque móvil y su incremento en un 10%, a base de donaciones (el Ayuntamiento de Milán cedió recientemente un elevado número de autobuses) o adquisiciones de unidades técnicamente mejores que las ahora montadas en La Habana con patente húngara. Quedan por resolver el trazado labe-

rítico de los recorridos y la ausencia de itinerarios directos, que alargan el tiempo de viaje, aunque esa cuestión no es tan preocupante desde la puesta en marcha de una veintena de líneas de ómnibus *ruteiros* (expresos) al servicio de la periferia metropolitana.

En un plano ya secundario dentro del sistema de transporte, los más de seis mil taxis ofrecen pese a su número una prestación deficiente, al estar buena parte de ellos crónicamente inmovilizados. Por su lado el ferrocarril juega un papel limitado, aprovechándose para atención urbana unos veinte kilómetros de vías, sin que podamos hablar en sentido estricto de una red de trenes suburbanos. Esa constituye precisamente una de las soluciones previstas para el cambio de siglo, con más realismo que la supuesta construcción de una línea de metro, aunque también se estudia la implantación de tranvías desenterrando el antiguo tendido en ciertos barrios.

Dejando a un lado el transporte, otra cortapisa al desenvolvimiento de la vida urbana viene dada por el mal estado de las infraestructuras hidrosanitarias, eléctricas y de otra índole. El abastecimiento de agua queda asegurado por extracción a partir de cuencas subterráneas renovables, principalmente la de Vento, que también es la más amenazada por la infiltración de residuos procedentes de los barrios residenciales, granjas y factorías que sobre ella se han ido edificando. Esos recursos hídricos se distribuyen a través de un sistema de conductos cuya antigüedad o imperfecta construcción ocasionan pérdidas de hasta un 30% del agua bombeada, con la consiguiente irregularidad en el suministro, que no cubre satisfactoriamente la demanda y perjudica a la producción.

Por lo que atañe al alcantarillado únicamente la mitad de la población dispone de un sistema de colectores generales, tan sobrecargados como envejecidos en el centro de la ciudad; y esa infraestructura no se acompaña totalmente de plantas de tratamiento, de modo que el vertido de residuos tiene repercusiones ambientales negativas. En el resto de la aglomeración (incluyendo municipios de más de cien mil habitantes como Marianao, Playa y La Lisa) las obras avanzan pero hoy sólo se dispone de pozos, albañales o pequeñas redes de alcantarillado que desaguan en arroyos, ríos o mantos subterráneos, contaminando el litoral.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

Fuentes:

- ACADEMIA DE CIENCIAS DE CUBA; ACADEMIA DE CIENCIAS DE LA URSS (1970): Atlas Nacional de Cuba. La Habana.
- COMISION DE LA CONSTRUCCION Y VIVIENDA DE LA ASAMBLEA NACIONAL (1983): Participación de la población en la construcción de la vivienda, por esfuerzo propio. La Habana.
- COMITE ESTATAL DE ESTADISTICAS (1979): Atlas demográfico de Cuba. La Habana.
- COMITE ESTATAL DE ESTADISTICAS (1983): Censo de población y viviendas de 1981. La Habana.
- COMITE ESTATAL DE ESTADISTICAS (1989): Anuario demográfico de Cuba. 1987. La Habana.
- COMITE ESTATAL DE ESTADISTICAS (1989): Estudio y datos de la población cubana. 1989. La Habana.
- DIRECCION DE PLANIFICACION FISICA; PODER POPULAR CIUDAD DE LA HABANA (1984): Plan Director Ciudad de La Habana 1984.
- DIRECCION PROVINCIAL DE PLANIFICACION FISICA Y ARQUITECTURA (1990): Esquema del Plan Director al año 2010. Ciudad de La Habana. Resumen.
- INSTITUTO CUBANO DE GEODESIA Y CARTOGRAFIA (1978): Atlas de Cuba. La Habana.
- INSTITUTO DE GEOGRAFIA DE LA ACADEMIA DE CIENCIAS DE CUBA (1989): Nuevo Atlas Nacional de Cuba. La Habana.
- MINISTERIO DE LA CONSTRUCCION (1965): Plan Director de La Habana 1965.

Bibliografía:

- ARQUITECTURA/CUBA (1974): Transformación urbana en Cuba: La Habana. Gustavo Gili, Barcelona.
- CAPABLANCA, E. (1985): «La Habana Vieja. Anteproyecto de restauración». *Ciudad y Territorio* n° 63-64, pp.57-65.
- CENTRO NACIONAL DE CONSERVACION, RESTAURACION Y MUSEOLOGIA (1984): Cuatro documentos de la legislación cubana sobre el patrimonio cultural. Ed. Plaza Vieja, La Habana.
- CHALINE, Cl. (1987): «La Havane: urbanisme de rupture ou de rattrapage?». *Annales de Géó.*, n° 534, pp. 171-185.
- ESTEVEZ, R. (1982): La vivienda y el urbanismo en Cuba. Centro Técnico de la Vivienda y el Urbanismo, La Habana.
- FILIPOVSKAYA, N. (1980): La Habana. Ed. de la Construcción. Leningrado.
- GARNIER, J.-P. (1972): Los problemas urbanos en La Habana y la construcción del socialismo en Cuba (1959-1971). Instituto de Geografía, Univ. de Toulouse.
- GAVIRA, C. (1976): «Historia de un proceso de urbanización: Cuba». *Ciudad y Territorio* n° 1, pp. 63-73.
- LE RIVEREND, J. (1967): «Historia económica de Cuba. Instituto del Libro, La Habana.
- MESIAS, R.; MORALES, J. L. (1983): Arquitectura al servicio de los usuarios creadores de su vivienda. Centro Técnico de la Vivienda y del Urbanismo, La Habana.
- NUÑEZ JIMENEZ, A.; VENEGAS FORNIZA, C. (1986): La Habana. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Ed. de Cultura Hispánica, Madrid.
- RALLO, J. (1985): «Cuba 1959. 161 centrales y una capital». *Ciudad y Territorio* n° 63-64, pp. 5-17.
- RODRIGUEZ MESA, G. M. (1980): El proceso de industrialización de la economía cubana. Ed. de Ciencias Sociales, La Habana.
- SEGRE, R. (1976): Cuba, arquitectura de la Revolución. Gustavo Gili, Barcelona.
- SEGRE, R. (et alii) (1984): Historia de la Arquitectura y del Urbanismo: América Latina y Cuba. Ed. ENSPES, La Habana.
- SEGRE, R. (1986): «Estructura, función y símbolo en La Habana socialista», en LOPEZ RANGEL et alii, *Tendencias arquitectónicas y caos urbano en América Latina*. Gustavo Gili, México, pp. 57-73.
- SEGRE, R.; LOPEZ RANGEL, R. (1986): Ambiente y sociedad en América Latina contemporánea. Casa de las Américas, La Habana.
- SEGRE, R. (1989): Arquitectura y urbanismo de la revolución cubana. Ed. Pueblo y Educación, La Habana.