

CUBA 1959: 161 CENTRALES Y UNA CAPITAL

Joaquín Rallo

Este texto del arquitecto español Joaquín Rallo corresponde a un capítulo de una investigación más amplia sobre la evolución de las estructuras territoriales y urbanas en Cuba, que inició en 1962 como profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de La Habana. Su fallecimiento, repentino e inesperado en 1969, le

impidió seguir adelante con sus tareas de investigador y profesor de las asignaturas de Plástica y Fundamentos de la Arquitectura. La revisión de este texto para su publicación ha sido realizada por Lohania Aruca, Instructora Graduada de Historia de la Arquitectura.

I. LA CONQUISTA DEL ESTE

EL azúcar ha sido en Cuba el agente de colonización predominante, a partir de su importancia en el mercado mundial, a finales del siglo XVIII. La evolución de la técnica desarrollada en cada época ha sido determinante de la forma de ocupación y población del territorio. El desarrollo de la tecnología de los ingenios a partir de 1880, y sobre todo en los primeros años del siglo XX aumentó enormemente su productividad. Por otra parte, el abaratamiento de los ferrocarriles, en gran parte debido al uso de rieles de acero desde 1870, permitió su empleo en el transporte de caña del área de cultivo al ingenio. Así se originaron los enormes centrales modernos de gran radio de acción. La producción de azúcar de 1860, teniendo como base más

de 1.500 ingenios, se multiplica varias veces en este siglo, con sólo 161 centrales.

Al comenzar a desarrollarse el central, su primera necesidad fue tierra abundante. En la antigua zona azucarera del siglo XIX se lograron agrupar diversas parcelas para formar latifundios, pero se chocaba con los problemas de una propiedad muy subdividida. En las regiones de Camagüey y Oriente, en cambio, existían enormes extensiones de bosques vírgenes y latifundios comunitarios indivisos. A ellos se dirigió preferentemente la atención de las grandes compañías americanas, que iniciaron una especie de continuación de la conquista del Oeste americano.

En poco tiempo se acabó de arruinar la riqueza forestal cubana con grandes quemas de bosques, entre cuyos troncos humeantes se sembraba la caña. Los campesinos existentes en pequeños latifundios y realengos, fueron brutalmente desalojados y pasaron a ocupar otras tierras o a engrosar el proletariado. Surgieron nuevos latifundios de parcelas

Joaquín Rallo, arquitecto español. Fue profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de La Habana.

grandes y regulares, cruzadas por redes ferroviarias privadas, que caracterizan la estructura física de estas regiones. La falta de brazos para el corte de la caña en los latifundios se suplió con la importación de negros de Jamaica y Haití contratados, que buscaban en el sueldo del latifundio un alivio a su pobreza.

El ferrocarril público se extendió con las inversiones norteamericanas. En el desarrollo ferrocarrilero intervino el famoso promotor Van Horne que tenía ya la experiencia de la construcción del Canadian Pacific e importó de los Estados Unidos casi toda la maquinaria necesaria. Las regiones oriental y occidental de la Isla quedaron por primera vez unidas por una vía terrestre. En las tierras que el ferrocarril abría, compañías norteamericanas compraron terrenos y formaron algunos pequeños pueblos de colonización agrícola con europeos y norteamericanos que acudían ante la aparente prosperidad de Cuba. Desde 1920 la estructura agraria del país no sufrió apenas cambio. El latifundio quedó entronizado como un mal nacional inevitable. Tímidos intentos de diversificación agrícola en las etapas de crisis de los Estados Unidos, creaban algunas granjas avícolas o ganaderas, que decaían al terminar la crisis. Leyes antilatifundistas promulgadas en 1946 por la presión nacionalista, fueron letra muerta. Planes más recientes, con capitales norteamericanos, para "diversificar la agricultura", no modificaron esencialmente la estructura existente, y sólo abrieron nuevos campos a la explotación latifundiaria de ganadería o arroz. En los últimos años se importaban 150 millones de dólares anuales en productos alimenticios de los Estados Unidos.

II. LA CAPITAL Y LAS OTRAS CIUDADES

El desarrollo azucarero produjo un extraordinario auge inmigratorio entre 1889 y 1930, con su clímax entre 1900 y 1908, llegando a multiplicarse a 2 1/2 veces el número de habitantes. Este crecimiento se reflejó directamente en la población de todos los pueblos y ciudades de la Isla, pero su aumento demográfico no fue acompañado de un gran desarrollo cultural, como sí había ocurrido con las pequeñas ciudades del siglo XIX. La nueva riqueza cubana pertenecía a propietarios absentistas o compañías anónimas cuyos accionistas eran extranjeros o se encontraban en La Habana. El activo comercio de importación, que caracterizó la vida de las ciudades cubanas del siglo XIX, fue sustituido por el gran comercio internacional con representación en La Habana que se convierte en centro de todos los negocios. El ferrocarril central favoreció esta situación al unir el puerto habanero con todas las partes de la Isla. Su trazado tuvo gran influencia en el desarrollo de ciudades y pueblos hasta 1930.

Un pequeño pueblecito adyacente a La Habana, Marianao, multiplicó por 18 su población con la formación de nuevos barrios residenciales, donde la población burguesa de nuevos ricos azucareros, políticos, comerciantes y profesionales, fue buscando su acomodo, lejos de la parte antigua de La Habana, cuya población sólo se triplica. Los otros

pueblecitos cercanos a la capital tuvieron un índice de crecimiento igual o incluso inferior, al de la población total de Cuba.

En la región occidental, Artemisa y Pinar del Río aumentan también su población, que se dedica a la explotación del tabaco y frutos tropicales más que al azúcar. Aunque su aumento fue extraordinario, no alcanzaron la categoría de grandes ciudades.

En la región azucarera del siglo pasado, entre La Habana y Cienfuegos, se desarrollaron algunos pequeños pueblos, sobre todo Colón, que además de productor de azúcar se convierte en un núcleo ferroviario importante. De las grandes ciudades de la época anterior, Matanzas muestra una tendencia al estancamiento, por la saturación en su zona de ingenios anticuados y la competencia de Cárdenas como puerto de embarque. En cambio, Cienfuegos tiene el máximo índice de crecimiento de la región, multiplicando su población por 5. Siguió siendo centro azucarero importante y se benefició de la construcción de muchos nuevos centrales. Santa Clara creció considerablemente debido en gran parte al paso del ferrocarril, que la convirtió en un centro importante de distribución.

El desarrollo más espectacular a lo largo del ferrocarril central lo tienen pequeños pueblos como Placetas y, sobre todo, Ciego de Avila. Este pueblo, tronque de dos ramales ferroviarios que atraviesan zonas de nuevo desarrollo azucarero, llega a sextuplicar su población.

Las tres ciudades más antiguas, importantes y aristocráticas de la zona central: Camagüey, Sancti Spiritus y Trinidad, ninguna superó la tasa nacional de crecimiento.

Camagüey, aunque en la línea de ferrocarril central, continúa su tradición ganadera que no le permite alcanzar el mismo índice de crecimiento de otros centros de población. Sin embargo, mantiene el tercer lugar entre las ciudades. Sancti Spiritus y Trinidad no destacaron como productoras de azúcar en este periodo, por la carencia de un buen puerto y lo reducido y subdividido de su zona agraria, que obstaculizaban la implantación de latifundios y centrales. Trinidad empezó a despoblarse.

En la zona oriental del país, donde el desarrollo azucarero de principios de este siglo es más espectacular, las compañías latifundistas desarrollaron en la costa Norte nuevos puertos, como Puerto Padre, Banes y Antillas, situados en grandes bahías de bolsa que habían permanecido casi sin utilización desde el descubrimiento de Cuba. Pero estos puertos no alcanzaron la importancia que en la etapa anterior habían tenido los puertos azucareros de Cárdenas, Matanzas o Cienfuegos. Muchos fueron únicamente simples embarcaderos de azúcar. Los centrales eran poderosas unidades productoras y exportadoras autónomas que no favorecieron el desarrollo urbano en las regiones donde se asentaban, y sin embargo, es en esta región oriental donde se produce la mayor urbanización de Cuba a principios de siglo. Esto se debió a la concentración en las ciudades de los nuevos asalariados temporeros del trabajo agrícola, procedentes muchos de ellos de la población campesina desalojada de sus tierras.

Santiago, aunque próximo a la zona de mayores centrales azucareras, no aumenta su población en la

misma proporción que La Habana, de la que se va distanciando cada vez más. Este es otro índice de que la riqueza que se producía en los centrales azucareros, revertía en la capital y no en la propia zona de explotación.

Holguín, Manzanillo y Palma Soriano se beneficiaron del desalojo de los campesinos por los latifundios, y de la creación de algunos núcleos de cultivos no azucareros en sus áreas, Holguín se situó en el décimo lugar entre las ciudades cubanas.

Las dos villas más antiguas de la región, Bayamo y Baracoa, la primera mantuvo una vida estacionaria. El ferrocarril que la unió a Manzanillo, en la costa, benefició más que a ella a esta última ciudad. Baracoa, aislada del resto del territorio y con una vida vegetativa casi desde su fundación, aunque da señales de reanimación por la explotación de frutas tropicales para la exportación al mercado norteamericano, queda ya en el vigésimo lugar entre las ciudades cubanas.

Guantánamo, también en la región oriental, había aparecido como pueblo importante de exportación de café y azúcar en el siglo XIX. El nuevo ferrocarril la unió a la región del río Cauto y fomentó su crecimiento económico. Al principio de la República, la creación forzada de una Base Naval norteamericana en su proximidad, determinó en ella un crecimiento artificial, que hizo sextuplicar su población. Se creó un doble tráfico, de trabajadores de la ciudad a la Base y de militares de la Base a la ciudad, lo que originó actividades de todo tipo, incluidas las ilegales. La ciudad pasó a ser la novena de la isla por su tamaño en 1930 y ascendió al quinto puesto en 1953.

En 1931 se produjo un hecho físico importante para la historia del crecimiento de las ciudades cubanas: la construcción de la Carretera Central, que definió lo que llamaríamos estructura consumidora de bienes importados.

A la variada producción de artículos industriales norteamericanos se sumaba en aquellos años la producción masiva de camiones y automóviles, impulsada por los monopolios del petróleo, el caucho y el acero. Este momento coincide, curiosamente, con la elaboración en Cuba de la Ley de Obras Públicas de 1925, en la que se habla de la próxima aparición de los modernos vehículos que cruzarían las nuevas carreteras, uniendo los centros de consumo de Cuba. Así fue. Las más importantes ciudades de Cuba quedaron ligadas al puerto de La Habana por la Carretera Central. El intenso tráfico de cabotaje del siglo XIX desapareció casi definitivamente y las ciudades interiores crecieron a costa de las portuarias.

La Habana se distanció aún más de Santiago. En veinte años pasó de quintuplicar a sextuplicar la población de ésta. En sus alrededores se concentró lo más importante de la reducida industria cubana no azucarera. Camagüey mantuvo su tercer puesto. Cienfuegos, Matanzas y Cárdenas, cuarta, quinta y sexta ciudades en 1931 cedieron sus lugares cuarto y quinto a la ciudad de Santa Clara, en la Carretera Central y a la artificial ciudad de Guantánamo.

Holguín, cerca de los mayores centrales azucareros y en el ángulo de una curiosa desviación de la

Carretera Central en su camino de La Habana a Santiago, pasó a ser la octava ciudad de la isla.

Pinar del Río, en la región tabaquera, y Sancti Spiritus, en el centro, fueron también beneficiarios de la función de distribución de bienes que permitió la carretera. Bayamo, casi estancada desde el siglo XVII en que se cerró el río que le daba salida al mar, empezó a dar síntomas de revitalización con el nuevo río de los transportes automotores, y empezó a restar valor a la ciudad que le había servido de puerto, Manzanillo, que desciende dos puestos en la escala de las ciudades.

De las viejas siete villas que fundaron los españoles antes de 1515, La Habana, Santiago y Camagüey se habían convertido decididamente en las tres ciudades más importantes. Sancti Spiritus y Bayamo reciben algún impulso con la Carretera Central. Trinidad y Baracoa quedaron como ciudades de tercer orden.

Uno de los hechos urbanísticos de más consideración por su significado, aunque no por su volumen, fue el planeamiento o construcción de centros turísticos. El burgués del siglo pasado había desarrollado varios centros para su turismo y descanso dentro de Cuba, el del siglo actual prefiere viajar al extranjero. Sin embargo, se fomentó el turismo externo especialmente el norteamericano, un turismo de lujo cuya actividad central era el juego. Se llegó a hablar de él como de la segunda zafra del país. Este tipo de turismo se concentró en La Habana, en la Isla de Pinos y en el pueblecito de Varadero, dotado de una espléndida playa.

III. MAPA DE CUBA EN 1959

El mapa del país, en 1959, refleja fundamentalmente dos estructuras económicas: una monoprodutora agraria y otra consumidora de artículos importados.

La primera la constituyen 161 centrales azucareros que se sirven del 52% de la tierra cultivable, y utilizan una extensa red de ferrocarriles privados para llevar la riqueza de la caña cubana a 23 puertos de exportación próximos a los centrales. La segunda está formada por una gran ciudad, la capital, con el 21% de la población del país y el 90% de las importaciones (productos agrícolas e industriales de alto costo), y la Carretera Central que distribuye parte de la importación hacia los centros de consumo secundarios de la Isla.

El extraordinario volumen de los bienes de producción o consumo que estas dos estructuras necesitan y no producen, se complementa con la producción de Estados Unidos.

Los datos de población urbana y rural indicaban una fuerte urbanización correspondiente aparentemente a un país bastante desarrollado. Sólo aparentemente, ya que la mayoría de la población de pueblos y ciudades pertenecía al sector servicios o al numeroso proletariado rural que trabajaba en el campo estacionalmente.

La situación respondía a los intereses de las grandes compañías norteamericanas. Estas actuaban indirectamente como verdaderos planificadores del desarrollo cubano, con la aquiescencia de gobiernos

democrático-burgueses, que participaban de los despojos de la explotación irracional de los recursos naturales y humanos del país. Los planes de los gobiernos, juntas, bancos y comisiones, compuestos por elementos de la política y de la burguesía industrial o importadora, se limitaron a desarrollos parciales complementarios, como algunas industrias agropecuarias o planes turísticos, que no afectaban para nada a la estructura básica del país y redundaban en beneficio de unos pocos. En algunos casos los planos de obras urbanísticas o construcciones suntuarias oficiales, adquirían un carácter claramente explotador o demagógico, a cuya sombra se enriquecían ilícitamente pequeños sectores de la población.

Ante la imposibilidad de invertir en bienes de producción debido a la estrecha dependencia económica de Estados Unidos, la riqueza que algunos cubanos lograron extraer del azúcar se encaminó a la inversión inmobiliaria. Desde 1945, y como consecuencia del alza del precio del azúcar durante la Segunda Guerra Mundial, esta inversión en bienes inmuebles adquirió características de "boom" constructivo en la ciudad de La Habana. El crecimiento extraordinario de la capital es casi el único físico importante de los años anteriores a la revolución de 1959.

IV. CENTRALES Y COLONIAS CAÑERAS

La creación de los modernos centrales azucareros promovidos por los norteamericanos en Cuba, tuvo un extraordinario interés urbanístico, independientemente de las consecuencias que tuvieron para la economía. La organización del proceso productivo azucarero y de las construcciones que éste requería, obra de las compañías anónimas norteamericanas, son un verdadero modelo de planificación. El conjunto del central, con el área cañera, el centro industrial y el puerto de embarque, constituía una unidad económica y física desligada del resto de Cuba, con una función productora y exportadora específica. Los centrales poderosos empleaban núcleos importantes de población que en algunos casos ascendían a varios millones de personas. Del central "Guatemala", antiguo "Preston", por ejemplo, dependían en su parte agrícola más de 30.000 personas y en los procesos industriales y de transporte, más de 5.000.

La ubicación de los centrales era cuidadosamente escogida en función de la bondad de las tierras y de la proximidad de buenos lugares para construir embarcaderos. Los problemas de adquisición de tierras no fueron difíciles después de la enorme crisis económica en que cayó Cuba con sus guerras de Independencia. De todas formas, fueron preferidas las zonas des pobladas de las regiones central y oriental, que todavía tenían bosques o latifundios comunitarios con pocos problemas de propiedad sobre la tierra.

El latifundio se subdividía en regulares porciones de tierra que eran dadas en propiedad o arrendamiento a colonos, de los que dependía la contratación de fuerza de trabajo para el cultivo y corte de la caña. Una red de ferrocarriles unía estas colonias agrícolas con el central. Las colonias contenían

pequeños caseríos para los trabajadores agrícolas o asalariados.

Su arquitectura se limitaba, en general, a unas pequeñas chozas de techo de guano para albergar a las familias de los trabajadores permanentes y otras mayores para los trabajadores temporales, que trabajaban para el central en los meses de la zafra. Estas últimas eran llamadas barracones y recuerdan, no sólo en el nombre, sino también en sus condiciones de habitabilidad, los barracones de esclavos del siglo pasado. Eventualmente en la colonia existía una vivienda para el colono que contrastaba con las chozas y barracones. Los habitantes de las colonias tenían uno de los niveles más bajos de los trabajadores cubanos. Los salarios que recibían no pasaban a veces de los 400 pesos anuales, con los que a duras penas podían cubrir los gastos de sus familias numerosas. En algunas zonas el promedio familiar era de más de 9 personas. En las colonias solía haber una bodega o tienda mixta que facilitaba todos los bienes de vida que los campesinos podían adquirir. Prestaba dinero usurariamente a sus clientes ocurriendo que cuando éstos cobraban su salario tenían que entregarlo íntegramente al bodeguero.

Para abastecer a su población, los centrales solían estar rodeados, además de por las colonias cañeras, por áreas de diversos cultivos, potreros y mataderos.

En el central, al igual que en el ingenio del siglo XIX, todo giraba en torno a los enormes edificios industriales, entre los que destacaban los dedicados específicamente a la transformación de la caña de azúcar. Pero además había fundiciones, talleres automotrices y mecánicos, garajes, aserraderos, talleres de carpintería, plomería y cualquier otro servicio que pudiera servir o dar autonomía al central en el mantenimiento de la maquinaria, los ferrocarriles y las construcciones.

Los bienes industriales, productivos o de consumo, que el central necesitaba, se importaban directamente de los Estados Unidos por el embarcadero, donde existía un simulacro de aduana. El embarcadero consistía en un atracadero con almacenes de azúcar y tanques de mieles y alguna otra construcción menor como la aduana.

La urbanización del central respondía a una estricta separación de las muchas clases en que se dividía la población. La división básica era entre empleados-administrativos o técnicos y obreros. Pero dentro de estas clases fundamentales se hacían otras clasificaciones, según las distintas categorías económicas o procedencias étnicas. Así, se separaban los norteamericanos de los cubanos, los altos empleados de los medianos, los obreros de distinta clasificación, los negros y hasta los chinos. A cada uno de estos grupos correspondía un barrio aparte donde variaban la calidad de los servicios existentes y las viviendas. Los grandes centrales tenían todos los servicios que correspondía a una pequeña ciudad: iglesias, logias, teatros, escuelas, hoteles, centros comerciales, clubs, hospitales, cementerios, etc.

El trazado de calles y plazas se hacía con gran generosidad de dimensiones y abundancia de arbolado y jardines, respondiendo, en gran medida, al de ciudades coloniales norteamericanas. Su aspecto difiere esencialmente de toda la tradición urbanís-

tica que Cuba había recibido a través de España.

Las viviendas solían ser aisladas, excepto los cuartos de los obreros solteros, que se disponían en barracones de cuerpos aislados o formando patios interiores. En algunas soluciones aparecieron viviendas en hileras, en otras, barracones para familias de los obreros de más baja categoría.

V. OTRAS COLONIAS AGRICOLAS

La penetración norteamericana en Cuba se manifestó también en la formación de multitud de compañías para la especulación de terrenos agrícolas. Compraban para revender a colonos norteamericanos grandes extensiones de terreno donde fomentaban cultivos tropicales o de cítricos. La existencia de un puerto cercano o de un ramal ferroviario para dar salida a la producción, así como la bondad de la tierra o la existencia de agua, eran los factores tenidos en cuenta para la localización de estas colonias. La parcelación de sus terrenos de cultivo en amplias y regulares cuadrículas, es todavía visible dentro de la estructura parcelaria cubana. Casi todas las colonias fueron posteriormente abandonadas por sus primitivos pobladores extranjeros.

En el centro de la colonia se urbanizaba una zona para formar un pequeño pueblo. En él, las compañías llegaban a construir casas para los futuros agricultores. Los planos de estos pueblos tenían una estructura similar a la de los análogos asentamientos norteamericanos, con una composición regular, casi siempre cuadrangular, en torno a una plaza. En algunos casos se añadieron dentro de la cuadrícula calles diagonales, hecho sin precedente en Cuba, debido

sin duda a la influencia del plan de L'Enfant para Washington.

VI. PORTALES, LICEOS Y CASINOS

El crecimiento de población de principios de siglo se reflejó en los pueblos de Cuba, más en la aparición de nuevos materiales, formas y programas en las edificaciones que en cambios de su estructura urbana. La estructura de muchos pueblos antiguos, con la sencillez de sus plantas cuadriculadas en torno a la plaza, siguió extendiéndose sobre el territorio sin variaciones. Los nuevos caminos abiertos al tráfico automotriz, favorecieron algunos crecimientos de tendencia lineal a lo largo de ellos. Las carreteras restaban a las antiguas plazas pueblerinas parte de sus funciones comerciales y de paseo, actividad ésta que era una auténtica institución en la vida urbana.

En toda la época colonial había predominado en los pueblos importantes las construcciones de mampostería o ladrillos, generalmente de un piso, y con fachadas lisas. Desde fines del siglo XIX la construcción se hace fundamentalmente de madera, con fachadas lisas a veces, pero en la mayoría de los casos, con portales, a cuya sombra se desarrolla una vida semipública de relación entre la vivienda y el exterior. En algunos casos los portales son particulares y fuera de ellos se extiende la acera. En otros, los portales pertenecen al espacio público, protegiendo el paso de los peatones por las aceras.

Estas soluciones de portales de madera han fijado la fisonomía actual de muchas de las calles de pueblos cubanos y es una excelente adaptación a las condiciones climáticas, tanto para calles como para viviendas, por la protección que brindan contra el exceso de radiación solar y las lluvias intensas, permitiendo en cambio el disfrute de la brisa.

Desde mediados del siglo XIX se produce una lucha antagónica entre las antiguas y nuevas clases dominantes, entre la iglesia y el hacendado ilustrado criollo, entre éste y el comerciante español. Esta lucha se manifiesta en el programa urbanístico de las grandes ciudades y de muchos pueblos. El edificio predominante en la composición urbana de los primeros tiempos coloniales, la iglesia o el convento, empiezan a ceder su importancia ante los templos masónicos y las iglesias protestantes. También aparecen en el paisaje urbano dos edificios de gran importancia: el casino o centro español y el liceo artístico-cultural. Los grupos españoles de comerciantes, especialmente los importadores de víveres y ferretería, tuvieron un poderío económico considerable aun después de la independencia. Los casinos, lugares de reunión y vida social, tuvieron una gran actividad, expresión en cierta manera del deseo de las clases españolas de afirmar su poderío sobre la colonia a punto de perderse. El edificio del casino, generalmente dentro de una línea ecléctica muy ornamentada, se alza impresionante hasta en pueblos muy pequeños, con obras de mampostería de dos plantas, situado en alguna plaza o esquina importante. Las clases oligárquicas criollas aceptaron el reto del casino y organizaron los liceos. El liceo era además de un centro de vida social, lugar



Centro gallego de
La Habana.

de manifestaciones artísticas y culturales que indicaban la superioridad de la burguesía ilustrada cubana sobre el comerciante español. Su arquitectura nunca llegó a los excesos de la del casino y se atiene más a una línea neoclásica.

VII. HACIA "LA GRAN HABANA"

La etapa de los grandes centrales, de funestas consecuencias para el interior del país, concentró en la ciudad de La Habana casi todos los hechos urbanísticos de importancia.

A partir de 1862, y durante más de veinte años, se produjo el derribo de las murallas que cercaban la parte antigua de la ciudad. La amplia zona de la muralla y su glacis, que quedó libre, pudo bien haber servido para crear áreas verdes para sanidad y recreo de la población, pero el espíritu de especulación urbana, que ya estaba bien desarrollado en las clases dominantes cubanas, fue dedicando este espacio a la construcción de grandes fábricas de tabacos, teatros, edificios oficiales y palacios privados. Las ordenanzas municipales exigieron en esa parte de la ciudad la construcción de calles de relativa amplitud, con edificios sobre portales de un enorme puntal que cubrían las aceras, inspirándose en las ordenanzas de la ciudad de Barcelona de donde procedían muchos de los industriales y constructores cubanos.

Mientras tanto, en la zona centro de la ciudad, llamada Vedado, se hizo el trazado de lo que habría de constituir pasado el tiempo un barrio de actividad residencial y comercial para clases de alto nivel económico. El plano obedecía al consabido esquema cuadrangular usado casi incesantemente en el urbanismo de Cuba desde el siglo XVII, pero presentaba innovaciones como la jerarquización del ancho de las distintas calles y la inclusión de árboles en todas ellas. Dos avenidas o paseos principales cruzaban este nuevo barrio o reparto, según la antigua denominación cubana, con dos calzadas separadas por una amplia isla central con arbolado al estilo francés pero con vegetación tropical. Las demás calles se proyectaron con distintas anchuras, una sola calzada y árboles en las aceras. En varias manzanas de la rígida malla de calles se dispusieron plazas, que no se distinguían planimétricamente de las manzanas edificables, ni se ordenó la construcción en ellas de edificios que por sus características volumétricas crearon acentos espaciales en la tercera dimensión. Ordenanzas de construcción en este reparto y otros de la misma época, imponían la separación de las construcciones con respecto a las aceras por una franja verde y la inclusión en los edificios de portales de tamaños prefijados.

La parte occidental del Vedado empezó a poblarse en el siglo XIX con viviendas aisladas de una minoría pudiente que se fue desplazando a ella desde los anteriores barrios residenciales inmediatos a la muralla o de las carreteras que partían hacia el interior del país. El establecimiento de una línea de ferrocarril facilitó su comunicación con el centro de la ciudad. Los primeros años del siglo XX presenciaron la ocupación de buena parte de este reparto

con los primeros nuevos ricos que produjo el nuevo desarrollo azucarero.

La clase más aristocrática y poderosa siguió su desplazamiento hacia el centro de La Habana por la línea de la costa, donde se urbanizaron nuevos barrios, como Miramar, en el municipio de Marianao, al que se dio acceso por un punto sobre el río Almendares. Este nuevo barrio está cruzado por la mayor avenida de la ciudad, la Quinta Avenida, con doble calzada y amplia isla central ajardinada. Las manzanas se hicieron rectangulares y las calles de distintos anchos pero todas arboladas. Este barrio tuvo un carácter estrictamente residencial y de lujo.

Más al oeste todavía continuó el éxodo de las clases cada vez más ricas a medida que pasaba el tiempo. El automóvil eliminó el inconveniente de la distancia. Nuevos repartos, como el Country Club y el Biltmore, con normas urbanísticas cada vez más amplias, fueron ocupadas por las clases más exclusivistas. Las parcelas aumentaron su tamaño hasta convertirse en pequeños parques. El trazado de algunos de estos repartos, que se denominaron rústicos, aportando una nueva idea urbanística con sus calles de trazado sinuoso adaptado a las características topográficas del lugar.

En todos estos barrios se desarrolló, de espaldas al resto del país, una vida fastuosa equiparable en equipamientos y servicios a la de las mejores ciudades del mundo. Los mejores centros comerciales, colegios, una Universidad privada, clubs deportivos y sociales, siguieron esta marcha hacia el oeste en pos de esta poderosa clase de propietarios o comerciantes y de políticos o profesionales a su servicio.

Mientras tanto, la urbanización de las zonas comprendidas entre los pequeños pueblecitos alrededor de La Habana, fue englobándose en el área de lo que empezó a llamarse La Gran Habana. Los propietarios de terrenos hicieron barrios particulares, apenas sometidos a reglamentación oficial, y casi siempre con esquema cuadrangular. La anarquía de esos barrios, trazados entre antiguas carreteras, dio por resultado un mosaico de barrios de perímetros irregulares, la orientación de las calles de los distintos repartos no era la misma, lo cual dio por resultado la perspectiva cerrada de muchas calles, característica de La Habana. Ocasionalmente, en algunas partes en que la topografía era muy accidentada, las calles se adaptaban como mejor podían a las condiciones del terreno, para no dejar espacios libres fuera de la especulación.

En estos barrios, de menos categoría que los del oeste, se produjeron caóticamente algunos desarrollos industriales mezclados con algún pequeño comercio y viviendas de clases humildes. En las márgenes de los arroyos y otros espacios libres de difícil urbanización, se fueron haciendo las clases más modestas del proletariado urbano en barrios urbanísticamente anárquicos y con pésimas condiciones de salubridad.

En distintas ocasiones, famosos urbanistas internacionales (Forestier, Wiener y Sert) fueron llamados a estudiar el desarrollo de La Habana. Sus trabajos se redujeron a la concepción de planes, sólo parcialmente cumplidos, de soluciones viales y de grandes centros comerciales o administrativos.

Centro cívico.



Los planes viales tuvieron el propósito de resolver problemas de tráfico para el comercio, dar acceso a los barrios residenciales privilegiados, cubrir avenidas monumentales, costosas e innecesarias, "para ornato" de la ciudad, o construir túneles y autopistas que dieran paso a la especulación sobre terrenos de difícil acceso. Entre estos planes, fue el más notable la ejecución de un túnel bajo la bahía de La Habana y una autopista que enlazaba con él, lo que se tradujo inmediatamente en el alza de precio de los terrenos del este de La Habana en una estrecha franja de terreno junto a la costa a lo largo de varios kilómetros, que pronto fue objeto de enormes obras de urbanización y parcelación para poner en venta.

El ejemplo más característico de los centros administrativos planeados fue el proyecto, realizado hacia 1950, de un gran centro cívico en torno a una gigantesca plaza en el centro de La Habana. El resultado final del enorme interés prestado a esta obra y de la fabulosa inversión de capital que requirió, fue una especie de desierto desolado alrededor de un discutido monumento al máximo héroe de la historia cubana: Martí, donde en un mar de polvo surgieron desordenadamente una serie de edificios públicos con el menor sentido posible de la unidad urbanística. Este plan fue proyectado para La Gran Habana del año 2000, asumiendo que para entonces esta ciudad tendría la misma desproporción de población con el resto del país que la que entonces tenía, es decir, asumiendo que seguiría "el curso natural" del artificial y desarmonico crecimiento del país.

Hubo otros planes más recientes de remodelación, siguiendo también criterios de grandilocuencia o especulación. Se contempló la creación de un enorme centro presidencial, en la zona histórica de los castillos, en la parte este de la bahía, además se planteó la destrucción total del carácter histórico de la zona intramuros de la ciudad, al destinarla a centro hotelero, bancario y residencial de lujo, con edificios modernos entre grandes avenidas regulares. Por su proximidad al puerto y la carestía del terreno que se incrementaría con la revalorización derivada de las nuevas obras urbanísticas, ofrecía grandes perspectivas de negocios a los inversionistas de capital.

VIII. UN PEQUEÑO WALL STREET

Además de conquistar el espacio en el sentido pla-

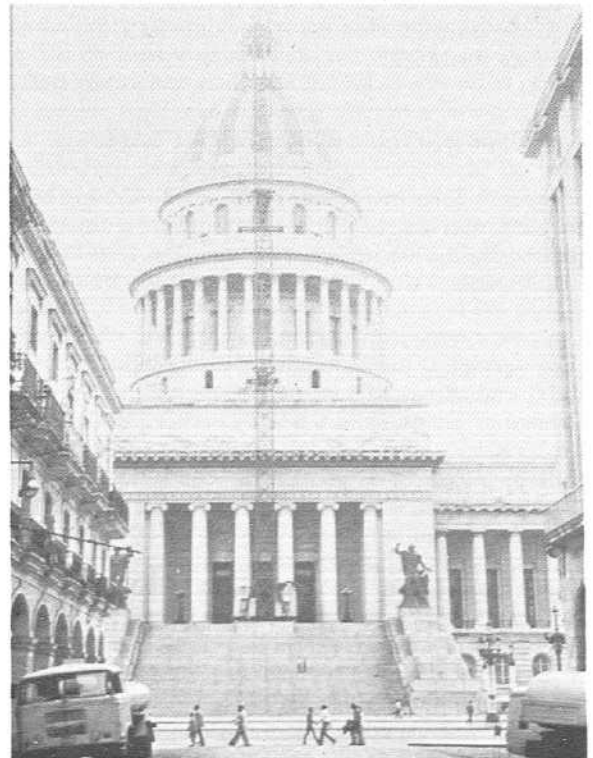
nimétrico, La Habana fue transformando en los primeros años del siglo actual la estructura de sus viejos tejidos urbanos como consecuencia de los cambios en el carácter de sus actividades económicas. La importancia comercial y financiera que cobra La Habana influyó en la modificación de los muelles inmediatos a la parte más antigua del puerto, o en la construcción de grandes almacenes o instalaciones portuarias, al tiempo que las viejas y estrechas calles adyacentes veían alzarse multitud de grandes edificios para negocios, especialmente bancarios.

El poder del capitalismo se reflejó en estas altas construcciones, que recibieron el nombre de "buildings". El resultado urbanístico fue el cambio del perfil transversal de las calles más estrechas de la ciudad, fenómeno que repitió, a menor escala, el producido en la ciudad de Nueva York también en su antigua zona amurallada inmediata al puerto.

La enorme escala de los órdenes clásicos empleados, que no tenían enfrente espacio suficiente para ser vistos con la debida perspectiva, causaba así una fuerte tensión en el espectador, superior, quizá, a la que se hubiera obtenido de poder contemplar en conjunto la mediocridad de su eclecticismo arquitectónico.

IX. UN GRAN CAPITOLIO

La amplia faja de terreno correspondiente a la muralla y su glacis, ha servido históricamente de emplazamiento para obras arquitectónicas representativas: el astillero, el arsenal y la factoría de tabacos del siglo XVIII, símbolos del imperio marítimo y del monopolio comercial español. En el siglo XIX, las manufacturas de tabacos, la estación ferroviaria, algunos palacios de negreros e industriales



Capitolio.

azucareros y el campo de Marte para maniobras militares simbolizaron en la misma zona el poder creciente de los esclavistas criollos y su represión por la casta militar colonial.

Para continuar la representación de todas las clases dominantes, que se dan cita en este sitio de honor a través del tiempo, la clase comercial española, todavía poderosa económicamente al principio de este siglo, da muestras de su poder en varios edificios enormes para las agrupaciones regionales españolas. Sus fachadas vibrantes de un nuevo plateresco español o de un eclecticismo desbordado por su ornamentación de inspiración europea o catalana, se sumaron al cosmopolitismo del paisaje urbano de la capital.

La vida republicana en Cuba, dominada política y económicamente por los Estados Unidos, se caracterizó por una actividad política hipertrófica, a modo de mecanismo compensatorio de la falta de una base económica sana. Esta exuberancia de la vida política tuvo también su representación en la zona de la desaparecida muralla. Antes del año 1920 se terminó un palacio presidencial frente a una amplia avenida abierta hacia la bahía, edificio híbrido de estilos que apenas logra expresar con su fenestration su carácter administrativo ante la variedad de elementos ornamentales que lo envuelven.

Ocho años más tarde, la democracia burguesa eligió el símbolo de su mediatizado poder en un colosal edificio para las cámaras legislativas, que en su función y en su forma imita al capitolio de Washington y aun lo supera en el diámetro de su cúpula. El edificio que oculta entre piedras, mármoles y bronce, una gran estructura de acero, se rodea de jardines, escalinatas y esculturas al estilo francés decimonónico, en una amplia extensión de terreno que pertenecía al glacis. Con él, culminan en esta zona los símbolos arquitectónicos de las clases que detentan la riqueza del país hasta 1959.

X. Y UN PEQUEÑO MANHATTAN

A partir del primer cuarto de siglo, en la zona este del barrio del Vedado, empezó a formarse un nuevo centro de la ciudad con una nueva e importante modificación en su volumetría. El programa que se desarrolló en estos terrenos consistió básicamente en apartamentos de lujo, edificios para oficinas o para servicios profesionales de clientela acomodada, comercios de lujo de productos industriales norteamericanos, salas de cine y estaciones de radio o televisión —que llegaron a altos niveles técnicos en la propaganda de productos y de forma de vida norteamericana—, multitud de pequeños clubs nocturnos, y, finalmente, importantes casinos de juego, sucursales de los norteamericanos, acompañados de grandes hoteles para el turismo exterior.

Para cumplir estos programas se construyeron una serie de rascacielos concentrados en su mayoría en un área pequeña, repitiendo a menor escala la imagen típica de la arquitectura neoyorkina. Esta última y más espectacular modificación de la textura urbana que sufrió la ciudad de La Habana, expresa directamente la potencialidad comercial de



Barrio del Vedado: apartamentos de lujo y edificios para oficinas.

los Estados Unidos, el grado de dependencia de Cuba, el encaminamiento de la inversión en direcciones improductivas, el carácter publicitario y ostentoso que llegó a adquirir la arquitectura y el enorme costo del terreno que alcanzó la especulación urbana.

XI. LACRAS URBANAS

El resto de las ciudades del país fueron sólo un pálido reflejo de lo que ocurría en La Habana. A principios del siglo, mientras el desarrollo azucarero beneficia todavía a muchos industriales y comerciantes españoles o cubanos, la riqueza se reparte algo por todas las partes de la Isla y surgen muchos y grandes edificios educativos, hospitalarios, hoteleros, administrativos y bancarios. El auge de las poblaciones cubanas sufrió un estancamiento desde el año 30 en que el negocio azucarero está ya prácticamente controlado desde el extranjero. A partir de entonces, la diferencia entre las construcciones del resto de la Isla y las de la capital se hace cada vez más profunda. Solamente aparecen obras arquitectónicas de algún valor en algunos edificios para espectáculos o para comercios. En estas grandes cadenas comerciales, con casas centrales en La Habana o Estados Unidos, establecen una ruinosa competencia con el pequeño comercio local. Ocasionalmente se construyen lujosas residencias modernas en algunos barrios aislados.

Sólo en un aspecto las ciudades del interior aventajan a la capital: en la proliferación de barrios insalubres, consecuencia del desarrollo de los latifundios con su secuela de depauperación de la población agrícola y concentración en las poblaciones de un proletariado urbano desempleado, total o temporalmente.

La región de Oriente, donde el aumento de la población urbana y la extensión de los grandes latifundios adquieren su mayor importancia en este siglo, mostró los peores ejemplos de este tumor ciudadano del organismo social. Algunos de los nuevos barrios, con construcciones de un solo piso, de cinc, cartón y madera, sin servicios sanitarios, llegan a tener en Santiago una densidad de población de hasta 800 habitantes por hectárea. El 50% de la población de Holguín, la ciudad más próxima a los latifundios de la United Fruit Company, se alojaba en un cinturón de bohíos de guano sin rastro de obras

urbanísticas, asfixiando el casco antiguo colonial de la ciudad. Las ciudades de Manzanillo, Bayamo y Guatánamo ofrecían iguales características, con la única diferencia de tener gran número de sus chozas cubiertas de cinc, que, irónicamente, era facilitado a precios asequibles por las poderosas industrias de Estados Unidos.

XII. EL "BALLOON FRAME" EN CUBA

La colonización agraria de Cuba de principios de siglo, se extendió fundamentalmente por las regiones central y oriental de la Isla y por Isla de Pinos, pero llegó a concretarse también en algunos puntos poco poblados de la región occidental. Esta conquista del Este cubano tuvo puntos de contacto con la conquista del Oeste norteamericano en las técnicas constructivas que se desarrollaron.

La técnica de construcción "balloon frame" para casas de madera que se había originado en Estados Unidos ante la necesidad de poblar rápidamente su Oeste, fue inmediatamente adoptada en la arquitectura de las colonias agrícolas y en muchos Centrales de Cuba. A diferencia de los Estados Unidos, donde esta técnica determinó la creación de numerosas industrias madereras que utilizaban madera del país, en Cuba, a pesar de que existían todavía numerosos bosques madereros, se utilizaron en gran escala las maderas norteamericanas, que ya, desde finales del siglo XVIII, eran un renglón importante de la importación para toneles y cajas de azúcar.

Las industrias norteamericanas no sólo facilitaron las maderas para estas casas, sino también los diseños completos, los elementos prefabricados y los carpinteros armadores. La casa de madera americana resultaba mucho más barata que la que podía obtenerse con los sistemas tradicionales en Cuba de laboreo de la madera. A ello contribuía la modulación de los elementos, el empleo de la maquinaria en el aserrado y cepillado, las uniones por clavos que sustituían a los complicados ensamblajes, y la fabricación masiva.

Ya desde el siglo XIX estas casas eran empleadas en Cuba en construcciones rurales y en algunos pueblos y ciudades. La baratura y rapidez de ejecución hacía que fueran preferidas, a pesar del constante mantenimiento que exigían y de su poca solidez frente a los vientos huracanados.

La intervención militar, política y económica de

los norteamericanos, dio auge a este tipo de construcción desde principios de siglo. El carácter temporal de la permanencia en Cuba de muchos inmigrantes europeos o americanos que venían con propósito de volver a sus países a disfrutar de la riqueza obtenida en Cuba, los hacía elegir también las cualidades de estas estructuras de "balloon" sobre las tradicionales.

El diseño de estas casas correspondía a los dos tipos fundamentales desarrollados en Estados Unidos. Uno, posiblemente de tradición francesa afinada en los estados del Sur, respondía a una planta simétrica, central y compacta, rodeada de portal o veranda por todos o alguno de sus lados. El otro, de planta compacta también pero con volúmenes irregulares interpenetrables y miradores salientes, parece responder a la tradición anglosajona desarrollada por los pioneros del Norte. Las cubiertas eran de tejas, papel asfáltico o metal, muy inclinados en algunos casos. Los aleros se remataban con unos adornos de festones y calados muy variados, que quebraban la dureza del contraste de luz entre el soffito oscuro y el resplandor exterior. Estos adornos y los varios diseños de barandas, hechos con sierra mecánica sobre tabla, se importaban en gran cantidad. Su uso extenso, no sólo en casas de tipo americano sino incluso en casas convencionales, añadió un nuevo detalle estilístico a la arquitectura cubana de pequeños pueblos y ciudades.

XIII. NUEVOS RICOS Y NUEVOS ESTILOS

Así como la parte central del siglo XIX mostró una gran unidad estilística arquitectónica que correspondía a la conciencia de clase y coherencia de objetivos de los esclavistas ricos cubanos, desde fines del siglo XIX las contradicciones existentes entre criollos y españoles, entre ambos y el poder norteamericano cada día mayor, y entre los individuos de cada uno de estos grupos movidos por ideas competitivas e individualistas, se reflejaron en un verdadero caos estilístico arquitectónico. Por otra parte, el carácter conservador y reaccionario que adoptan muchas de estas clases dominantes para frenar el desarrollo de las nuevas fuerzas históricas que amenazaban con desbordarlas, se refleja en el eclecticismo estilístico incluyendo la imitación de los estilos del pasado europeo correspondientes a la época feudal.

En las primeras décadas del siglo, las capas comerciantes españolas tratan de imponer los estilos tradicionales españoles, desde el románico y el gótico que comparten con los grupos eclesiásticos hasta el plateresco del renacimiento español, pasando por el estilo árabe que había dejado hondas huellas en Andalucía. La abundancia de constructores catalanes en Cuba determinó un recrudescimiento del eclecticismo de la burguesía catalana, de gran exuberancia ornamental que se superpone o se adosa a la estructura estática de los elementos funcionales de la arquitectura.

Los grupos cubanos tratan de buscar en tradiciones no españolas su expresión de poder. Las formas del Renacimiento de las burguesías italianas o fran-



Ejemplo de "balloon frame".



*Ejemplos
de eclecticismo
estilístico
en comercios
y viviendas*



cesas, les sirven como modelo más apropiado. Algunos pretenden ser más progresistas, admirados por el poder creciente del imperialismo de los Estados Unidos, prefieren las formas de la arquitectura de este país. Paradójicamente, cuando ya entrado el siglo XX, la intromisión de los Estados Unidos en los asuntos cubanos es mayor y quiere hacerse menos enojosa a los sometidos nacionalistas cubanos, los edificios proyectados para Cuba por Norteamérica buscan una híbrida inspiración en la arquitectura colonial cubana o caen en una interpretación escenográfica de lo que podría ser una arquitectura tropical. Pero, en general, los norteamericanos trasladaron sus estilos en forma literal, con obras que unas veces tienen toda la organicidad y falta de formalismo de la arquitectura doméstica anglosajona tradicional y otras representan los esti-

los coloniales españoles o franceses del Sur. Algunos edificios mostraron restos de las ideas semirománticas, semirrenovadoras de Richardson.

Las corrientes innovadoras de la arquitectura contemporánea mundial comienzan a aparecer también a principios de siglo, con escasas pero interesantes muestras del modernismo catalán, traídas indudablemente por maestros de obra catalanes que habían sufrido la influencia de Domènech y Gaudí.

A partir de 1920 se establece una lucha entre la arquitectura oficial, que sigue para entonces los lineamientos normados del academicismo esquemático de las escuelas de arquitectura europea, y las ideas que en Centro Europa comienzan a producirse en un intento de crear una nueva arquitectura que resolviera los agudos problemas de las clases trabajadoras, al par que utilizar las nuevas posibilidades de la fabricación industrial aplicada a la arquitectura. Esta nueva arquitectura, cuyos principios y métodos fundamentales quedaron condensados en La Bauhaus, no cumplió en Cuba, como no había cumplido en ningún capitalista, los fines que la habían inspirado. Su único triunfo se limitó a la adopción de un nuevo lenguaje formal arquitectónico con técnicas constructivas convencionales para resolver los mismos problemas de las minorías que tradicionalmente había resuelto la arquitectura.

Las posibilidades plásticas implícitas en la nueva austeridad de líneas y sinceridad constructiva, que habían nacido para su empleo masivo en conjuntos urbanos para una sociedad unificada, perdieron todo su vigor y significado en obras aisladas que empobrecieron el paisaje cubano con un funcionalismo limitado y un cubismo de poca imaginación, adornado a veces con motivos "art nouveau" austriaco. La sustitución de los altos puntales tradicionales en Cuba por puntales mínimos, pensados para solucionar económicamente problemas de la clase trabajadora, pero aplicados a viviendas lujosas, produjo una curiosa contradicción. Mientras la nueva expansión urbana era utilizada para las clases acomodadas, parte de la población pobre vivía en el espacio monumental de la vieja ciudad, en los antiguos palacios abandonados a la especulación.

Desde 1930, las ideas formales del movimiento moderno empezaron a afianzarse y a mejorar en calidad plástica. Desde 1945 en adelante, su triunfo es casi definitivo. La generalidad de la burguesía y su representante oficial, el Gobierno, dan paso al nuevo estilo, lo que les permite envolverse en una aureola de progreso. Algunos propietarios aislados, en los que empezó a despertar la conciencia nacionalista, buscaron románticamente en la tradición arquitectónica colonial española formas culturales con las que expresar sus sentimientos de inconformidad.

Los últimos descubrimientos del vocabulario formal de distintos arquitectos de fama, norteamericanos, europeos o brasileños, encontraron en la disociada y dependiente sociedad cubana, un campo abonado a su difusión. Las formas modernas, divulgadas ampliamente por revistas y películas como un catálogo de novedades, fueron aceptadas algunas veces sin criterio discriminador causando en la arquitectura cubana otro caos estilístico tan ecléctico como el que se había producido a principios de

siglo con las formas tradicionales. Dentro de este caos hay que señalar algunas obras de algunos arquitectos que alcanzaron niveles de diseño comparables a los mejores de la arquitectura mundial.

XIV. LAS NUEVAS VIVIENDAS DE LOS POSEEDORES

Nuevos ricos cubanos, o inmigrantes, que se produjeron con el desarrollo azucarero de principios de siglo, rompieron en sus viviendas con la tradición colonial. El antiguo patio desaparece y en su lugar nace el "hall", de ascendencia inglesa, en torno al cual se distribuyen los distintos ambientes de la casa. En algunas soluciones el "hall" es un elemento espacial importante y en otros se reduce a un pequeño distribuidor de circulaciones. La solución general volumétrica, a veces se aferra al formalismo renacentista francés o italiano, y en otras ocasiones quiere más soltura en la composición, por la influencia del informalismo, del sentido del espacio interior y del funcionalismo característico de la mejor arquitectura norteamericana. Así, las viviendas con planta asimétrica se difunden en los años veinte y preparan el campo para las últimas ideas de la arquitectura llamada orgánica. Los volúmenes compactos, más o menos regulares que hasta entonces habían predominado, se desintegran a favor de una mayor articulación en cuerpos que se extienden modulando el espacio exterior próximo a la vivienda. Tanto las viviendas tipo palacios de principios de siglo como las más modernas, revestían caracteres de extremado lujo y comodidad.

En los últimos años, el exhibicionismo de los propietarios promovió una incesante búsqueda de nuevas formas, desligadas incluso de las necesidades internas de la vivienda, en la que la arquitectura se vio abocada a una suerte de juego clásico superficial. No se sabe si asombrarse más de la fantasía de sus soluciones formales o de la insensatez de la sociedad que las producía.

La numerosa clase media que se formó a principios de siglo favoreció el campo de la inversión improductiva inmobiliaria en edificios de apartamentos. Estos fueron al principio de pocas plantas y seguían las tendencias formales del eclecticismo, especialmente el neorrenacimiento. A medida que transcurría el siglo fueron creciendo en altura y aceptando algunos de los elementos formales del "art nouveau" geométrico, el cubismo y también el futurismo. A finales del período dominan las tendencias racionalistas, sobre todo en los grandes rasca-cielos que se ejecutan en La Habana y que darán lugar a edificios como el FOCSA, verdadera unidad vecinal en la que únicamente faltan los servicios educativos. Fue una aplicación parcial de las ideas de Le Corbusier, pero dentro de una estructura urbana convencional y sin áreas verdes a su alrededor. Junto a estos grandes edificios continuaron realizándose, de forma aislada en distintos barrios, apartamentos que no superaban las 3 o 4 plantas.

La calidad de diseño de algunos de estos edificios de apartamentos de lujo fue baja por la excesiva y a veces irracional utilización del espacio disponible, producto del afán especulador de sus promotores y del costo de los terrenos en alza constante.

XV. LA VIVIENDA DE LOS DESPOSEIDOS. ALGUNAS CIFRAS

La permanente pobreza de los sectores trabajadores no alentó a lo largo de toda la época republicana la inversión privada en viviendas económicas, a excepción de algunas modestas edificaciones para los propios propietarios y otras para alquilar, de condiciones inhumanas, siguiendo el mismo esquema de las cuarterías del siglo XIX. Los gobiernos, por su parte, dedicaron una mínima parte de su presupuesto a estos efectos. Sólo se llevaron a cabo tres planes oficiales de viviendas, dos para obreros y uno para campesinos.

El primer plan, realizado en 1910, se limitó a la construcción de unas mil viviendas en un barrio próximo a La Habana. El segundo, comenzado treinta y cinco años más tarde, en 1945, consistió en otras mil viviendas también en La Habana. La tiranía militar anterior a la Revolución esparció demagógicamente por las partes más visibles de las carreteras unas 400 viviendas para campesinos. Este fue el tercer plan nacional de viviendas.

Al final de la década de los años cincuenta se aprobó una ley por la que las Cajas de Retiros obreros podían destinar un 40% de sus ingresos a préstamos para la construcción de casas. El resultado obtenido se concretó en algunos centenares de casas, terminadas con precios cercanos a los 15.000

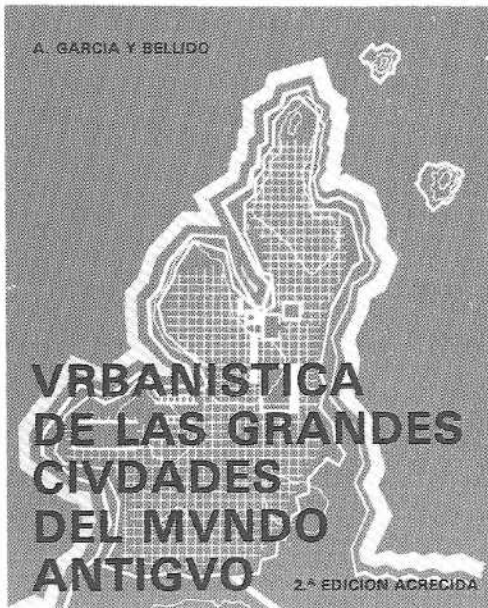
pesos, totalmente prohibitivos para la población trabajadora. Ante este abandono, por parte de la iniciativa privada y estatal, obreros y campesinos recurrían a la construcción de sus propias viviendas en forma de bohíos o tugurios de cartón y lata.

Estudios estadísticos recientes, reflejan el estado global de la vivienda en Cuba en 1958. De las viviendas urbanas, el 30% eran inaceptables desde el punto de vista de su habitabilidad. Muchas de ellas amenazaban desplomarse. El 50% no tenían servicios sanitarios individuales y el 13% carecía de servicio eléctrico.

La situación en el campo era mucho peor. El 90% de la población campesina, representando el 45% de la población y la base de toda la riqueza cubana, se alojaba en viviendas cubiertas por techo de guano indígena, con el piso de tierra y las paredes de yaguas características de la técnica neolítica anterior a 1492. En conjunto, 450.000 techos de guano se extendían por todo el paisaje rural cubano, ocultando tras una nota de pintoresquismo la miseria de la vida del campesino.

Sólo el 3% de estas viviendas tenían inodoro, el 10%, luz eléctrica, y el 2,3%, agua corriente.

Del total de la vivienda cubana, calculado en una cifra aproximada de 1.500.000, sólo el 32,6% eran buenas o aceptables, y de ellas el 80% se hallaba en La Habana. El 46,6% de las viviendas, que cobijaban al 35% de la población, no reunía las condiciones mínimas de habitabilidad y muchas de ellas estaban en estado de ruina inminente.



BIBLIOTHECA
ARCHAEOLOGICA-V

INSTITUTO ESPAÑOL DE ARQUEOLOGÍA C.S.I.C.

PEDIDOS A:



SERVICIO DE PUBLICACIONES
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Vitruvio, 8 · Telef. (91) 262 96 33 / 262 96 34 / 261 28 33

CSIC

NOVEDAD

URBANÍSTICA DE LAS GRANDES CIUDADES DEL MUNDO ANTIGVO

2ª Edición acrecida

Por ANTONIO GARCIA BELLIDO

Fotografía y dibujos. Precio: 1.500 Ptas.

Con esta nueva edición, notablemente aumentada con respecto a la primera de 1966, se realiza un importante esfuerzo editorial, con objeto de satisfacer una deuda cultural contraída con el creciente volumen de interesados en esta ciencia de la urbanística, hoy en día tan en auge.

Libro sencillo, riguroso, de fácil lectura, abundante bibliografía actualizada, esencialmente gráfico, con más de 200 ilustraciones, indispensable para estudiantes universitarios de la Antigüedad que desean hallar hechos e información, mejor que teorías, como decía el autor sobre la apasionante evolución del urbanismo y sus problemas. Al texto que dejara escrito el autor en vida se han incorporado, con pulcritud de aparato crítico y en anexos, todos aquellos trabajos y conferencias —y aún planos inéditos— sobre el urbanismo en la Antigüedad que salieron de su pluma, especialmente sobre la arquitectura ibérica y el "hábitat" castreño del N.O. de la Península Ibérica. Se ofrece así al lector una compilación casi una "opera omnia" urbanística del autor.