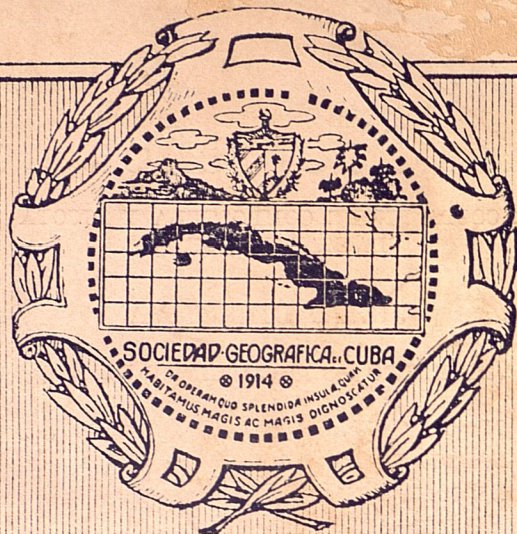


AÑO XX  
1947

NUMS. 1-2  
ENERO-JUNIO

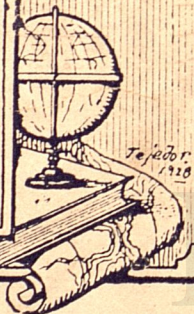


**REVISTA**  
DE LA  
**SOCIEDAD GEOGRAFICA DE CUBA**

PUBLICACION TRIMESTRAL



La Sierra de Casas, en Isla de Pinos.  
(Foto Sociedad Universitaria de Exploración).



Inscripta como correspondencia de 2ª clase en la Administración de Correos de la Habana.

PATRIMONIO DOCUMENTAL

# Sociedad Geográfica de Cuba

ACOSTA ENTRE COMPOSTELA Y PICOTA  
LA HABANA, CUBA

## JUNTA DIRECTIVA

(DE ENERO DE 1946 A ENERO DE 1948)

Presidente: Dr. Julio Morales Coello.

Vicepresidente: Ing. Eduardo I. Montouliou.

Secretario General: Dr. Rolando Millás.

Vice-Secretario: Dr. Mario Filippi Ferrari.

Tesorero: Sr. Andrés A. de Terry.

Vice-Tesorero: Dr. José Ma. Zayas Portela.

Bibliotecario-Conservador: Dra. Esperanza de Quesada.

Vocales: Dr. Alberto de Carricarte; Ing. José I. Corral. † Dra. Sarah E. Ysalgué de Massip; Dra. Isolina de Velasco de Millás; Ing. José Carlos Millás; Dr. Salvador Massip; Dr. Rogelio Fuente.

Relator para el año de 1947: Sr. Antonio Núñez Jiménez.

## CONSEJO

- 1.—Dr. Rogelio Fuente.
- 2.—Andrés A. de Terry.
- 3.—Ing. Juan Manuel Planas.
- 4.—Dr. Rolando Millás Velasco.
- 5.—Ing. José Carlos Millás.
- 6.—Ing. Enrique J. Montouliou.
- 7.—Ing. Miguel Villa.
- 8.—Dr. Mario Filippi Ferrari.
- 9.—Sr. Antonio F. Castro Montejo.
- 10.—Dr. Miguel Mery y Ruiz de Villa.
- 11.—Dr. Salvador Massip Valdés.
- 12.—Dr. Eduardo F. Lens de Vera.
- 13.—Dr. Fernando Freyre de Andrade.
- 14.—Dr. Oscar Barinaga Mestre.
- 15.—Dr. Pedro M. G. Chacón.
- 16.—Ing. Rafael Sorondo.
- 17.—Sr. Rafael Rodrés Tomashevich.
- 18.—Dr. Manuel García Mayo.
- 19.—Dr. Isolina de Velasco de Millás.
- 20.—Dr. Antonio L. Valverde.
- 21.—Dr. Mario E. Rodríguez Ramírez.
- 22.—Ing. Eduardo I. Montouliou.
- 23.—Dr. Luis Howell Rivero.
- 24.—Ing. Luis V. Abad y Bohigas.
- 25.—Dra. Raquel Gramatges Brizuela.
- 26.—Sr. Gerardo Castellanos Garcías.
- 27.—Dr. Enrique León Sotto.
- 28.—Hermano León.
- 29.—Dr. Felipe Mencía García.
- 30.—Dr. José María Zayas Portela.
- 31.—Vacante.
- 32.—Dra. Bertha Walther Spiegel.
- 33.—Dr. Alberto de Carricarte.
- 34.—Dr. Emilio Roig de Leuchsenring.
- 35.—Dr. Miguel Angel Campa.
- 36.—Dr. Julio Morales Coello.
- 37.—Dr. Ramiro Guerra Sánchez.
- 38.—Dr. José Agustín Martínez.
- 39.—Sr. Armando Montes.
- 40.—Dr. Julio Morales Gómez.
- 41.—Dra. Amelia Santana Fornaguera.
- 42.—Dra. Esperanza de Quesada y Villalón.
- 43.—Dr. Fernando Ortiz Fernández.
- 44.—Dr. Horacio Abascal.
- 45.—Dr. Manuel Piedra de la Concha.
- 46.—Sr. Antonio Núñez Jiménez.
- 47.—Sr. José Conangla Fontanilles.
- 48.—Ing. Juan Ignacio Planas Valdés.
- 49.—Dra. Sarah Ysalgué de Massip.
- 50.—Dra. Brigitta Walther Spiegel.

## COMITE DE LA REVISTA

PARA LOS AÑOS 1946-1947

Presidente: Dr. Julio Morales Coello; Secretario-Contador: Dra. Isolina de Velasco de Millás; Vocales: Ing. Juan Manuel Planas; Sr. Andrés A. de Terry; Hermano León.

REVISTA  
DE LA  
SOCIEDAD GEOGRAFICA DE CUBA  
PUBLICACION TRIMESTRAL  
LA HABANA, CUBA

DIRECTOR:

Dr. Julio Morales Coello

SECRETARIO-CONTADOR:

Dra. Isolina de Velasco de Millás

AÑO XX - NUMS. 1-2

ENERO - JUNIO 1947

DESARROLLO DE LA HABANA Y SU  
PROVINCIA

*Un caso Singular de Determinismo Geográfico*

DR. RAMIRO GUERRA.

La ciudad de La Habana, con su población de 660,000 habitantes en números redondos (censo 1943), que se eleva a 833,000 sumados los centros urbanos de Marianao, Guanabacoa y Regla, integrantes de la "Gran Habana", considérase por muchas personas como un núcleo urbano excesivo en comparación a la población total de Cuba, de 4.778,000 habitantes. Estímase también que la ciudad habanera ha alcanzado su desarrollo actual y la elevada cifra de su población, en razón de ser la Capital de la República, parecer éste muy corriente, como nadie ignora, compartido por no pocos habaneros. En verdad, opino de diversa manera. La Habana ha llegado a ser Capital de Cuba por ser La Habana, en razón de las especiales condiciones geográficas de su puerto y de su región aledaña, que comprende toda la provincia, dada la reducida extensión de ésta, y a la céntrica posición que en ella ocupa la Capital.

De la misma manera, y acaso con más aparente razón aún, se afirma que la pequeña provincia de La Habana, la menor de Cuba, con sólo 8,221 kilómetros cuadrados, casi no tiene vida propia y la recibe de la capital exclusivamente. Me permito opinar también de distinto modo. La ciudad de La Habana no habría llegado a ser lo que es, sin su región aledaña, aún cuando deba reconocerse que esa región, en lo geográfico, se extiende al oeste y al sur más allá de los límites provinciales, según se expondrá más adelante. Los criterios personales expuestos se justifican con una rápida ojeada histórico-geográfica.

Las primeras noticias respecto al puerto habanero y a las condiciones del mismo, recibidas en La Española, centro inicial de la colonización hispánica, primero en Las Antillas, y después en el Continente, se debieron a Sebastián de Ocampo, como es bien sabido. Corto tiempo más tarde, iniciada la conquista y la ocupación de Cuba por Diego Velázquez, y efectuada la fundación de las



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DE HISTORIA DE CUBA

siete primeras poblaciones cubanas, la villa de La Habana, una de las últimas en fundarse, se estableció en la zona pantanosa del sur, cerca de la desembocadura del río Mayabeque, a fin de contar con un puesto avanzado del conquistador en el occidente cubano. Breve tiempo después, reconocidas las malas condiciones del lugar y las indudables ventajas del puerto habanero, el traslado de la villa la situó en la posición actual de la ciudad.

Mientras Velázquez llevaba adelante su obra en Cuba, e iniciaba la conquista de México, procedíase también a la exploración del Caribe, el Golfo de México, los canales y pasos situados al norte de Cuba, las costas de La Florida y los mares que rodean la citada península, por numerosos marinos españoles, a los cuales no tardaron en sumarse otros de diversas naciones europeas. Esta ampliación de los conocimientos geográficos, en particular en todo en lo que a las comunicaciones marítimas se refiere, de más fácil exploración que las terrestres, llevó en el curso de unos cuantos años a realizar las primeras observaciones sobre la corriente del Golfo, las zonas ecuatoriales de calma y las de los vientos permanentes, alisios del hemisferio sur y del septentrional, etc.

Todo ello condujo, poco a poco, al establecimiento de nuevas rutas marítimas, trazadas por navegantes tan ilustres como Pedro Menéndez de Avilés, su sobrino Menéndez Márquez y otros muchos no menos distinguidos del siglo XVI. El determinar o fijar esas rutas, llamadas a ser seguidas después durante siglos por las flotas españolas, se hizo indispensable tan pronto fueron puestas en marcha las conquistas de México, América Central, Panamá, Perú y Chile; como forzoso le fué también a España el expulsar a los franceses de las posiciones estratégicas que ocuparon en las costas orientales de la Florida, y el fundar establecimientos españoles permanentes en las mismas, dispuesto todo ello con decisión y energía por Felipe II. Adelantada ya la labor del descubrimiento y exploración, las comunicaciones marítimas entre España y Las Indias sufrieron un cambio completo, impuesto por la geografía, en comparación con las primeramente establecidas. Tal cambio tuvo consecuencias bien conocidas de carácter histórico-geográfico. Desplazó el centro inicial de dichas comunicaciones en el Caribe, situado en la ciudad de Santo Domingo, y creó una base marítima estratégica de primer orden, en lo que al viaje de retorno a España se refiere, en el puerto habanero. La importancia de la ciudad de Santo Domingo al sur de La Española y de las ciudades cubanas situadas en la costa meridional de Cuba, comenzó a decaer al quedar apartadas de las nuevas vías de comunicación y de transporte. Al propio tiempo, se aumentó la de La Habana, punto de reunión debidamente protegido y seguro de las flotas, cargadas con las riquezas del Nuevo Mundo, en el viaje de retorno a la Metrópoli.

Las comunicaciones han jugado siempre un papel fundamental en la historia, y a la geografía ha correspondido en todos los tiempos marcar la ruta precisa de las mismas. La elección del puerto habanero para efectuar en éste la concentración de las naves procedentes de Veracruz, la América Central, Portobelo, Cartagena, Puerto Rico y La Española, no se debió a una determinación caprichosa de los hombres; fué impuesta por la geografía. Compruébase esa conclusión, con la más simple ojeada a un mapa de las comunicaciones marítimas de la época, y con el más ligero estudio de las peculiaridades de la costa

cubana de San Antonio a Cabo Hicacos, y de las condiciones particulares del puerto de La Habana. Al mapa general de las comunicaciones marítimas no es preciso referirse. El trazado general de las mismas ha quedado recordado en los párrafos precedentes, y el autor de este trabajo lo ha dado a conocer en su "Historia Elemental de Cuba" y en el "Manual de Historia de Cuba". En cuanto a la costa cubana, desde el cabo de San Antonio al de Hicacos, descartado el tramo cubierto de cayos, bajos y rompientes de Los Colorados, extendido de Guanacahabibes a Bahía Honda, cuenta con cinco puertos que podían disputarse el privilegio de servir de lugar de reunión, protección y refugio de los buques de la flota: Bahía Honda, Cabañas, Mariel, La Habana y Matanzas. La elección recayó necesariamente en La Habana. Fué impuesta por los hechos geográficos siguientes: primero, el ser el puerto de entrada más fácilmente defendible; segundo, ser aquel en que las naves podían permanecer más protegidas contra vientos y oleajes; y tercero, ser, así mismo, aquel cuyo interior estaba totalmente fuera del alcance de toda observación desde el mar por cualquier enemigo. Largo y estrecho el canal del puerto, si se le protegía con algunos cañones situados en el peñón que ocupó el Morro y otros en el saliente donde se construyó La Punta, el fuego de los mismos podía cruzarse a cortísima distancia. Reforzada esa defensa con algunos cañones adicionales a cada banda del canal, a todo el largo de éste, era indudable que no podría ser forzado, como no lo fué nunca, por ninguna escuadra enemiga. Por otra parte, orientado el canal al noroeste, el oleaje de los "nortes" podía batir furiosamente la costa del Morro a Cojimar y de La Punta a la Chorrera, sin que la marejada pudiese alterar la completa serenidad de las aguas en el interior de la bahía. Al propio tiempo, las alturas del Morro y la Cabaña, prolongadas en un terreno algo más bajo, pero de alguna elevación sobre el nivel del mar hasta Cojimar y Bacuranao, resguardaban las naves fondeadas en las diversas partes del puerto contra los más fuertes vientos del primer cuadrante, los que en épocas fijas del año baten con mayor fuerza toda esa parte del litoral de Cuba. Ninguno de los otros cuatro puertos reunía ventajas semejantes de inexpugnabilidad, protección contra las olas y resguardo del viento; ninguno tampoco podía ocultar en su interior un gran número de naves sin que un solo mástil pudiese ser descubierto por los extranjeros en asecho a distancia en el mar.

A las ventajas citadas en el párrafo anterior uníanse otras. De la segunda mitad del siglo XVI en lo adelante, el puerto escogido para la concentración de las flotas en el sector mencionado de la costa cubana antes de lanzarse a cruzar el Atlántico rumbo a España, era necesario que tuviese fácil comunicación por tierra con la costa cubana del sur. Este era un requisito de gran valor estratégico. Gracias al mismo, podrían despacharse por líneas interiores, ventaja decisiva en la guerra, avisos veleros rápidos al través del Caribe, a Yucatán y Veracruz, la América Central, Portobelo y Cartagena para prevenir a las naves prontas a zarpar rumbo a La Habana, tan pronto como en ésta se advirtiese la presencia de fuerzas navales enemigas apostadas en la costa norte de Pinar del Río. Bahía Honda, Cabañas y Matanzas eran puertos totalmente in-comunicados con la costa sur. Los dos primeros, por la Cordillera de Los Organos; Matanzas, por la infranqueable Ciénaga de Zapata. Mariel, el puerto de condiciones menos desfavorables del sector, tampoco tenía camino directo por tierra llana a la costa meridional, debiéndose hacer una desviación hacia



Guanajay por entre terreno quebrado para buscar entonces vía recta a Majana. El puerto habanero poseía, en cambio, la más corta y directa comunicación con la costa sur por Batabanó, surgidero más oculto y protegido que Majana. Batabanó hallábase en una posición excelente, tan ventajosa como la de Majana para la comunicación con Yucatán, y navegándose a la capa de toda la costa sur de Cuba en dirección al este, más ventajosa que la de Majana para dirigirse a los puertos de la América Central, sobre todo a los más importantes de Portobelo y Cartagena, donde los buques de la flota tomaban a su bordo las grandes riquezas del Perú y de la Nueva Granada. La Habana, además, podía mantener, como mantuvo en todo tiempo, por Batabanó, comunicación segura, rápida y fácil con Trinidad, Saneti Spíritus, Bayamo y Santiago de Cuba. En resumen, tanto en lo que se refiere a las condiciones geográficas intrínsecas de su puerto, como a la facilidad de comunicaciones por Batabanó con todo el sur de Cuba y el mar Caribe o de Las Antillas, las ventajas de La Habana sobre los otros cuatro puertos del sector eran absolutas e incontestables.

Aparte de lo expuesto, La Habana contaba con todas las facilidades necesarias para un puerto concurrido, base estratégica militar y apostadero de las fuerzas navales españolas en el Caribe, con una península especialmente dispuesta por la geografía para asiento de una gran ciudad. Poseía las facilidades indispensables de aguada y contaba con todos los materiales indispensables para la construcción de fortalezas y de edificios de todas clases. Las canteras de Jaimanitas y Capellanías, ofrecían abundante material rocoso de la mejor calidad para tales construcciones. Así lo atestiguan los bastiones del Morro y la Cabaña, las gruesas y seculares paredes del Castillo de la Fuerza y el Convento de San Francisco, los restos de las murallas, y en épocas modernas, el Palacio de los Capitanes Generales, hoy Ayuntamiento, la Catedral, el edificio del Tribunal Supremo y otros muchos de la parte antigua de la ciudad. Constructores a la romana, los españoles usaron a discreción esos materiales que tenían a la mano, empleados todavía actualmente en las construcciones de tipo más sólido. La abundancia de piedra caliza en terrenos inmediatos a la ciudad, permitió asimismo, la fabricación de toda la cal necesaria; las playas inmediatas proporcionaron la arena para el mortero; y los grandes depósitos de arcilla en terrenos no distantes del puerto, permitieron la fabricación de ladrillos y de la tradicional y sólida teja española, bella y duradera, para todas las construcciones. Los bosques, a corta distancia, proporcionaron maderas duras de la mejor calidad, acarreadas más tarde de lugares lejanos, a medida que el hacha y el fuego hacían grandes claros en el arbolado. Este abasto de madera continuaron proporcionándolo los bosques habaneros hasta fines del siglo XVIII y principios del XIX, sin que el suministro de maderas ligeras haya cesado hasta el día de hoy. El puerto habanero contó, por tanto, en abundancia, en su región alledaña, con todos los materiales indispensables, excepto el hierro, para la construcción no sólo de sus defensas y de sus primeras casas en reducido número, sino para la edificación de la gran ciudad que llegó a ser La Habana en los siglos posteriores, hasta el momento presente.

Aún con todas las ventajas que se dejan mencionadas, en cuanto a posición estratégica para la navegación y con respecto a las condiciones del puerto mismo y de la región alledaña más inmediata, La Habana, como ciudad, no hubiera

podido desarrollarse con amplitud, sin embargo, sin la firme base de sustentación de la zona aledaña mucho más amplia, que llegó a constituir la provincia con sus actuales límites, aproximadamente. Un gran núcleo de población urbana, no puede ni ha podido nunca desarrollarse sin una segura fuente de abasto próxima, bastante para suplir, cuando menos, las exigencias mínimas de la alimentación, la habitación y otras necesidades primarias del hombre. Esa zona aledaña en su parte inmediata y en la distante, proporcionaron, gracias a las condiciones del suelo y de la topografía, al núcleo primitivo de La Habana, y a las tripulaciones y los pasajeros de las flotas, los medios de subsistencia de producción local entonces conocidos en Cuba: ganado mayor y menor, productos de la agricultura indígena, yuca al natural y en forma de casabe, boniato, maíz, etc.; con más, los nuevos ramos agrícolas y la cría de las diversas clases de animales domésticos introducidos por los conquistadores. Para lo primero, contó la villa con los numerosos hatos y corrales en que fueron distribuidas las tierras abundantes en pastos, correspondientes a la actual provincia —según lo indican los círculos de tales mercedes, en los mapas del siglo XVIII y algunos del XIX. Para lo segundo, con tierras muy fértiles, en lugares incluidos hoy dentro del perímetro de la ciudad —tan cercanas se hallaban— y en otros inmediatos. En esas tierras se multiplicaron en número creciente las estancias, conucos y sitios de labor, destinados a la producción de “mantenimientos”. Cuando en 1574 el Oidor Alonso de Cáceres dictó sus Ordenanzas Municipales, lo que pudo observar respecto a la tendencia a la multiplicación de las tales estancias, conucos y sitios, y a la urgencia y necesidad de los productos de los mismos, lo indujo a disponer que se autorizase la concesión de terrenos para dichos cultivos, aún dentro de las tierras ya mercedadas para corrales y hatos, pese a la oposición de las personas en posesión de estas grandes mercedes. En las proximidades de La Habana se comenzó, por tanto, con la producción creciente de artículos de subsistencia por agricultores en pequeño, dentro de los hatos y corrales, la parcelación de las grandes fincas ganaderas, proceso de subdivisión del latifundio ganadero continuado hasta nuestros tiempos.

Inciñada la tendencia a la producción agrícola de tipo comercial por el paso regular de las flotas y las facilidades para la exportación, en los ejidos de La Habana comenzó en la última década del siglo XVI, el cultivo de la caña con mayor amplitud de la conocida hasta entonces y la erección de los primeros trapiches para la fabricación del azúcar. Contemporáneamente, había pasado a ser el tabaco un producto de exportación en todas las Antillas y empezó asimismo, a sembrarse también en terrenos de los mencionados ejidos. Este cultivo no tardó en extenderse a las márgenes del Almendares y ganó terreno, corriente arriba, hasta Calabazar y otros lugares próximos. La producción tabacalera llegó a ser bien pronto muy abundante. Así lo indican los nombres de pueblos como Santiago de las Vegas y San Antonio de las Vegas, y la prisa con que el Fisco de la Metrópoli se apresuró a crear el monopolio del tabaco, fué motivo de descontento y hasta de franca rebelión contra las autoridades de los irritados y extorsionados cultivadores.

La producción agrícola de la zona aledaña de La Habana contó ya a principios del siglo XVII, con una variedad de artículos: ganado mayor y menor, caña, tabaco, los llamados “mantenimientos” y las crías de animales domés-

ticos, a lo que se sumaba la extracción de madera para las construcciones navales, edificios en la ciudad y otros usos. La diversificación agrícola, que fué un hecho desde temprano en las tierras habaneras, sirvió de indispensable base de sustentación a la ciudad en proceso gradual de crecimiento, y le proporcionó una fuente de ingresos, aún cuando fuese todavía pequeña, procedente de la exportación. Adicional al situado de México destinado al sostén militar del puerto, y a los beneficios producidos por el paso de las flotas, con estadías más o menos prolongadas en el mismo, el valor de la producción agrícola local resultaba importante.

De una manera gradual, la producción azucarera, la tabacalera y la de artículos de subsistencia, sin merma de la ganadería mayor y menor y de la cría de animales domésticos, se extendió al interior de la región, tanto hacia la tierra llana del oeste, el suroeste y el sur, como a los fértiles valles situados en los terrenos quebrados del este, en las zonas de Jibacoa, Bainoa y Aguacate. En la segunda mitad del siglo XVIII, un nuevo cultivo, el del café, hizo su aparición en las cercanías de La Habana, en terrenos del Wajay, y a principios del siglo XIX se extendió rápidamente por todo el territorio de lo que es hoy la provincia. Centenares de bellos cafetales se fundaron en las fértiles tierras llanas del oeste, el suroeste y el sur, cambiando aspectos fundamentales del paisaje, con un nuevo y más hermoso tipo de fincas rústicas y de arbolado. Desde Batabanó hasta Artemisa por el sur, y en las tierras de toda la mitad occidental de La Habana, el café se extendió sumándose al ganado, el tabaco, la caña y los frutos menores. Estos últimos acrecidos en calidad y en cantidad, porque los cafetales procuraron y lograron abastecerse a sí mismos en mayor proporción que los ingenios. Ninguna otra región de Cuba mostró la variedad, calidad y cantidad de cultivos que La Habana, base de sustentación y de enriquecimiento de la capital, mercado consumidor de tales productos, del movimiento del puerto, salida excepcionalmente ventajosa para toda producción agrícola exportable. De esta manera, el puerto, la ciudad y la creciente zona agrícola aledaña, integraron una fuerte unidad económica, la cual se sostenía a sí misma en condiciones más ventajosas que las demás zonas en cultivo del territorio cubano. La geografía creó el dispositivo económico general de toda la región. El hombre por su parte, guiado más por su instinto natural y por la presión de sus necesidades que por la reflexión, se acomodó el "habitat" geográfico, y aprovechó todas las ventajas del mismo para la creación, con fuerza propia, de la gran comunidad habanera, urbana y rural.

La acentuada baja de los precios del café en el pasado siglo XIX, década de 1840 a 1850, determinó una reducción general de la producción cafetalera en Cuba, la cual acabó por desaparecer y ser sustituida totalmente en la provincia de La Habana —no sin un período intermedio de muy serio quebranto económico— por el mayor desarrollo de la producción de caña, tabaco y ganado. En lo que va de siglo, con la rapidez y facilidad de comunicaciones con los Estados Unidos, nuestro gran vecino del norte, proximidad geográfica determinante de relaciones económicas y políticas muy estrechas, las fértiles tierras de la región habanera han sido aplicadas al desarrollo de otros muy importantes cultivos. Sólo la geografía, en lo que toca a la fertilidad del suelo y las condiciones del clima de la región, así como a la corta distancia del mercado ameri-



cano y a la distinta naturaleza de la producción agrícola americana comparada con la nuestra, obra también de la geografía, pudo hacer posible tales nuevas ramas de producción. Los recientes renglones agrícolas han sido principalmente frutas y vegetales frescos de diversas clases, los más prometedores de la agricultura habanera y cubana en general. Habanera principalmente, porque es la región aledaña de la ciudad de La Habana, considerada ámpliamente, la que posee mayores facilidades para exportar artículos de la clase indicada a los Estados Unidos, debido al hecho de requerir dichos artículos la mayor rapidez y la mayor garantía de que no sufrirán deterioros o daños en el transporte. Estas valiosas actividades productivas para las cuales la geografía favorece la región, no han disminuído el interés por la producción de caña, a tal punto, que la provincia habanera elabora mayor cantidad de azúcar por kilómetro cuadrado que cualquiera otra, con la sola excepción de Matanzas, la cual ocupa el primer lugar. Las proporciones en la producción por kilómetro cuadrado en la zafra de 1944, fueron las siguientes: Matanzas, 405 sacos por Km. cuadrado; Habana, 329; Las Villas, 286; Camagüey, 276, Oriente, 210; y Pinar del Río, 93 sacos. Es oportuno hacer constar, de paso, que las provincias de Matanzas y Habana son las que cuentan con mayor número de colonos, 13,360, en el citado año de 1944, de un total de 34,330 colonos en toda la República. La mayor producción azucarera de ambas provincias es una prueba decisiva a favor del pequeño productor.

Un hecho que no debe pasarse por alto, obra también de la geografía, es que la gran zona aledaña de la Capital ha estado complementada por otras dos más, tributarias del desarrollo de la Capital, las cuales han contribuído a hacerlo posible en toda su plenitud. Estas dos zonas son: una, la gran plataforma submarina que sostiene todo el Archipiélago de Los Canarreos, inclusive la Isla de Pinos y el Banco de los Jardines y Jardinillos; otra, el territorio de la actual provincia de Pinar del Río. La gran plataforma submarina mencionada, se halla al sur de la provincia habanera, de la Ciénaga de Zapata, adscripta a Las Villas, y al sur también de gran parte de Pinar del Río, pero por imperativos de la geografía, esa gran plataforma, con las tierras sobre ella emergidas, ha sido un factor del desarrollo de La Habana exclusivamente. En cuanto a la región pinareña, ha sido tributaria de La Habana por causas geográficas superiores a la voluntad humana, dentro de las condiciones que han prevalecido hasta el presente, desde el comienzo de la colonización española. La geografía ha dividido Pinar del Río en dos grandes secciones, la septentrional, más quebrada y estrecha, entre la Cordillera de los Organos y el mar; la segunda, llana o más suavemente ondulada, y más larga y ancha, entre dicha Cordillera y el litoral marítimo del sur. La comunicación entre una y otra región ha sido y continúa siendo escasa y difícil. La región norteña ha tenido invariablemente comunicaciones mucho más fáciles con La Habana que con la región del sur, tanto por sus puertos y embarcaderos como por tierra. En lo que a la región meridional corresponde, ocurrió durante siglos y ocurre actualmente un hecho similar. Esa región del sur tenía sus embarcaderos en la costa, Dayaniguas, La Coloma, Punta de Cartas, Bailén y Cortés, principalmente, por los cuales embarcaba su tabaco y algunos otros productos para Batabanó y La Habana, y recibía de ésta todos sus abastos. Tal vía de comunicación marítimo-terrestre pina-

reño-capitalina, adquirió mucha mayor importancia con la conexión ferroviaria entre el Surgidero de Batabanó y La Habana, y el establecimiento de una línea de vapores destinada a efectuar viajes de ida y vuelta del Surgidero al puerto de Cortés, tocando en los embarcaderos mencionados. Hasta quedar terminada en el presente siglo la construcción del ferrocarril de La Habana a Guane, y las carreteras que unen la región meridional pinareña a La Habana, la vía marítima del sur fué el medio esencial de transporte, excepto para el ganado, que marchaba por sí mismo desde sus potreros respectivos a la región habanera. La dependencia de las dos regiones respecto de La Habana, se debe no sólo a los fundamentales hechos geográficos indicados. La hace inevitable la falta de un puerto en Pinar del Río, situado convenientemente para poder servir de centro de transporte y comunicación de la provincia con el extranjero, deficiencia determinada, en buena parte, por la topografía pinareña. Pinar del Río ha estado y está obligado a usar el puerto habanero, sin que se vea cómo esta realidad esencialmente geográfica pueda ser cambiada. Las otras provincias, con puertos bien situados y de extensa región de sostén todas ellas, han podido vivir independientemente; Pinar del Río, no.

Con su extensa región costanera y sus numerosos islotes y cayos emergidos, además de la extensa Isla de Pinos, la plataforma submarina meridional, proporcionó siempre a La Habana elementos de vida, sostén y crecimiento valiosísimos: pescado y mariscos para el consumo diario en gran abundancia y de excelente calidad; maderas finas para la fabricación de muebles y otros objetos; maderas duras para la construcción de grandes edificios y de traviesas de ferrocarril; carbón vegetal y leña de panadería; corteza de mangle colorado y de patabán para el curtido de cueros; y esponjas de fina calidad, tanto para el consumo nacional como para la exportación. Todas estas producciones de la plataforma y sus tierras emergidas, unidas a las de la zona baja costanera, más fácilmente explotable del lado del mar que del de la tierra, han servido de sostén durante años y años, a la flota pesquera de veleros mayor conque ha contado la nación cubana.

Los hechos de carácter esencialmente geográficos que se dejan sumarísimamente apuntados, demuestran sin dudas de ningún género, que la ciudad de La Habana ha llegado a ser lo que es esencialmente por las condiciones peculiares ventajosísimas de su posición geográfica general; de su puerto, como base naval y comercial; y de su extensa región aledaña provincial, con más las dos grandes regiones tributarias a que se ha hecho referencia. Prueban, asimismo, que el progresivo crecimiento de la Capital y de la producción en todo el occidente de Cuba que sirve de sostén a la ciudad y a la población de los campos, se ha desarrollado en casi total independencia del resto de la Isla. Matanzas, con sus dos puertos, el de su nombre y el de Cárdenas, ha tenido sus comunicaciones propias con el exterior. Otro tanto puede decirse de Las Villas, con Cienfuegos y Casilda; de Camagüey, con Nuevitás; y de Oriente, con Santiago, Guantánamo, sus numerosos puertos de la costa septentrional y Manzanillo. La extensa parte de Cuba constituída por tales provincias, no se ha ligado en comunicación diaria de carácter comercial con La Habana, sino en tiempos recientes, mediante la construcción de vías férreas y carreteras. Tal conexión, aún cuando el hecho se pase generalmente por alto, ha venido a beneficiar preferen-

temente dichas cuatro provincias, a virtud de que siendo la ciudad habanera el centro de consumo más importante de la República, la mayor facilidad de las comunicaciones ha significado la creación de posibilidades para la transportación de los productos de las mismas al mercado habanero: ganado, leche y otros productos de lechería, de Oriente, Camagüey, Las Villas y Matanzas; granos, plátanos y otras viandas más, frutas y otros productos de la tierra de fácil descomposición, primeras materias para las industrias habaneras, etc. De manera que el gran núcleo urbano habanero creado independientemente por la geografía, contribuye poderosamente hoy a la producción de todos los artículos mencionados en la República. La Habana envía, desde luego, gran cantidad de los productos de sus industrias a esas mismas provincias, pero falta hacer una cuenta que permita apreciar a qué lado favorece el balance en ese intercambio comercial, si a la región habanera del occidente cubano, "créalo o no lo crea" algún lector, o a todo el resto de Cuba. El autor de este artículo no pretende en ningún sentido sobreponer La Habana al resto de Cuba. Sólo quiere dejar constancia de una realidad no percibida claramente, y que da lugar a errores de apreciación.

El desarrollo de la ciudad de La Habana y de su región aledaña provincial, brevísimamente apuntado en toda la parte precedente de este trabajo, se ha producido, queda repetido reiteradamente, en lo fundamental del mismo, a lo largo de líneas determinadas por factores geográficos de acción constante y facilitado e impulsado decisivamente por los mismos. El hombre, creador de la historia, ha hecho su parte; una gran parte, desde luego. Las posibilidades ofrecidas por la geografía han sido aprovechadas, y la ciudad y la provincia han llegado a ser lo que son gracias a la íntima conexión entre lo geográfico y lo histórico. La acción humana, desarrollada dentro del marco del dispositivo geográfico, ha seguido las líneas de menor resistencia, más instintiva que reflexivamente, lo cual ha sido propio del hombre en todas las edades. Buena guía, en lo fundamental, ha sido para el hombre en las edades pasadas el instinto; nunca guía única a la cual pueda entregarse, mucho menos a medida que se avanza por los caminos de lo que llamamos civilización. Así pues, el ojo crítico del observador puede advertir errores, fallos y deficiencias en el desarrollo general de la ciudad y de la provincia en lo que a la acción humana corresponde. En cualquier parte de la tierra, además, la acción del hombre ha comenzado a ser, ciega y fatalmente, un proceso de acomodamiento inicialmente destructivo. Para levantar su hogar, el hombre ha tenido que comenzar por limpiar el campo y tomar del bosque cercano los materiales para el mismo. Igual procedimiento puso en práctica para cada uno de sus primeros cultivos. Así, en todo lo demás. El proceso de acomodamiento destructor se produce sin intermitencias durante siglos. Llega, no obstante, un día en que es indispensable iniciar o intensificar el trabajo en sentido inverso; de lo contrario, el hombre agota los recursos naturales y se destruye a sí mismo o se ve forzado a la emigración. La provincia habanera estaba, al iniciarse la ocupación española, cubierta de bosques; apenas quedan restos, con todo el menoscabo que ésto significa para el habanero en todos sentidos. La vasta y rica zona de la plataforma continental, citada varias veces en este trabajo, explotada en forma destructora también, ha visto mermarse hasta el agotamiento la abundosa riqueza que durante siglos ofreció a La Habana.

No son necesarios más ejemplos para llegar al convencimiento de que si la crecida cifra de habitantes de La Habana y de su región de sostén, no han de deslizarse por el camino de un progresivo e irremediable empobrecimiento, significativo de una inevitable decadencia, se requiere el atender prestamente a la reparación de los daños ocasionados por la ceguedad destructiva del instinto. Los señores ingenieros, la profesión a la cual compete en el conjunto de vocaciones de una comunidad civilizada el planear y el construir en lo material de las cosas, vienen empleando últimamente entre nosotros el término de “plan regulador” cuando se trata de proyectar la rectificación de un crecimiento urbano que ha seguido meramente las líneas de menor resistencia en relación al interés individual, a fin de encauzar e impulsar reflexiva y técnicamente dicho crecimiento por derroteros adecuados, con atención a las conveniencias humanas, las de orden estético inclusive.

Creo sinceramente que no sólo la ciudad de La Habana sino la provincia habanera en su conjunto, inclusive la plataforma sumergida del sur con las tierras emergidas de la misma y la región costanera que la bordea, requieren con urgencia un “plan regulador” también, destinado a reparar la imprevisión y los errores del pasado, muchos de los cuales continúan produciéndose y aún agravándose en lo presente. El autor tiene conciencia de que no posee la preparación necesaria para proyectar tal plan de conjunto, ni aún en las líneas más generales de éste. Reconoce, asimismo, que ese “plan regulador” no puede ser una obra individual a causa de sus múltiples aspectos técnicos. En el de la ciudad de La Habana han colaborado y continúan colaborando muchas inteligencias de primer orden. Para el de la provincia se necesitarán en mayor número y con una mayor diversidad de preparación técnica, puesto que será indispensable resolver un mayor número de problemas de la más vasta naturaleza. Pero si el autor no puede hacer el plan, se considera en el deber de apuntar algunas ideas de orden general respecto al mismo.

En el desarrollo de las vías de comunicación de la provincia, factor esencial para el crecimiento y la consolidación de la economía de la misma, el instinto y la reflexión actuando conjuntamente, han legaldo a crear un sistema de comunicaciones terrestres— caminos vecinales, carreteras y vías férreas— el más amplio y bien coordinado de las provincias, con el centro de convergencia del mismo en la ciudad de La Habana, situada a distancia casi equidistante de los límites septentrionales de Pinar del Río y Matanzas. Esas vías conectan no sólo el territorio habanero con la capital, sino con las regiones norte y sur de Pinar del Río y con las mismas partes septentrionales y meridionales de Matanzas, prolongándose en este caso por el sur hasta Cienfuegos, y por el centro a Las Villas para seguir a Camagüey y Oriente. No obstante la amplitud de esa red de comunicaciones habaneras, que ha seguido las líneas de menor esfuerzo establecidas por la topografía, el estudio de un mapa de la provincia permite apreciar que hay varias zonas de la misma carentes todavía de carreteras esenciales. La zona del norte de La Habana a Matanzas tiene proyectada y en construcción la llamada “Vía Blanca”, de una enorme importancia en todos los órdenes, a mi juicio. La región costanera también al norte, que va de La Habana a Ma-

riel, requiere también la construcción de una carretera paralela a la central, cercana a la costa para el desarrollo de las playas y de las tierras de toda la zona.

En el sur falta, asimismo, la construcción de una carretera que cruce la provincia de un extremo a otro, conectándose por una parte con la carretera de Pinar del Río y por la otra con la de Matanzas. Aparte de estas vías de mayor importancia, la provincia demanda la construcción de carreteras que establezcan la inter-comunicación de todas las que radian de la capital, sin contar conque hay que considerar como parte del "plan regulador" la gradual sustitución con la mayor rapidez posible de los caminos vecinales por carreteras bien construídas. Las obras señaladas requieren considerable inversión de capital y tiempo largo para ir completándose pero debe trabajarse sin descanso en el plan constructivo, el cual proporcionará trabajo, fomentará vigorosamente el desarrollo económico, y pagará con creces el capital y el interés de la inversión por fuerte que ésta sea.

Cuando el hombre comienza a establecerse y multiplicarse en un país despoblado o semi-salvaje, su acción es necesariamente destructiva en muchos aspectos. Ha de talar el campo para levantar su hogar y comenzar sus primeros cultivos, y esta obra se prolonga sin término durante años y siglos, con el efecto de cambiar el aspecto del paisaje, modificar la actividad de la erosión, cambiar el régimen de las corrientes de agua y producir otros múltiples efectos ampliamente estudiados en todas las ramas de la geografía. Esa obra destructiva va acompañada, desde luego, de una cierta acción constructiva, en el estudio de la cual no puedo detenerme, salvo en el aspecto de que la tala de los bosques viene seguida de la introducción de nuevo arbolado y de nuevos cultivos. En la provincia de La Habana, lo vieron nuestros antepasados y lo estamos viendo nosotros actualmente. Los bosques vírgenes de la provincia que bordeaban hasta el mismo puerto habanero han desaparecido casi totalmente quedando sólo mequinos restos de los mismos. En cambio, la flora se ha enriquecido con árboles frutales, maderables y de ornamentación importados de lejanos países y con nuevas plantas industriales, etc., de tal manera, que los taínos y siboneyes primitivos no conocerían la provincia aún por el solo hecho de los cambios determinados en el paisaje con respecto al arbolado y a los cultivos. En este orden a que me estoy refiriendo, el instinto y el interés individual han sido los guías y los propulsores. Falta ahora que sean suplidos con la reflexión y la consideración de las necesidades colectivas, inmediatas y a largo plazo. Urge un plan de repoblación forestal en la provincia, tanto en las regiones de terreno quebrado de la misma como en las llanas y de tierra baja y cenagosa. Ese plan de repoblación debe estudiarse por técnicos de diversas categorías, teniéndose en cuenta el devastador efecto de los ciclones en La Habana y la mayor o menor resistencia que ofrecen ciertos árboles a la furia de aquéllos. La provincia de La Habana con un plan de re-forestación bien ejecutado en un número de años, puede llegar a convertirse en un verdadero jardín, triplicando o cuadruplicando el rendimiento económico de las tierras y haciendo más plácida, sana y agradable la vida en nuestros campos.

Todavía me permitiré apuntar otro elemento del plan regulador provincial. Consiste éste en el desarrollo de la gran plataforma sumergida meridional con



su límite al sur de Isla de Pinos. Esa gran plataforma fué una gran fuente de riqueza, en la cual el impulso ciego del instinto y el del interés individual exclusivo, han realizado durante años y años una acción devastadora. Las principales fuentes de riqueza de esa gran plataforma, han sido casi destruídas. En primer lugar las maderas de los cayos, islotes y regiones costaneras inmediatas, inclusive Isla de Pinos, han desaparecido casi totalmente, mermándose las maderas en sí, para todos los numerosos usos de las mismas, así como para la producción de carbón vegetal, muy necesario todavía en la provincia. Las ricas especies de peces de excelente calidad, cangrejos, langostas y otros mariscos están casi agotadas. Las esponjas, base de una industria pesquera que fué fuente de riqueza para el Surgidero de Batabanó, con su gran flota de barcos esponjeros, sus almacenes para la preparación y envase de las esponjas destinadas al consumo nacional y en parte muy considerable a la exportación, están casi extinguidas, con la ruina de los pescadores y la decadencia del Surgidero. Urge procurar en la medida en que ello sea posible la restauración y el acrecentamiento de todas esas grandes fuentes de riqueza, la pérdida de las cuales significa un fuerte quebranto para la economía habanera y la nacional. No sé hasta qué punto esa reconstrucción será posible, ni en qué forma ni a qué costo; pero creo que pensando en lo inmediato y en lo lejano hay que proyectar un "plan regulador" para esa zona que, aunque se extiende por la parte sur a los límites de tres provincias, es tributaria esencialmente de La Habana.

Como parte de ese "plan regulador" y en estrecha conexión con el turismo nacional, cada día más considerable y que debe fomentarse grandemente, y con el turismo extranjero, norteamericano especialmente, hay que tratar de tomar posesión, digámoslo así, para tales fines, de todo ese extenso mar interior nuestro enteramente abandonado hasta el presente. Los mares del norte de la provincia y de toda la costa cubana de San Antonio a Cabo Hicacos, están batidos fuertemente por los "nortes" durante la estación invernal, la más apropiada como nadie ignora para el turismo nacional y de afuera. En marcado contraste, en todo ese mar interior prolongándose por el sur de Pinar del Río y por el sur de la península de Zapata hasta Cienfuegos y Trinidad, la placidez es completa en esos meses, con temperatura y tiempo ideales para excursiones marítimas de placer en barcos de vapor o de vela, regatas, excursiones de pesca, etc. Hay ahí un campo de desarrollo muy considerable al que entiendo debemos prestar atención. Para ello he señalado ya la necesidad de ensanchar la carretera que por Managua, San Antonio de las Vegas y Batabanó une La Habana con el Surgidero y la comunica con todo ese vasto mar interior nuestro. Una carretera de ese tipo sería la base, en primer término de un mayor desarrollo económico de toda la zona aledaña a ambos lados de la misma y del de la capital en profundidad hacia el sur, como está ya produciéndose, brindándole mayores facilidades de residencia a una parte de la población habanera más congestionada cada día. En segundo lugar, el cual quizás no tardaría en llegar a ser el primero, abriría las puertas de ese turismo hacia nuestro extenso mar interior, del cual nunca hemos tomado posesión sino para explotar hasta el agotamiento sus riquezas naturales.

Es posible, casi puedo darlo por seguro, que las ideas expuestas parezcan creaciones de una calenturienta y desorbitada fantasía, para emplear una ex-

## DESARROLLO DE LA HABANA Y SU PROVINCIA

presión de uso muy corriente en la actualidad. Si así fuese, confieso mi falta. Creo tener una excusa. Los geógrafos y aunque yo no lo soy me complazo en estar entre ellos tanto como puedo, en disfrutar de su amable compañía y en honrarme participando modestísimamente en sus estudios y en sus trabajos, estamos acostumbrados a la contemplación de inmensos panoramas, considerándolos como "habitat" del hombre en íntima relación con las necesidades de éste. Los historiadores, grupo dentro del cual puedo considerarme con algunos modestos títulos, también estamos habituados a la contemplación de los inmensos panoramas del desarrollo humano en lo pasado, y a considerar éste, a virtud de una irrefrenable propensión del espíritu, en sus igualmente vastas proyecciones futuras. Así pues, en mi doble carácter de aficionado a la geografía y de cultivador de la historia, que marchan indisolublemente ligadas, no se extrañe que pueda incurrir en la falta de "fantasear" con exceso en ambos campos. Mis fantasías, si algo tuviesen de aprovechable, habrían de ser rectificadas y circunscritas a lo justo por los hombres de ciencia y los técnicos llamados a la formación del plan regulador provincial, de manera que no ofrecen peligro alguno. Bien se puede, por tanto, excusarme que en campos que me son particularmente agradables, deje libre rienda a la imaginación.

---

