

Ocupa La Habana un Lugar Cimero Entre las Grandes Capitales

Por **ANGEL GUTIERREZ CORDOVI**

Especial Para **EL MUNDO**

Estudios realizados por el ingeniero cubano Luis R. Alfonso Cuervo revelan la preeminente posición alcanzada por La Habana, entre otras grandes capitales, pues la de Cuba resulta la mayor, en comparación con la población total del país.

Por ello, indica la alta conveniencia de que se dispersen y diversifiquen la atención y la acción constructiva nacional por todos los ámbitos del país, porque permitiría mayor expansión de la riqueza al igual que su distribución proporcional.

Vertiginosa Urbanización

Es notable la revelación que hacen los censos de la primera mitad de este siglo, que ponen de manifiesto el fenómeno de hipertrofia urbana de algunas ciudades capitales de naciones —nos dijo el ingeniero Alfonso Cuervo—. Sus perjudiciales inconvenientes inmediatos y graves consecuencias ulteriores, han sido observados, estudiados e informados, por prominentes economistas en los pocos casos ocurridos en distintos países del orbe durante los dos o tres últimos siglos, destacando entre ellos el caso de La Habana, para preocupación nuestra, por la vertiginosa ascendencia de su urbanización general.

Actualmente la población total nacional de Cuba es de unos cinco millones y medio de habitantes, de los cuales corresponden millón y cuarto a la población urbana de la Gran Habana, o sea la consolidación efectiva a que han llegado en estos últimos años, por sus respectivas extensiones interconectadas, las zonas urbanas de los municipios de La Habana, Regla, Guanabacoa, Marianao y también algunas de los colindantes municipios de Santa María del Rosario, Santiago de las Vegas y Bauta.

Al presente está casi por com-

pleto urbanizada el área total de 113 kilómetros cuadrados del municipio de La Habana y edificada en sus dos tercios aproximadamente, resultando con una población actual, bajo régimen urbano, de alrededor de 900,000 habitantes.

El municipio de Regla, el más pequeño de Cuba, no tiene desde hace varios años ningún espacio o zona rural, sino que sus tres kilómetros cuadrados de área total están urbanizados desde largo tiempo y alcanza en la actualidad una población bajo régimen urbano de unos 50,000 habitantes en una zona precisamente intercalada entre las zonas urbanas de La Habana y de Guanabacoa, con las cuales integra una sola área urbana consolidada e interconectada por completo.

Las zonas urbanas del municipio de Guanabacoa que están interconectadas y consolidadas con las de La Habana directamente y a través de las de Regla, alcanzan ya una población bajo régimen urbano de unos 80,000 habitantes.

Las zonas urbanas del municipio de Santa María del Rosario que están conectadas y consolidadas con las de La Habana directamente y también mediante las de Guanabacoa, suman una población actual bajo régimen urbano de unos 20,000 habitantes. Se trata de la urbanización extensiva y a lo largo de la Carretera Central, por medio de "repartos" sucesivos, desde Luyanó hasta más allá del Cotorro.

Las zonas urbanas del municipio de Santiago de las Vegas que están interconectadas y consolidadas directamente con las de La Habana, ya tienen unos 20,000 habitantes de población bajo régimen urbano.

Las zonas urbanas del municipio de Marianao que están interconectadas y consolidadas directamente con las de La Habana, suman una población bajo régimen urbano de unos 190,000 habitantes, que va aumentando desahoradamente.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Y por último, las zonas urbanas del municipio de Bautá que están interconectadas y consolidadas mediante las zonas urbanas del municipio de Marianao con las de La Habana, alcanzan ya a una población bajo régimen ur-

bano de no menos de 10,000 habitantes, que también va aumentando rápidamente, ya que la mayor extensión y población de la Gran Habana se desarrolla hacia el Oeste y Suroeste de La Habana.

22.73% de la Población Nacional
 Los datos precedentes evidencian la realidad de la convivencia consolidada bajo un mismo régimen urbano, de una población total de 1,250,000 habitantes, dentro del área urbana total de la Gran Habana, hecho que establece la muy discriminatoria proporción de 22.73 por ciento de nuestra población total nacional y cuyo proceso indica que va incrementándose con un valor matemático que determina un desorbitado exceso para el presente año de 1951 y los próximos venideros, debido racionalmente tan sólo al vértigo afluente "a La Habana" que, como enfermizo padecimiento psicológico, parece ya endémico en la población del interior de Cuba.

Las cifras que anteceden y otros datos complementarios dan una sensación actual de que es casi la cuarta parte de nuestra población total nacional la que debemos contar como absorbida por La Habana, apenas transcurrida la primera mitad de este siglo XX.

La formidable Nueva York, segunda gran ciudad del mundo, no es la capital de la nación de los Estados Unidos de América, pero sí es su metrópoli económica y su mayor ciudad, y con sus siete millones y medio de habitantes, en contraste con los 150 millones de la población total continental de aquel enorme país, representa solamente la vigésima parte de la misma, o sea el 5 por ciento. Los últimos censos indican, precisamente, una marcada estabilización en la población de Nueva York y de las mayores ciudades norteamericanas, al par que un aumento en la correspondiente a los centros urbanos más pequeños de todo aquel país.

Capitales

Nombres	Areas	Urbana
Habana	200 k.c.	1.14 mill.
Viena	170 k.c.	1.23 mill.
Londres	600 k.c.	10 mill.

Inconvenientes y Perjuicio Nacional

La situación geográfica de La Habana, a más de 900 kilómetros al Oeste del cabo Maisí y a poco menos de 300 kilómetros solamente del cabo San Antonio, constituye una extraordinaria excentricidad de su ubicación en la costa norte y hacia el extremo occidental de nuestra larga y estrecha isla de Cuba; lo que significa, además, en la práctica y por varios conceptos, un gran inconveniente y un enorme perjuicio nacional, incalculable no sólo por su insospechada cuantía sino quizás también por su naturaleza invisible en cierto modo, ya que el mismo resulta gradualmente como consecuencia de multitud de hechos distribuidos en el transcurso del tiempo.

Copiosas informaciones técnicas de Ingeniería, de Economía y de indoles diversas, todas ellas muy ilustradas y juiciosas ciertamente, demuestran la experiencia de que las verdaderas grandes ciudades del mundo, a pesar de subordnarse en algunos casos a excelentes planes previos de desarrollo, comienzan a hacerse sumamente inconvenientes en casi todos sus aspectos y detalles íntimos y externos después que sobrepasan cierto alto límite de magnitud total.

Siendo ello relativo, como todas las cosas de la Naturaleza, aparece que, con relación a lo que es en conjunto nuestro país y lo que son característicamente todos sus centros urbanos, la ciudad de La Habana, en su magnitud de Gran Habana, ha sobrepasado durante la última década ese alto límite prudencial y ha comenzado a hacerse notoriamente inconveniente en varios y diversos aspectos de interés vital.

La desorbitada, y desafortada expansión de la ciudad de La Habana a expensas de las demás poblaciones y del desarrollo de la producción rural y total del país, hace urgente de modo extraordinario que se disperse y diversifique la atención y la acción constructiva nacional por todos



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

los ámbitos del país, en razón y proporción a las distintas densidades de población y de la producción económica regional, como asimismo a los distintos grados de riqueza natural o potencial en cada región y en cada centro urbano del interior.

La caprichosa, arbitraria y antieconómica centralización que ha venido haciéndose de las actividades económicas de toda la Isla en la ciudad y puerto de La Habana, hacen lentos y demorados, dificultosos y molestos, incontrolables y costosos, los transportes y manipulaciones de mercancías, tanto en el movimiento conver-

gente a La Habana para la exportación como en el de la dispersión de las importaciones para su distribución por toda la Isla. Y en cuanto a esto último, es altamente notoria la realidad de que, siendo nuestra Isla de excesiva longitud y exigua anchura en relación con su área total, los transportes se hacen forzosamente extensos a todo lo largo de ella, con los consiguientes inconvenientes apuntados, máxime cuando es cuestión elemental de Economía y de Comercio de todos sabida, que el transporte es una de las etapas más costosas e inconvenientes en todo tráfico mercantil extensivo, por la propia razón de que le es imprescindible a éste y que precisamente son los transportes terrestres los que mayores inconvenientes presentan y los más difíciles de eliminar.

Razones harto poderosas y evidentes para que muevan a la opinión y a los poderes públicos y privados de la Nación, en el sentido de distribuir y diversificar la aplicación práctica de una política constructiva y de habilitación nacional de obras de ingeniería de uso y de servicio público en gran escala, como es, precisamente, la de impulsar el crecimiento de aquellas poblaciones del interior del país cuya estratégica situación en cuanto a lo económico y lo comercial lo están demandando imperativamente desde hace ya varios años.

Dispersión Racional en E. U.

Sea por último, pero tan encarecidamente como lo que antecede, nuestra llamada de atención sobre otras mayores y más apremiantes y problemáticas preocupaciones de los días que corremos hacia el futuro.

Nos referimos a las posibilidades bélicas del mundo entero, ante las cuales se ha señalado como prudente y ventajosa pauta, la dispersión nacional de la radicación y operaciones de la vida económica de las naciones, por toda la extensión utilizable de sus respectivos territorios, a propósito de lo cual, vienen divulgándose las ideas concernientes en los Estados Unidos de diversas maneras y entre ellas, los discursos de prominentes personalidades, incluso el propio presidente Truman, hace ya varios meses, además de que la práctica de dicha tesis está cada día incrementándose de manera evidente para todos en aquel país ejemplar.

Municipio de	La Habana
"	" Regla
"	" Guanabacoa
"	" S. M. Rosario
"	" S. de las Vegas
"	" Marianao
"	" Bauta

Totales: 7 municipios; 200 kilómetros cuadrados; 1.250,000 habitantes.

O lo que es lo mismo: 6,250 habitantes por kilómetro cuadrado, en que resulta la densidad de la población urbana de la Gran Habana.

Comparación con Viena y Londres

Después de la reciente II Guerra Mundial, Austria quedó reducida a 83,680 kilómetros cuadrados con siete y un tercio millones de habitantes, resultando una densidad de población nacional de 87.63 habitantes por kilómetro cuadrado; y después de numeroso éxodo, su capital, Viena, quedó con uno y dos tercios millones de habitantes dentro de los 170 kilómetros cuadrados de su área urbana, con densidad de 10,000 habitantes por kilómetro

La Gran Habana cubre aproximadamente unos 200 kilómetros cuadrados de área urbana, es decir, casi todos los 113 kilómetros cuadrados del municipio de La Habana, los tres kilómetros cuadrados del municipio de Regla y los 84 kilómetros cuadrados que suman las áreas urbanas de los otros municipios circundantes, en las aproximadas proporciones siguientes:

113 K. cuad.	900,000 habitantes
3 "	30,000 "
25 "	80,000 "
9 "	20,000 "
8 "	20,000 "
35 "	190,000 "
7 "	10,000 "

curadrado. De todo lo cual resulta que la población urbana de Viena es el 22.70 por ciento de la población nacional austriaca.



La isla de Gran Bretaña (Inglaterra, Gales y Escocia), con 229,500 kilómetros cuadrados y 46 millones de habitantes, tiene una densidad de población nacional de 200 habitantes por kilómetro cuadrado, y su capital, Londres, tiene 10 millones de habitantes dentro de su área urbana de 600 kilómetros cuadrados, con 16,666 habitantes por kilómetro cuadrado como densidad. Resultando la población urbana de Londres el 21.74 por ciento de la población nacional inglesa. Los datos precedentes permiten establecer el estado comparativo siguiente:

Población

Densidad	%	País	Nacional
6,250 hxx.c.	22.73	5.1	2 m.
10,000 hxx.c.	22.70	7.1	3 m.
16,666 hxx.c.	21.74	46	m.

(m, nov 8/07)

