



Investigaciones Geográficas (Mx)

ISSN: 0188-4611

edito@igg.unam.mx

Instituto de Geografía

México

Lapidus Radlow, Batia
Transformaciones económicas en los noventa y cambios espaciales en la provincia ciudad de La
Habana, Cuba
Investigaciones Geográficas (Mx), núm. 41, abril, 2000, pp. 150-170
Instituto de Geografía
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56904111>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Transformaciones económicas en los noventa y cambios espaciales en la provincia Ciudad de La Habana, Cuba

Batia Lápidus Radlow*

Recibido: 17 de mayo de 1999

Aceptado en versión final: 27 de agosto de 1999

Las ciudades cambian por el hombre, cambian para los hombres, cambian con la transformación de la sociedad.
Fernando Salinas, 1971

Resumen. Los años noventa del siglo que recién culminó fueron particularmente difíciles para Cuba. Tal situación, propulsó la aplicación de una serie de medidas y reformas económicas que, de modo gradual, han ido adoptando una dimensión regional. En especial, en la provincia Ciudad de La Habana, es posible comprobar el contenido territorial de los nuevos procesos relacionados con el reajuste económico. Es ésta la perspectiva de análisis que propone el trabajo.

Se hace referencia a algunas experiencias prácticas de corte sectorial a través de las cuales se reconocen diferentes vertientes de impacto. Finalmente, se sugiere reflexionar en torno a la capacidad que el territorio posee para adaptarse a los cambios, considerando al hombre como principal protagonista y receptor de los mismos.

Palabras clave: Cambio – transformación espacial (económica), impacto territorial (económico), Ciudad de La Habana.

Abstract. The end of the Twentieth Century has been a difficult time for Cuba. To alleviate this, a series of economic reforms were put into practice and, gradually, the regional dimensions of such actions have become apparent, particularly in the case of the Havana City province. In this context, the following lines examine the territorial implications of such reforms, especially referred to specific sectors of the local economy. The end of the study outline some reflections on the adjusting capacities of the territory, emphasising the role of society, both participating and benefiting from the process.

Key words: Economic transformations, economic territorial impact, Havana.

INTRODUCCIÓN

Las medidas o reformas que se han introducido en la última década del presente siglo en la economía cubana, y que influyeron en numerosos sectores de la vida de la sociedad, han impactado de modo gradual el territorio validándose una vez más, el argumento teórico sobre la sucesión o manifestación más lenta de los cambios territoriales con respecto a los económicos que los provocan. En la actualidad, ya se evidencian transformaciones geográficas que se identifican con la ocupación de nuevos espacios, refuncionalización de otros y diversas variantes de revitalización del territorio nacional.

De modo especial, en la provincia Ciudad de La Habana, es posible comprobar con mayor nivel de complejidad el contenido territorial de los nuevos procesos económico-organizativos presentes en la etapa de reajuste estructural y funcional de la economía.

Lo anterior responde a variadas razones: la radicación de la capital dentro de sus límites político-administrativos, la concentración en su jurisdicción de los organismos de la administración central del Estado y de importantes instituciones culturales, científicas, unidades de servicios, un alto porcentaje de las entidades productivas del país, de fuerza de trabajo calificada, amplia infraestructura vial, así como

* Instituto de Geografía Tropical de La Habana, La Habana, Cuba. E-mail: presidencia@casa.cult.cu

la supremacía en cuanto al número de habitantes. En adición, no pueden ser excluidas las condiciones naturales presentes en la provincia, las cuales constituyen fuertes atractivos para el desarrollo de actividades comerciales, recreativas y turísticas.

Pero antes de iniciar el análisis de las cuestiones territoriales que acompañan a los procesos de transformación económica en la provincia —objetivo esencial de este trabajo— resulta imprescindible abordar primero con óptica retrospectiva, la problemática económica nacional.

CAMBIOS EN EL MODELO DE DESARROLLO. ASPECTOS GENERALES

Aunque 1989 marca el más fuerte viraje en la estrategia económica de Cuba mantenida durante algo más de tres décadas, es importante retrotraerse a lo acontecido unos años antes para comprender el por qué de las reformas y qué otros argumentos, a los cuales no siempre se alude hoy, justificaron también las decisiones tomadas.

Como se sabe, entre 1975 y 1985 los índices económicos que se alcanzaron en el país denotaron un crecimiento significativo de la economía nacional. Pero esos resultados se obtuvieron sobre la base de un modelo de crecimiento extensivo que se reflejaba en la inversión de una proporción cada vez más elevada del ingreso para obtener los mismos resultados de producción.

Ya a inicios del segundo lustro de la década de los ochenta, la situación antes descrita cobra mayores dimensiones, evidenciando un agotamiento rotundo del modelo y problemas en el sistema de dirección de la economía que se había adoptado a partir de la experiencia de los países socialistas de Europa (Carranza, 1995).

En el orden interno, se registraron fenómenos contraproducentes a la eficiencia económica, entre los cuales se hallaban: una política salarial que no logró una acertada correspondencia entre los salarios y los resultados del trabajo, ineficiencias en el proceso

inversionista (largos plazos de ejecución, "gigantismo" en la industria, etc.), insuficiente integración nacional de la economía, desproporciones en los crecimientos sectoriales que condujeron a incrementos en las importaciones, ausencia de una base alimentaria sólida y propia, estructura de exportaciones con predominio de productos primarios y un excesivo consumo de energía, entre otros.

A los problemas internos que se suscitaban en la primera mitad de la década de los ochenta se unieron otros de carácter externo que complejizaban aún más el cuadro económico de la etapa previa al colapso del socialismo en Europa del Este y la URSS. Entre ellas, el recrudecimiento del bloqueo estadounidense, la caída de los precios del petróleo, la abrupta devaluación del dólar —que originó un recorte de casi la mitad de las importaciones en moneda libremente convertible (MLC) en el plan de la economía de 1987— y la gran afectación a la producción azucarera debido a factores climáticos adversos.

A su vez, tanto los factores internos como externos provocaron un crecimiento de la deuda externa del país, a tal magnitud que se declara la suspensión de los pagos ante la negativa de su renegociación, lo que condujo a la anulación inmediata de todos los créditos financieros a Cuba por parte de los bancos internacionales.

En medio de esta vorágine y con el propósito de poner en orden las desviaciones surgidas en la gestión y dirección de la economía, fue instrumentada por parte del gobierno una política denominada "proceso de rectificación de errores y tendencias negativas", que a su vez tenía como objetivos "... revisar a fondo la estrategia, las valoraciones y las creencias acerca de la estructura y funcionamiento de la economía y del sistema en su conjunto..." (Martínez, 1992).

A pesar de que este intento fue truncado por los sucesos de fines de los ochenta, se lograron satisfacer algunas demandas sociales, así como concebir nuevos programas exportadores y de sustitución de importaciones. Como parte de este último empeño se comienza a con-

cretar, a finales de la década señalada, la política de asociaciones con inversionistas extranjeros, en una primera etapa para actuar en las actividades turísticas. La presencia de capital foráneo, como hecho táctico, se materializó en 1988, cuando la recién creada, en 1987, Corporación Internacional de Comercio y Turismo Cubanacán, S. A., empresa independiente con capacidad jurídica propia, entabló por separado acuerdos con empresarios españoles y mexicanos para la construcción y explotación de dos nuevos hoteles en Varadero (Díaz, 1995).

Por otro lado, en 1988 se aprueba el Decreto-Ley 145 que reglamentó el registro de representaciones comerciales de firmas extranjeras para que operaran en el territorio nacional. Fue desde entonces que la presencia de estos entes económicos en la isla comenzó a incrementarse, al registrarse ese mismo año 107 de ellas (CONAS, S. A., 1995).

Las modificaciones suscitadas, si bien no pudiesen calificarse de sustanciales, si constituyen síntomas de cambios en el esquema económico seguido hasta esos momentos, reflejando la necesidad de ir incorporando, ya desde entonces, mecanismos más flexibles de funcionamiento y de reorientación de las relaciones externas cubanas. No es ocioso añadir, además, que durante ese período se fueron introduciendo nuevas técnicas de gestión y "cobró fuerza la organización de cursos y seminarios sobre el marketing y sus más modernas técnicas aplicadas al comercio internacional" (Monreal; Rúa del Llano, 1995).

La desaparición de los mercados socialistas de Europa del Este durante el bienio 1989-1990 catalizó el replanteo de los planes de desarrollo económico en función de garantizar la alimentación de la población y la generación de divisas en el más corto plazo. De este modo, se priorizan tres programas fundamentales: el alimentario, el turístico y el relacionado con la biotecnología e industria médico-farmacéutica. Sin embargo, poco pudo avanzarse en la implementación de los mismos, debido a problemas organizativos internos y a la desin-

tegración de la URSS a fines de 1991, hecho que repercutió en la paralización de todos los convenios con ese país, quien garantizaría los suministros necesarios.

No obstante, debe reconocerse que, aunque fueron limitados los resultados de lo proyectado en esos primeros años de la crisis, sobre todo para el turismo y la industria farmacéutica de base biotecnológica, ello significó un impulso inicial, pues no sólo se generaron ingresos en divisas considerando concepciones estructurales distintas, sino que estas primeras experiencias fueron allanando el camino para transitar hacia estadios posteriores de desarrollo.

A partir de 1993, año en que la economía cubana alcanzó el nivel más agudo de la crisis —teniendo en cuenta el comportamiento de sus indicadores económicos— se tomaron decisiones que estaban encaminadas al saneamiento de las finanzas internas, a minimizar el costo social de la contracción económica y a facilitar la inserción del país en el mercado mundial.

Las disposiciones más relevantes instrumentadas incluyeron el impulso al desarrollo del turismo, la despenalización de la tenencia de divisas, el impulso a la apertura a la inversión extranjera con la ampliación del marco legal para su introducción, la incentivación del trabajo por cuenta propia, medidas en el contexto de saneamiento de las finanzas internas y la reducción del déficit del presupuesto estatal, la apertura de mercados libres para la comercialización de excedentes agropecuarios y productos industriales y artesanales, y otras vinculadas a la reorganización del aparato central del Estado, la restructuración del sistema bancario y financiero, el redimensionamiento empresarial, la introducción de esquemas de autofinanciamiento en divisas y la cooperativización de una parte importante de las granjas estatales en la agricultura.

Las anteriores medidas han sido aplicadas de modo paulatino y han conseguido detener el decrecimiento económico y delinear una ten-

dencia a la reactivación moderada de la economía. Muchas de las transformaciones implican el abandono del esquema de dirección altamente centralizado, por uno mucho más flexible y dinámico, que introduce mecanismos de mercado aun insuficientemente articulados al funcionamiento de la economía interna. Asimismo, en el país se ha concedido espacio a la participación de diferentes formas de propiedad: estatal, mixta, privada, cooperativa e individual, aunque el Estado continúa teniendo la capacidad rectora en la conducción del sistema.

La dualidad característica del modelo económico vigente se refleja en la coexistencia de dos monedas y de dos sectores bien diferenciados en lo funcional: uno que involucra a las empresas estatales tradicionales y otro denominado emergente, dolarizado o internacionalizado, en el que se incluyen entidades generadoras de divisas, que operan en esas monedas sobre bases legales e institucionales autónomas y que se encuentran fuera del ámbito de la planificación centralizada (Díaz, 1997).

A nivel macroeconómico, éstas son en esencia, las modificaciones que ha presentado hasta el momento el modelo económico. Resulta difícil percibir las relaciones causa-efecto de cada medida a nivel territorial y más aún cuando se trata de una porción del país, que por variadas razones, presenta un comportamiento económico-social diferencial y complejo.

De hecho, algunos de los cambios espaciales que se observan en la actualidad, son producto de un proceso de reorientación del desarrollo que comenzó —como ya se ha explicado— antes que fuese aplicado el “racimo” de reformas en la etapa 1993-1995. El tiempo transcurrido ha contribuido a la imbricación de las medidas y respuestas territoriales, como acto inducido de articulación intra e intersectorial, que obedece y es parte de la tendencia integrativa de la estrategia del Estado. Debido a lo anterior, la pretensión de examinar algunos sectores económicos tomados por separado, no estará exenta de recurrencias a interconexiones con otros de ellos.

El problema de la territorialización de las transformaciones económicas será solamente analizado en los sectores turismo, industria, transporte, agricultura y en la actividad inmobiliaria promovida por la inversión extranjera y que se ubica dentro del sector de las construcciones, aunque, por supuesto, no cubrirá el universo de las implicaciones, sino aquéllas que con la información disponible fue posible rescatar.

Asimismo, se incorpora el análisis del sector informal, cuyas características singulares determinan que sea tratado de modo independiente.

TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS EN SECTORES SELECCIONADOS DE LA PROVINCIA CIUDAD DE LA HABANA. MANIFESTACIONES TERRITORIALES

El impacto espacial de las transformaciones económicas se manifiesta en cuatro vertientes:

- a) La ocupación de espacios por nuevas instalaciones (espacios edificados) y actividad agrícola.
- b) La ocupación de espacios por pequeños negocios privados.
- c) La reactivación y reestructuración de espacios para el transporte.
- d) La revitalización y reestructuración del espacio ocupado a causa de una modificación de la función de la instalación ahí existente.

Con relación a la última, se debe señalar que se ha considerado “modificación de la función o funciones” de una instalación a aquellos cambios vinculados al perfeccionamiento o mejoramiento de la función que ésta desempeña (ello exige un cambio en su modo de operación y gestión económica), a la sustitución de su función por otra, o a la adición de otras funciones colaterales.

Tales repercusiones territoriales son distinguibles en cualquier área que se seleccione, en dependencia de sus dimensiones. Quizás en algunos municipios la ocurrencia de alguno

de estos cuatro tipos de impacto sea mayor que en otros, de acuerdo con sus características económicas, sociales y naturales, pero por lo general, los mismos se reflejan de conjunto, de igual modo que se hallan entrelazadas las medidas económicas. Asimismo, debe hacerse la salvedad de que el impacto consignado con la letra b) sólo se asocia con algunas expresiones que se derivan del crecimiento del sector informal, mientras que las tres restantes pueden ser resultado de la implementación, incluso de más de dos medidas.

A la par, la irrupción de las reformas en el medio urbano ha generado la aparición de nuevos espacios que pueden clasificarse de acuerdo con su uso en comerciales, productivos, para el descanso y la recreación, habitacionales, para la transportación y de servicios.

Algunos de estos espacios son polifuncionales, donde el predominio de una función determinada no significa que otras no estén presentes. Tal es el caso, por ejemplo, de los destinados al descanso y la recreación vinculados con el sector turístico e identificados con las instalaciones hoteleras, en los cuales existen centros comerciales, de servicios y áreas para el transporte. Del mismo modo, un espacio productivo, como por ejemplo, una zona franca, independientemente de la actividad dominante que define su clasificación, posee dentro de sus otras funciones la realización de operaciones relacionadas con los servicios aduanales, bancarios, de almacenamiento y otros.

Pero para comprender el problema de los cambios espaciales que se han originado en la provincia Ciudad de La Habana, se hará referencia a algunas experiencias prácticas de corte sectorial, a través de las cuales podrán reconocerse las cuatro vertientes de impacto y los nuevos espacios referidos, así como otras facetas territoriales de las transformaciones económicas.

El turismo

En 1985, Cuba decidió reorientar su estrategia económica y comercial, iniciándose un proceso

de apertura al turismo extranjero, para lo cual se hizo necesario rescatar las capacidades hoteleras, otras instalaciones y multiplicar las existentes; sin embargo, fue hasta 1989 que este impulso se hizo evidente.

Unas 65 instalaciones para el hospedaje de turistas —incluyendo tanto hoteles como villas, moteles y hostales— funcionan hoy en la provincia Ciudad de La Habana, las cuales son administradas totalmente por instancias del Estado cubano, aunque en algunos casos, la tarea es compartida con inversionistas extranjeros, modalidad no muy profusa en la capital en comparación con lo que ocurre en otras regiones turísticas de la isla.

De las instalaciones anteriormente señaladas, se comercializaron más de 7 000 habitaciones, lo que reportó al país, en 1996, un 42% de los ingresos turísticos nacionales, en buena medida debido a que el territorio acaparó el 51% de todos los visitantes que se recibieron en todo el país, ese año.

Cifras más actualizadas refieren que, en los primeros ocho meses de 1997, la cantidad de turistas se había incrementado en un 30% con respecto a igual período del año anterior (*Tribuna de La Habana*, 1997), lo cual está dado, en parte, por la puesta en explotación de valiosos hoteles rescatados en etapas recientes y las labores de remodelación que se han llevado a efecto en muchos otros, convirtiéndolos en más confortables y atractivos para el turismo internacional.

Con el objetivo de indagar y conocer con más profundidad el comportamiento del proceso de construcción, restauración, remodelación y de reapertura o apertura de instalaciones para el hospedaje en la capital y, por otro lado, ratificar la tendencia al reforzamiento de la reanimación turística del territorio en la década de los noventa, se tomó una muestra de 30 hoteles (de los más representativos) de los cuales se obtuvo, por diferentes vías, la información que se requería para el logro de tal fin.

Así se comprobó que, en efecto, a pesar de que el período 1985-1989 fue importante para el impulso de la economía turística, pues durante esa etapa se comenzaron a construir o remodelar nueve obras de las seleccionadas en la muestra y hasta reabrir o inaugurar cinco de ellas —ejemplos, los hoteles Presidente, Victoria e Inglaterra— no es hasta después de 1990 que la actividad adquiere mayores dimensiones, en cuanto a su reflejo espacial y económico, pues, se concluyen reparaciones, ampliaciones y remodelaciones en 11 instalaciones ya existentes, mientras nueve "debutan" en el paisaje urbano ocupando nuevos espacios. Entre estas últimas pueden nombrarse los hoteles Meliá Cohiba, Biocaribe, Ambos Mundos y el Santa Isabel. Resulta interesante agregar que, aunque los cambios en otros sectores han generado modificaciones en el territorio, el turismo ha conseguido alterar su función de un modo diferente. Ya no se trata sólo de cambiar o fortalecer una función determinada en locales o edificaciones ya existentes, sino de provocar, casi de modo exclusivo, la ocupación de nuevos terrenos.

En la actualidad, nueve hoteles se encuentran en ejecución en la ciudad (Granma, 1997) los cuales, siguiendo la tradición, se ubican en municipios de mayor proximidad a las costas.

En todo el proceso de rescate, remozamiento y construcción de instalaciones hoteleras, no debe soslayarse el papel que ha desempeñado la inversión extranjera en torno a la presencia de los empresarios foráneos, nuevos sujetos económicos que han ejercido —en paralelo con el esfuerzo nacional— una fuerte influencia en la reactivación de otras ramas pertenecientes a diversos sectores (Lapidus, 1997). En este sentido, se menciona su contribución al establecimiento de nuevas y variadas relaciones territoriales —asociadas al abastecimiento y la distribución— para entidades que estaban cerradas o a punto de desaparecer, pero en específico, en la actividad turística, los aportes de capital, tecnología y mercado por parte de personal extranjero, significaron un punto de partida importante, que contribuyó a su desarrollo ulterior.

La inversión extranjera directa en el turismo de la provincia Ciudad de La Habana, ha provocado mutaciones territoriales que poco tienen que ver con la ocupación de espacios por nuevas construcciones. Más bien ha ocasionado una reorientación de las relaciones geográficas de las unidades hoteleras preexistentes. Lo anterior queda ratificado tras un análisis cualitativo del proceso de inversión foránea en el territorio,¹ el cual se ha distinguido principalmente por el establecimiento de contratos para la remodelación y coadministración de hoteles, aunque no son escasos los que sólo participan en la explotación de las capacidades habitacionales. Mucho menos representativos, a diferencia de lo que sucede en otros polos turísticos del país, son las asociaciones mixtas creadas para la construcción de nuevas instalaciones, las cuales, hasta el momento, intervienen solamente en el levantamiento de los hoteles Sol-Habana, Parque Central y un tercero que estará enclavado en el municipio Habana Vieja.

Empresarios procedentes de España, Canadá, Holanda, Brasil, México, Francia, Portugal, Italia y Líbano, han sido protagonistas activos en los acuerdos. A modo de ejemplo, se hace mención de los contratos suscritos con entidades españolas para el arrendamiento de los hoteles Meliá Cohiba y Victoria, y del Complejo Hotelero Tritón-Neptuno, estos dos últimos disueltos en 1994 y 1996, respectivamente. Asimismo, se destaca la participación de la empresa mixta conformada entre la sociedad anónima cubana Habaguanex y la entidad francesa FEAL International S.A. que acomete la recuperación, remodelado y modernización del Gran Hotel situado en el municipio Habana Vieja. De igual modo, en este municipio se constituyó, con aporte de capital italiano, la entidad mixta Florida, S.A. para reestructurar una antigua edificación y convertirla en un complejo hotelero con restaurante y zona comercial, el cual será gerenciado con posterioridad por ambas partes.

Algunos otros ejemplos pudieran ser descritos, pero lo que se persigue es la reflexión en torno a la refuncionalización y revitalización que han experimentado ciertos espacios vinculados a la actividad hotelera, a partir de una apertura más

amplia a la inversión extranjera. Un hotel, una vez sujeto a un fuerte proceso de remodelación o restauración con fines de mejorar su función o introducir cambios en su modo de operación, comienza a conformar un sistema de cadenas geográficas —a partir de los vínculos que se derivan del traslado de la fuerza de trabajo, suministros, visitantes, entre otros elementos— totalmente diferente al que poseía con anterioridad. Una situación similar o de mayor impacto acontece si en un área determinada, no ocupada, va "creciendo" una nueva instalación de tal índole. Por supuesto, las implicaciones territoriales estarán en dependencia de las características del entorno del sitio revitalizado.

Otro análisis, ya alejado de la problemática de la inversión extranjera, se realizó luego de una revisión del *Directorio Turístico de Cuba* de 1997, el cual registra 51 de las instalaciones de la provincia. Lo anterior permitió el acceso a estadísticas bastante aproximadas sobre la distribución territorial de las mismas por municipios, lo cual, se ofrece a continuación.

Cuadro 1. Distribución territorial de los hoteles en Ciudad de La Habana, 1997

Municipios capitalinos	Núm. de instalaciones hoteleras
Plaza de la Revolución	11
Playa	11
Habana Vieja	9
Centro Habana	4
Habana del Este	14
La Lisa	1
Cerro	1
Total	51

Fuente: *Directorio Turístico de Cuba*, 1997.

Como se observa en el Cuadro 1, un 70% de la planta hotelera de la provincia se concentra en los municipios Plaza de la Revolución, Playa y Habana del Este, aunque es preciso aclarar que en este último territorio solamente dos de las instalaciones presentan categoría cuatro estrellas, pues el resto están contempladas con menos categoría. Lo anterior contrasta con lo que ocurre en el municipio Habana Vieja, que aunque participa con menor número de núcleos habitacionales, seis de ellos están catalogados

con cuatro y cinco estrellas. El similar predominio de altas categorías que ostentan los ubicados en los municipios Playa y Plaza de la Revolución se corresponde con la rica infraestructura existente en esas áreas de la ciudad, la concentración de embajadas, oficinas de firmas extranjeras, unidades comerciales y gastronómicas y la proximidad al centro de la ciudad, lo cual posibilita el rápido acceso a empresas comerciales, ministerios y agencias de líneas aéreas. No deben soslayarse los atractivos naturales, culturales e históricos que poseen los tres municipios, que incluyen la presencia de varios kilómetros de malecón habanero.

La industria

La industria fue uno de los sectores más afectados por la interrupción de las relaciones comerciales con los países integrantes del CAME.² Baste decir que el índice de aprovechamiento de la capacidad industrial calculado a nivel nacional, que en 1989 era de 80%, descendió hasta un 12% en 1993 (Díaz, 1997; Marquetti, 1997c), mientras que en términos de producción, la industria nacional disminuyó en un 60% con respecto a igual año (García, *et al.*, 1996). Asimismo, se ha planteado que para 1994, el 55% del sector había quedado paralizado (Terrero, 1995), situación que conllevó variaciones en los patrones de funcionamiento territorial de numerosas unidades fabriles.

Para enfrentar e ir solucionando de modo gradual los problemas que afloran con la crisis económica, el Estado, junto con los organismos ministeriales, trazan una política orientada en lo fundamental a la generación de ingresos en divisas con vistas al mejoramiento de la capacidad de importación del país.

En lo tocante a la industria, se aplicaron medidas específicas que permitiesen al sector lograr el objetivo general trazado: estimular la producción en aquellas ramas e industrias con posibilidades de generación de divisas, dado su perfil productivo, mediante la instrumentación de esquemas de autofinanciamiento. Entre ellas, las elaboradoras de renglones tradicionales y de

artículos requeridos por el turismo.

- Priorizar producciones destinadas al consumo de la población, en especial, las referidas a la rama alimentaria, introduciéndose productos sustitutivos de diversa índole.
- Poner en práctica fórmulas de pre-financiamiento en muchas industrias, a partir de los ingresos en moneda libremente convertible, que se iban obteniendo de la comercialización de los fondos exportables producidos en otras.
- Cambiar la estructura productiva para acceder a otros mercados.
- Participar en negocios conjuntos con inversionistas extranjeros que posibilitaran la búsqueda de capital, tecnología y mercado para la reanimación productiva.
- Descentralizar el comercio exterior en industrias seleccionadas, de modo que éstas realicen operaciones directas de importación y exportación de sus productos.
- Penetrar el mercado interno en divisas, incrementando la producción con tal destino.

De modo paralelo, se desarrolló un proceso de reorganización empresarial que provocó cambios espaciales de envergadura en tanto ha conllevado reducciones en el tamaño de las empresas (mediante la racionalización de personal) y a un redimensionamiento de las capacidades, que implica la subdivisión de instalaciones, cierre de talleres, la concentración de la producción en fábricas más eficientes y cambios en los objetivos de la unidad industrial, entre otras cuestiones. Para la consecución de dichos procesos, el análisis territorial es de suma importancia, considerando que no todas las provincias pueden asumir de igual modo las propuestas de movilidad de los trabajadores y de producciones.

Lamentablemente, no se dispone de cifras que permitan constatar en la provincia Ciudad de La Habana los últimos cambios referenciados, pero es de suponer que los mismos se hayan verificado en dicho territorio, en tanto, la política de reorganización empresarial no exceptúa ninguna provincia.

Sin embargo, una investigación realizada entre 1994 y 1995 sobre los cambios registrados en el sector industrial debido a la crisis económica, en los municipios capitalinos Cerro y 10 de Octubre (Nápoles y Lápido, 1997), permitió corroborar que, las relaciones territoriales de las instalaciones industriales estudiadas, durante el período 1990-1993, presentaron modificaciones considerables.

Tales modificaciones se aprecian al analizar el consumo de materias primas por tipos y procedencia geográfica, la procedencia geográfica municipal de la fuerza de trabajo, los cambios en la estructura productiva y los destinos finales de la producción. Con respecto a lo anterior, fue posible reconocer, ya desde entonces, que los nuevos mecanismos implementados para tratar de readaptar a la industria, teniendo en cuenta las condiciones del momento, e iría reanimando, condicionaron la conformación de un sistema territorial de abasto y comercialización reorientado estructural y funcionalmente, acotado o de menor alcance regional, y donde prevalecían criterios de excesiva operatividad.

En cuanto a la estructura productiva, se evidenciaron algunos cambios que permitieron revitalizar la función de determinadas fábricas. En el municipio Cerro, el análisis de este indicador se realizó tomando como muestra 67 establecimientos. De ellos, sólo un 36% mantuvo igual el número y tipo de renglones, mientras que el resto reportó alguna variación, ya sea por añadidura o disminuciones de renglones, o por cambio total o parcial de perfil productivo. En el municipio 10 de Octubre la muestra totalizó 21 establecimientos, de los cuales sólo un 42.8% mantuvo igual el número y tipo de renglones.

Asimismo, al detenernos en el examen de las nuevas modalidades productivas asumidas por la industria de cada uno de estos municipios, se mostró que en el caso del Cerro, de 45 establecimientos incluidos en la muestra, 28 incorporaron nuevas fórmulas de producción y gestión para incrementar sus ingresos y mantener funcionando sus capacidades: esquemas de autofinanciamiento, producción para el mercado interno en divisas y para satisfacer demandas del turismo, asociaciones con capital extranjero, producción de artículos de alta demanda y combinaciones de los anteriores. Una muestra más reducida, de sólo 21 establecimientos, se tuvo en consideración en el municipio 10 de Octubre, donde sólo nueve introdujeron variaciones en su modo de operación.

Lo anterior condujo, como ya se ha mencionado, a la modificación de las vinculaciones territoriales de las unidades industriales con su entorno, fundamentalmente encaminadas a la reanimación de dichos espacios productivos.

La política dirigida a la revitalización de la industria también repercutió en aquellas unidades fabriles de subordinación local —en específico se analizarán las Industrias Locales Varias (ILV)—, las cuales transitan por un proceso de adaptación que ha conllevado a cuestionar la concepción inicial utilizada para su creación (García *et al.*, 1996). A partir de 1995, se han aplicado nuevas formas de gestión asociadas a esquemas de financiamiento en divisas y en moneda nacional, las cuales han permitido mejorar la calidad y el surtido de las producciones y alcanzar un cierto grado de competitividad relativa.

A las ILV se les ha permitido ahora un nivel de autonomía que genera repercusiones espaciales evidentes, toda vez que acceden directamente a mercados en el exterior y a aquéllos nacionales que operan en divisas, con la profusión de soluciones creativas e iniciativas disímiles. Vale destacar que en 1995, la provincia Ciudad de La Habana entregó un 25.3% de la ganancia total nacional en divisas. Una de las fórmulas aplicadas para la recaudación monetaria en MLC es la apertura,

en casi todo el país, de una red de tiendas denominadas Cubartesanía, las cuales expenden artesanías elaboradas por las pequeñas industrias, así como se ofrecen servicios gastronómicos. Para la obtención de ingresos en moneda nacional, se ha instalado otra red de puntos de venta de producciones de alta demanda popular que se sitúan en diferentes áreas de la ciudad. A inicios de 1996, la cantidad de tiendas Cubartesanía y puntos de venta en la provincia Ciudad de La Habana representaban un 37% de las existentes a nivel nacional.

Otro elemento que ha causado cambios en la estructura espacial de la capital y que presenta estrecha relación con el sector industrial, es la entrada en funcionamiento de dos zonas francas (según el Decreto-Ley 165) en las proximidades de la costa norte de la provincia, cuyos objetivos, de marcado perfil productivo, se asocian con la atracción de capital extranjero y con la reinserción de Cuba en la economía internacional.

La primera de ellas, ubicada en la zona del Wajay a 1.5 km del aeropuerto José Martí y a 17 km del puerto de La Habana, ocupa una superficie de 21.47 ha. En ella, ya opera la primera fábrica establecida en las zonas francas del país, operada por la firma Euro Latina Corporation. Según lo reseñado en materiales publicados en el ámbito turístico, en un futuro esta zona franca dispondrá de un polígono industrial de hasta 80 ha, 18 almacenes, otros tres de servicios y actividades administrativas y facilidades de carácter social-recreativo.

El segundo enclave de este tipo en Cuba, se sitúa en la zona del Valle de Berroa, a sólo nueve kilómetros del puerto capitalino y a 25 del aeropuerto internacional de la ciudad. Cuenta con 244 ha y más de 41 600 m² de naves bajo techo. En mayo de 1997, 36 firmas extranjeras tramitaban su ingreso a la zona y se prevé que dentro de sus límites se establezca un parque industrial.

En la esfera de la inversión extranjera, el sector industrial de la provincia de la Ciudad de La Habana también se halla representado,

aunque los volúmenes de capitales y las acciones negociativas son de menor magnitud que lo manifestado en otros sectores y provincias del país. Las empresas mixtas y las asociaciones económicas internacionales son las modalidades que funcionan en el territorio. Las mismas se orientan a la explotación de capacidades, a producir de modo cooperado, así como a la comercialización y al levantamiento de una fábrica.

Los aportes de tecnología, financiamiento y mercado proceden de países como Holanda, España, Venezuela, Chile, Israel, Italia, Gran Bretaña, Francia, Brasil y Rusia, los cuales se han introducido o se incorporarán en fábricas productoras de tabacos, lácteos, tejidos, equipos eléctricos, electrodos, impermeabilizantes y aditivos de alta tecnología, panes y dulces finos, calzado, lubricantes y productos de la química ligera; destaca la actividad de las empresas mixtas Francuba, S. A., Brascuba Cigarrillos, S. A., Confitel, S. A., *World Textil Corporation*, S. A. y Suchel-Camacho, S. A.

Existen otros negocios conjuntos que se han entablado con empresas cubanas de carácter nacional (empresas nacionales y uniones de empresas) con vistas a crear empresas mixtas o que significan ofrecimientos de financiamientos y tecnología, pero debido a la carencia de información sobre su territorialización, no es posible detectar las que corresponden a la provincia Ciudad de La Habana. Estos son los casos, por ejemplo, de los acuerdos entre la Empresa de Construcciones Metálicas (ECME) del Ministerio de la Construcción de Cuba e inversionistas de Canadá y Trinidad y Tobago o a la iniciativa de formación de una empresa mixta con Ucrania para la fabricación de tractores ucranianos en Cuba. Lo mismo sucede con otros compromisos que implicarán la restauración o modernización de plantas integrantes del sistema electroenergético nacional, la fabricación de transformadores de variada potencia, la conformación de tuberías plásticas especiales para la conducción de gas o las inversiones procedentes de China, Canadá y otros países de Europa y el Caribe en la industria médico-farmacéutica. Respecto a

esta última, son altas las posibilidades de que las mismas radiquen en la provincia, teniendo en cuenta que en dichos acuerdos se involucran diversas entidades científicas capitalinas, como el Instituto Finlay, los Centros de Ingeniería Genética y Biotecnología, de Inmunología Molecular e Inmunoensayo y el Centro Nacional de Investigaciones Científicas (CNIC).

La agricultura

La inauguración de los mercados agropecuarios en septiembre de 1994 introdujo cambios visibles en el territorio nacional, en la medida que fueron reactivados e incrementadas las relaciones campo-ciudad. Pero, sobre todo, en la provincia Ciudad de La Habana, la incorporación de estos espacios comerciales implicó una variación en la dinámica interna de cada uno de los municipios, favoreciendo a productores, intermediarios y consumidores.

Los mercados agropecuarios en la capital han devenido en agentes revitalizadores del espacio en tanto que aglutinan, no sólo a las actividades inherentes a la venta de productos procedentes del agro, sino también presentan otras complementarias de perfil gastronómico y de expendio de productos alimenticios manufacturados e industriales, de lo cual resultan elementos que irradian atracción de público y promueven movimientos asociados a la descarga de mercancías y su manipulación. Asimismo, alrededor de las zonas que ocupan dichos mercados, el tráfico de vehículos y bicicletas se ha incrementado, situación que motivó la habilitación de áreas aledañas para estacionamiento.

El hecho de que a éstos concurren con sus excedentes diversos tipos de productores (principalmente empresas y granjas estatales, Unidades Básicas de Producción Agropecuarias no cañeras, Cooperativas de Producción Agropecuarias, unidades del Ejército Juvenil del Trabajo, las Cooperativas de Créditos y Servicios, campesinos individuales, poseedores de parcelas y organismos que disponen de terrenos para el autoconsumo) genera una diversidad de relaciones territoriales sin precedentes para este tipo de unidades. En 1996, la

cantidad promedio mensual de vendedores que acudieron a los mercados agropecuarios de la capital alcanzó la cifra de 38 599, prevaleciendo el sector privado, al aportar un 93% de los oferentes (Oficina Territorial de Estadística, 1996).

El número de mercados agropecuarios en la provincia ha ido creciendo desde que se decretó su apertura. El mayor salto cuantitativo se produjo entre los dos primeros años de creados, cuando éstos se incrementaron en 20 unidades por encima de las 25 existentes, a finales de 1994. Un año después, en 1996, se adicionaron sólo tres, mientras que en 1997 finalizó con una cantidad total de 51 mercados (1996), los cuales presentan una distribución municipal como se muestra en el Cuadro 2, donde puede inferirse que del total de mercados agropecuarios que hoy día existen en la provincia Ciudad de La Habana, un 49% continuó operando, aunque con otra concepción, en espacios en donde años atrás se realizaban iguales funciones, independientemente de las adecuaciones y remodelaciones de las que hayan sido objeto. Se desprende, por tanto, que 26 instalaciones fueron construidas después de 1994, ocupando nuevos espacios en los municipios, destacándose los casos de Playa, Habana del Este y La Lisa.

Aunque los volúmenes físicos de venta en los mercados agropecuarios se han ido incrementando de año en año (en 1996 se vendieron 1 193 071 de quintales más de productos, con relación al trimestre comprendido entre octubre y diciembre de 1994), según lo reportado por la OTE de Ciudad de La Habana, muchos renglones aún son insuficientes y de muy altos precios. Lo anterior, unido a otros factores, constituyen elementos que han pesado en el impulso que se le ha dado al movimiento de organopónicos y huertos intensivos en todo el territorio nacional, a lo que se suma la constitución de autoconsumos estatales.

Esta alternativa de producción de alimentos se ha introducido en espacios libres de la trama urbana de la mayor parte de las ciudades del país, incorporando una nueva función pro-

ductiva con amplia participación popular, la cual ha sido denominada por los organismos interesados, las instancias de gobierno y los productores, "agricultura urbana" (Cruz, 1997).

En el caso específico de la Ciudad de La Habana, estos espacios libres de virtual ocupación o que ya han sido ocupados para dicha producción, consisten no sólo en parcelas y áreas dentro del propio tejido urbano, muchos de los cuales no eran aptos para la agricultura —terrenos cubiertos de malezas, los usados como vertederos de desechos de cualquier tipo, los no utilizados dentro de instalaciones productivas y de servicios, entre otros— sino las áreas cultivables ociosas en la periferia.

Cuadro 2. Distribución territorial de los mercados en Ciudad de La Habana, 1998

Municipios	Mercados	Constituyan agromercados con anterioridad a 1994
Playa	5	2
Plaza de la Revolución	3	2
Centro Habana	2	0
Habana Vieja	3	2
Regla	1	1
Habana del Este	6	3
Guanabacoa	2	1
San M. del Padrón	4	2
10 de Octubre	4	4
Marianao	3	2
Cerro	4	2
La Lisa	5	1
Boyeros	4	2
Arroyo Naranjo	3	1
Cotarro	2	1
Total	51	25

Fuente: Dirección Provincial de Comercio, Ciudad de La Habana, 1997.

Datos de 1995 ilustran el desarrollo de esta práctica productiva (*Ibid.*). En la periferia de la ciudad se localizan 280 autoconsumos estatales, que ocupan un total de 5 300 ha; los organopónicos estatales alcanzaron la cifra de 292, cubriendo una superficie total de

1 058 ha, y de unas 2 000 ha en parcelas y espacios libres dentro de la trama urbana, 1 850 están ocupadas por 26 600 horticultores. En la actualidad, algunas de estas cifras han aumentado.

El transporte

La drástica reducción, a partir de 1990, de las importaciones relacionadas con los portadores energéticos (entre ellos el diesel y la gasolina), y de partes y piezas de repuesto, produjo graves consecuencias para el sector transporte —que se concretaron en efectos tales como la disminución de viajes, la paralización de vehículos, la eliminación de rutas y paradas de ómnibus— y como derivación para el resto de las actividades económicas del país y los servicios a la población.

Para afrontar los problemas asociados con la movilidad de pasajeros y de carga, se utilizaron soluciones alternativas, simultáneas a aquellas acatadas por cada sector, que de modo independiente acudieron a iniciativas vinculadas a esquemas de autofinanciamiento. Similares fórmulas orientadas a la búsqueda de ingresos en MLC, que permitieran responder a sus requerimientos de transporte, fueron asumidas por corporaciones y sociedades mercantiles privadas cubanas.

Con el decursar del tiempo, en la capital se aprecia una mayor diversificación del parque automotor que transita por sus vías, en consonancia con las señales de recuperación de la economía. Hoy circulan por la ciudad variados y modernos equipos que garantizan el traslado de los abastecimientos a la red de comercio y gastronomía que vende en MLC, a hoteles, empresas mixtas, asociaciones económicas internacionales, firmas comercializadoras extranjeras, entre otros entes que operan en divisas. De igual modo, propician la movilidad de turistas y empresarios cubanos y extranjeros autorizados o con posibilidad de adquirir o rentar autos en lugares habilitados para ello. En este último, ha ejercido influencia la introducción de modalidades asociativas con capital foráneo, cuestión que se abordará en los próximos párrafos.

También otros espacios destinados a apoyar la actividad de transporte han surgido en el territorio capitalino, entre ellos, las áreas de estacionamiento y reparaciones de taxis que brindan servicios en divisas, ubicadas, muchas de ellas, en hoteles, aeropuertos o en sitios donde sólo se realizan esas funciones. De modo paralelo y asociadas a tal servicio, se han abierto instalaciones de perfil administrativo que ocupan por lo general espacios, ahora rehabilitados, que con anterioridad eran utilizados con otros fines.

Pero sin lugar a dudas, dentro de la red de instalaciones de apoyo al transporte, los que mayor impacto han producido en el entorno son las revitalizadas unidades de expendio de combustible (que operan en MLC), las cuales adicionan venta de accesorios para autos, alimentos, bebidas y otros artículos de los cuales no sólo se benefician choferes y viajeros sino también, de modo predominante, las personas poseedoras de divisas que residen o laboran en zonas aledañas al lugar y que a ellos recurren por no poseer suficiente infraestructura comercial y gastronómica dolarizada en las cercanías. De este tipo de unidad existen 17 en la provincia, las cuales se establecieron en servicentros que anteriormente operaban en moneda nacional y que poseían un perfil más restringido.

Asimismo, la inversión extranjera ha incursionado en el sector a través de la suscripción de varios convenios con empresarios foráneos, los cuales han ido estableciendo nuevos patrones de comportamiento espacial en algunas de sus ramas. Así se tiene que, para la creación de una red nacional de asistencia técnica a vehículos de firmas japonesas que hoy circulan por todo el país, una empresa panameña representante de la Mitsubishi y la Sumitomo Corporation ha firmado acuerdos con las entidades cubanas Autoimport y Transimport. Otra entidad cubana, Transime S. A., se unió con capital egipcio para crear en La Habana la empresa mixta MCV Comercial S. A., con el objetivo de comercializar en Cuba los productos Mercedes Benz, ofrecer servicios exclusivos de mantenimiento y asesoría técnica, y en un futuro inaugurar un centro de ensamblaje de camiones de esa marca y microbuses.

Varias sociedades han sido formadas mediante acuerdos entre la empresa Cubase y firmas procedentes de Italia, Rusia y Francia, con el objetivo de prestar servicios especiales al cuerpo diplomático y representaciones extranjeras en Cuba. Lo anterior ha promovido la apertura de agencias de venta de vehículos con marcas Fiat, Lada y Peugeot, brindándose además los servicios técnicos y de asesoría que corresponden. Para la comercialización de autos y camiones Toyota e Hino, la corporación Cubanacán, representando intereses panameños, de igual modo adecua locales en la capital.

Por su lado, la entidad Especialidades Navales S. A., operadora de los astilleros de La Habana, se ha asociado a una firma mexicana para ofrecer servicios de fumigación y limpieza industrial en puertos, aeropuertos e instalaciones hoteleras. La entidad cubana además ha establecido contratos de arrendamiento de instalaciones, equipos y locales en los astilleros de Casablanca, en la bahía de La Habana para la reparación de barcos a una compañía procedente de Curaçao.

Diversas han sido las vías implementadas para solucionar de modo alternativo los problemas concernientes al transporte de pasajeros y que distan de las empleadas en el sector emergente. En la ciudad de La Habana se ha diseñado un sistema de transporte que responde a un estudio de movilidad de la población por motivos de trabajo y estudio, el cual permite trasladar grandes cantidades de pasajeros en líneas que cubren tramos más largos y con el cual se proyecta satisfacer un 60% de la demanda existente en 1989 (Tesoro, 1997). El Metrobus, popularmente conocido como "Camello", eje esencial del sistema, posee siete líneas o rutas que abarcan las arterias fundamentales de la ciudad. Con un parque de 155 carros —de los cuales hay que deducir diariamente un porcentaje oscilante en reparación— esta variante de nueva irrupción en las calles habaneras permite el acceso desde la periferia al centro de la ciudad, e incorpora también un recorrido de tipo circular (Izquierdo, 1997; Pérez, 1997).

Se adicionan rutas de ómnibus que sirven de alimentadoras y distribuidoras de pasajeros hacia sitios donde el Metrobus no circula. Se incluyen aquí los ómnibus articulados y los convencionales, los cuales, en correspondencia con su objetivo, recorren menores distancias.

Hoy, al sistema también pertenecen los trenes suburbanos, que parten de dos estaciones ubicadas en los municipios Plaza de la Revolución y Centro Habana, reactivando así un servicio otrora desdiseñado por diversos motivos. En 1996, los ferrocarriles metropolitanos movieron a cerca de siete millones de pasajeros, incluyendo en ese número a becarios que años atrás se trasladaban en ómnibus a sus escuelas ubicadas en la provincia La Habana, al sur de la capital (Izquierdo, 1997; Pérez, 1997).

Un vehículo que se ha introducido de modo masivo en las vías citadinas es la bicicleta. Se plantea que hoy en la provincia circulan más de un millón de ellas, lo que representa un incremento sustancial si se consideran las 70 000 que lo hacían a inicios de la presente década. La bicicleta ha originado el establecimiento de calles exclusivas para su circulación y carriles especiales en numerosas vías principales y ha provocado la instalación parcial de un sistema de señalizaciones que regulan su tránsito, modificando así el de los demás vehículos (González, 1997). Para brindar servicios de reparación y mantenimiento a las bicicletas se ha creado una red de talleres estatales y privados (reparadoras y "poncheras") que originan la ocupación de nuevos espacios en la urbe habanera, a las cuales hay que añadir aquellas áreas destinadas al estacionamiento de dichos vehículos.

Asimismo, se agregan a la red vial otros equipos que ofrecen servicios de transporte a la población, como son el taxibus, el ciclobus y los taxis y bicitaxis, estos dos últimos manejados por "trabajadores por cuenta propia" (TPCP).

Los primeros, que parten desde el municipio La Lisa, están concebidos para el traslado, desde las terminales nacionales de ómnibus, ferrocarril

y aérea, de los viajeros que arriban de las diferentes provincias del país hacia los municipios de la ciudad o de estos territorios a dichas terminales. Para ello, se cuenta con un total de 31 carros. Los ciclobuses, por su parte, poseen su terminal en Cojimar y tienen la función de trasladar entre uno y otro lado del túnel de la bahía de La Habana, a bicicletas, motocicletas y ciclistas. Según se ha informado por la prensa, en 1996, los ciclobuses realizaron 137 560 viajes, los cuales serán incrementados si se considera el proceso actual de ampliación de sus capacidades de transportación (*Tribuna de La Habana*, 1997). En cuanto al alquiler de autos particulares, se ha precisado que para 1996 esa actividad se extendió, incrementándose la cifra de propietarios incorporados al servicio a 2 560 (Pérez, 1997).

En otro orden de cosas, y a pesar de que no existen estadísticas para comprobar algunas apreciaciones, se debe hacer mención del impacto que han tenido las transformaciones económicas sobre el transporte aéreo. Como resultado del desarrollo turístico, la inversión extranjera y el comercio, el movimiento aéreo se ha incrementado tanto para el traslado de turistas y hombres de negocios como para el intercambio de productos de diversa índole. Ello ha reclamado la presencia en el país de nuevas representaciones de líneas aéreas que han contribuido a agilizar la interconexión de Cuba con el resto del mundo. En el plano territorial, tal fenómeno ha causado una diversificación de las rutas aéreas y también ha condicionado la selección y habilitación de locales —mayoritariamente ubicados en la capital— para ejercer diferentes funciones de promoción, organización y gestión del tráfico aéreo nacional e internacional.

La actividad inmobiliaria

Desde principios de 1996, al amparo de lo establecido en la Ley 77 para la inversión extranjera, se faculta a entidades cubanas a asociarse con inversionistas extranjeros, con el fin de impulsar proyectos en el sector inmobiliario. Las inversiones conjuntas en esta actividad de novedosa irrupción en el país, constituye una razón de especial relevancia

para la transformación de la imagen de la capital, no sólo por lo que significa en cuanto a la ocupación de nuevos espacios y la variación de funciones para otras edificaciones recuperadas o en proceso de restauración, sino por el efecto revitalizador que imprime a sus entornos. Hasta el momento, la provincia Ciudad de La Habana acapara totalmente la atención de empresarios foráneos, habiéndose conformado ya cuatro empresas mixtas.

La primera entidad de bienes raíces en unión con capital extranjero fue la inmobiliaria Áurea, S. A., que vinculó a la corporación bancaria española Argentaria y la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana. Esta empresa mixta rehabilitó la Lonja del Comercio de La Habana, ubicada en un rincón de la Plaza de San Francisco de Asís, con fines de alquiler de oficinas y salones. Asimismo, resultó recuperado el edificio de Casteleiro y Vizoso, fundado en 1906, antaño almacenes de ferretería y ahora un estacionamiento de 166 plazas.

Actualmente, funge como inmobiliaria del centro histórico, la sociedad mercantil cubana Fénix, S.A., creada para atender las necesidades de reconstrucción y crecimiento del centro histórico. Su misión es arrendar edificaciones restauradas, como oficinas y viviendas, y con ello obtener ingresos que permitan continuar con el ciclo de recuperación de los inmuebles ubicados en un área de 4.5 km², declarada Patrimonio de la Humanidad en 1982 (Sierra, 1996). El edificio Bacardí, donde radica Fénix, S. A., es también ocupado por empresarios extranjeros que viven y trabajan allí, y en breve se utilizará con el mismo fin una segunda instalación recuperada por la entidad, que data de 1924.

En enero de 1996 se funda también la Inmobiliaria Lares, S. A., del grupo cubano Cubalse —este último, en 1995 ya comercializaba 1 320 residencias en distintas zonas de Miramar, en el municipio Playa (TTG Cuba, 1997)— la cual ha conformado, hasta el momento, otras tres empresas mixtas: la Real Inmobiliaria, S. A.; Monte Barreto, S. A. y Costa Habana, S. A., cuyos objetivos se relacionan con la explotación y desarrollo de este negocio, en

principio, en el propio reparto Miramar. La primera, fruto de la unión con la sociedad *Monte Carlo International Real State S. A.*, radicada en el Principado de Mónaco, se creó para la construcción y gestión de 600 departamentos y locales comerciales (un número de ellos corresponde a los edificios *Havana Palace* y *Monte Carlo Palace*, próximos a erigirse). *Monte Barreto, S. A.*, con aporte de capital israelí, construirá y gestionará un Centro de Negocios y áreas comerciales con un total de 180 mil metros cuadrados, la cual será una instalación polifuncional, con un diseño muy vinculado a la costa, uno de los atractivos naturales más sobresalientes de su entorno. Otro elemento que favorece la ocupación de este espacio, es que a su alrededor se articula una serie de hoteles como el Copacabana, Tritón, Neptuno, *Chateau Miramar* y Comodoro, y se calcula que con la ejecución prevista a corto plazo de otros tres alojamientos próximos al litoral, el potencial habitacional del área crecerá en 3 800 capacidades.

La tercera y última empresa mixta constituida por la Inmobiliaria Lares, S. A. y el grupo español Residencial Miramar, S. A. es la nombrada Costa Habana, S. A., que planifica construir un complejo residencial de 175 departamentos y dos centros comerciales, que ocupará un área de 9 100 m² de extensión.

Según lo antes descrito, la materialización de inversiones en bienes raíces implicará cambios en la estructura territorial y funcional de los municipios Playa y La Habana Vieja. Sin embargo, según lo que se ha informado en publicaciones abiertas, en la actualidad hay más de una veintena de proyectos en diferentes etapas de negociación para continuar el desarrollo inmobiliario en estos territorios y en otros sitios residenciales, en los municipios Plaza de la Revolución y Centro Habana, con solicitudes provenientes de países con representación fundamentalmente comercial en Cuba. Los departamentos y locales serán vendidos o arrendados en divisas a personas naturales no residentes permanentes en el país o a personas jurídicas extranjeras y a entidades nacionales.

Asimismo, por sí sola, la sociedad mercantil anónima cubana Inmobiliaria Lares, S. A. acomete la construcción de residencias y departamentos en zonas privilegiadas de Miramar, Siboney, Atabey y el Vedado, contribuyendo de modo simultáneo al proceso de transformación espacial de la ciudad.

El sector informal

En la medida en que la crisis económica iniciada en 1989 se fue profundizando, el sector informal en Cuba se fue expandiendo y en la actualidad presenta dimensiones de consideración, en comparación con las limitadas expresiones manifestadas en períodos anteriores.

Con la aprobación, en septiembre de 1993, del Decreto-Ley 141 del Consejo de Estado, se fijan el marco legal y las regulaciones para el ejercicio del trabajo por cuenta propia, el cual debía desempeñarse en 117 actividades, aunque las mismas se ampliaron a 157 en sólo dos años. De este modo, una porción del segmento de los que trabajan por cuenta propia (TPCP), permanece controlado legalmente por el Estado a través de la política fiscal.

En febrero de 1997, el número de TPCP a nivel nacional alcanzó la cifra de 180 916, de los cuales aproximadamente 22% se concentraba en la provincia Ciudad de La Habana, representando 6.2% de la población ocupada en la provincia (Núñez, 1997). La distribución de dichos trabajadores en el territorio se muestra en el siguiente cuadro (Cuadro 3).

La nueva dimensión del sector informal ha contribuido al proceso de redistribución y refuncionalización del espacio en la ciudad, en tanto ha propiciado la utilización con fines mercantiles de áreas antiguamente no previstas para tales actividades. La idea anterior queda corroborada si se tiene en cuenta que el sector informal cubano está constituido por unidades dedicadas a la producción de bienes y servicios que funcionan en hogares, locales propios, alquilados o de forma ambulante (Kánepa, 1997), así como por viviendas que son arrendadas de forma parcial o total por sus dueños.

La elaboración de alimentos mediante servicio gastronómico, comúnmente identificado como "paladares" —que concentra la mayor parte de los registrados a nivel nacional— es una de las actividades que más resaltan cuando se reflexiona en torno a la reestructuración de los espacios, pues constituye un ejemplo impactante de adición de una nueva función en muchas casas y departamentos.

El arrendamiento de viviendas o de algunas de sus habitaciones ha sido otra práctica que se ha extendido en la capital y que ha conllevado modificaciones en la estructura interna de esos espacios habitacionales. Aunque la función continúa siendo la misma, los locales se adaptan o transforman para cumplir con el objetivo propuesto. En ocasiones, incluso los propietarios

se han trasladado de residencia o se han conformado con vivir en áreas más reducidas de sus viviendas.

Se estima que en 1995 se alojaba en casas particulares de la ciudad, un 7% de los extranjeros que arribaban al país, pero en el primer trimestre de 1997 este valor se elevó a 21% (Rodríguez, 1997). Con objeto de ordenar este proceso y propiciar la legalidad, se aprueba el Decreto-Ley 171 en 1997. Según otros datos oficiales, antes de la entrada en vigor de dicho decreto, en Ciudad de La Habana, entre 6 000 y 8 000 propietarios arrendaban habitaciones o la totalidad de sus viviendas a ciudadanos nacionales y extranjeros. En la actualidad, los legalmente autorizados ascienden a 92 (Izquierdo, 1997).

Cuadro 3. Comportamiento territorial del sector informal, 1997

Municipios	Licencias otorgadas	Representatividad municipal en el total provincial (%)
Playa	3 607	9.5
Plaza de la Revolución	3 164	8.3
Centro Habana	3 001	7.9
Habana Vieja	2 084	5.5
Regla	785	2.0
Habana del Este	2 943	7.7
Guanabacoa	1 955	5.1
San M. del Padrón	2 435	6.4
10 de Octubre	3 575	9.4
Cerro	1 950	5.1
Marianao	2 541	6.7
La Lisa	2 085	5.5
Boyeros	3 208	8.4
Arroyo Naranjo	3 231	8.5
Cotorro	1 491	3.9
Total provincial	38 055	100.0

Fuente: Oficina Temporal de Estadística, 1996.

Por otro lado, la ocupación de áreas comunes de los edificios, portales, jardines y garajes de casas, se asocia fundamentalmente con actividades para cuyo ejercicio, los empleados necesitan colocar pequeños puestos de trabajo de enclave fijo. Entre ellos, pueden mencionarse al reparador de encendedores, al comprador-vendedor de libros usados, al cerrajero, al elaborador-vendedor de alimentos y bebidas no alcohólicas al detalle en puntos fijos de venta, el elaborador-vendedor de vinos, entre otros.

Otros TPCP han preferido ubicarse o ambular por sitios de alta concentración de público como paradas de ómnibus, mercados agropecuarios, tiendas expendedoras de divisas, hospitales, instituciones de diversa índole y centros laborales.

Pero, aunque muchas de las labores que realizan estos trabajadores no pasan de originar cambios en la imagen visual del paisaje urbano —descontando, por supuesto, los beneficios económicos y sociales para productores y consumidores— no deben obviarse las afectaciones al medio ambiente que algunas de ellas producen, provocadas por el almacenaje de productos, disposición de residuos, ruidos y olores no deseables (Rodríguez, 1996), cuestión por la que deben velar los órganos territoriales de gobierno y los propios habitantes.

La importancia de lo territorial en la configuración y funcionamiento del sector informal en la provincia es innegable. Si se analizara la distribución, estructura y ubicación geográfica interna de las actividades en los municipios, aflorarían algunos factores que determinan el comportamiento dado. La no disposición de informaciones oficiales sobre el tema ha obligado a utilizar criterios de carácter empírico para hacer comentarios al respecto. En tal sentido, se considera que la disposición en el territorio de la informalidad depende, entre otros factores, de lo siguiente.

- Las disponibilidades laborales estatales en cada territorio (Kánepa, 1997): el ejercicio

de las actividades se regula por el Consejo de Administración Municipal de cada barrio y por la Dirección Municipal de Trabajo, órganos que analizan y aprueban respectivamente si las mismas deben coexistir con la infraestructura económica estatal existente.

Similar procedimiento se aplica para el otorgamiento de licencias a personas en edad laboral (en especial a los jóvenes), lo cual queda prohibido si en el municipio donde radican existe demanda de empleo por parte del sector estatal.

- La magnitud, calidad y estructura de los servicios ofertados por el Estado en los territorios.
- La existencia de atractivos culturales, recreativos y turísticos: aunque es válido a la hora de definir la presencia de cualquier actividad económica informal, es de vital importancia para proyectar la apertura de "paladares" o arrendar viviendas. Esta idea se refuerza si se considera que aquellos municipios que poseen un mayor número de hoteles con alta categoría (Plaza de la Revolución, Playa y Habana Vieja) son los que aportan mayor volumen de divisas al erario de la provincia. Sobre el particular se tiene que, en 1996, los tres municipios tomados en conjunto aportaron 81.4% del total de lo recaudado en MLC, en dicho territorio (OTE de Ciudad de La Habana, 1996).
- La presencia de amplias y lujosas residencias de propiedad particular.
- La fuerte concentración de población debido a la presencia de centros laborales, ministerios, centros recreativos y culturales, entre otros.
- Los ingresos y características demográficas de la población que reside y trabaja en los municipios: para explicar este factor, vale la pena acudir a los ejemplos de las ferias artesanales del Vedado y del muni-

cipio Centro Habana. Los productos ofertados en la Feria de Centro Habana se cobran en moneda nacional, a precios más bajos, poseen menos calidad y destacan aquellos utilizados en rituales religiosos o los destinados en específico a la población (jabones de manufactura casera, artículos para la cocina, etc.). Mientras, en la feria ubicada en 1ra. y D en el Vedado, se expende una más amplia gama de productos de mayor calidad, predominando artesanías, artículos de orfebrería, tallas de madera y confecciones textiles de mayor elaboración, orientadas a un público más exigente, principalmente turistas que residen de modo temporal en las cercanías y a personas que por diversas razones obtienen en el territorio más altos ingresos. Prevalece la divisa como moneda de intercambio y los precios son altos.

Al retomar el tema de la aparición de nuevos espacios vinculados al sector informal, se debe hacer mención de la aprobación a fines de 1994 del Decreto-Ley 192, que constituye el Mercado Industrial y Artesanal, para la venta de bienes industriales y artesanales. Los mismos se subordinan a las direcciones de comercio de los Consejos de Administración del Poder Popular y a ellos acceden las industrias locales, los centros de producciones varias del Ministerio del Interior, empresas con producción secundaria y otras entidades de la Administración Central del Estado o de subordinación local, además de empresas con inventarios ociosos, los TPCP, artesanos u otros productores legalmente registrados. A nivel nacional, los artesanos y cuentapropistas representan un 43% de los vendedores en estos mercados (Díaz, 1997). La alta participación del segmento cuentapropista se acentúa en la provincia Ciudad de La Habana, donde en 1996, un 82.9% de los vendedores que concurrieron a sus 85 mercados fueron TPCP (OTE de Ciudad de La Habana, 1996).

La mayor parte de estos espacios comerciales ocupan áreas de antiguas tiendas o mercados desactivados por falta de oferta, aunque también los hay que se han situado en calles y

banquetas.

REFLEXIONES FINALES

En los últimos años de la década de los noventa se modela un nuevo escenario para la geografía de muchas regiones de Cuba. Los cambios ocurridos en la esfera económica van dejando huellas cada vez más profundas y diseminadas en el territorio nacional. En las provincias y municipios, los reflejos espaciales son diferenciados en tanto también lo son las circunstancias económicas que le dieron origen, las cuales dependen, a su vez, del modo en que estaban interconectadas las condiciones físicas, infraestructurales y humanas en cada una de estas unidades. Ello explica la diversidad y concatenación de implicaciones que se aprecian en la ciudad de La Habana y que continuarán interviniendo en su desarrollo de mantenerse o incrementarse las causantes económicas que las hicieron emerger. Pero tal comportamiento sugiere que se reflexione en torno a la capacidad de adaptación que dicho territorio posee ante esos cambios, considerando que cualquier modificación que se produce en un lugar, actúa sobre el conjunto de factores que éste incluye y, en especial, sobre el hombre que debe también asimilar el nuevo entorno sin que le resulte ajeno y al que debe tener acceso, como mínimo, de forma indirecta.

Cabría preguntarse si la política económica instrumentada ha promovido un mayor o menor distanciamiento entre los niveles macro y microespaciales o si entre éstos hay posibilidades de articulación inmediata y racional. Las respuestas a tales interrogantes permitirían arrojar luz a temas sobre los cuales, aún y por motivos de ausencia de contrapartida legal, entre otros, se mantienen algunas posturas escépticas asociadas con su viabilidad. Las posibilidades de vinculación entre los TPCP y las empresas estatales y mixtas ubicadas en un espacio común más o menos extenso, el aporte de estas entidades a la localidad en términos de un porcentaje de sus ingresos y otras vías que propiciarán el fomento de una economía local, es materia sobre la que hoy muchos especialistas del ámbito académico

debaten, defendiendo la necesidad de su instrumentación sobre la base de reconocer que el Estado presenta limitaciones actuales de recursos financieros y materiales, que le imposibilitan la resolución, a nivel central, de todos los problemas que surgen en la base, en cada consejo popular, en cada barrio.

Una característica clave de las transformaciones económicas que han acaecido en la presente década, es su carencia de neutralidad espacial. Aunque no es propósito del Estado, con la aplicación de su estrategia económica, producir la acentuación de las diferencias territoriales, ello ocurre debido al modo en que se están logrando los objetivos macroeconómicos. La concepción dual que predomina en las actuales condiciones económicas, ha establecido una configuración espacial donde se distinguen municipios que, por la alta representatividad de actividades con orientación exportadora –incluyendo el turismo–, exhiben un desarrollo más dinámico en comparación con otras zonas.

Es de suponer que, en el futuro, del mismo modo en que el sector emergente o dolarizado de la economía se ha ido tomando como pivote para reanimar al tradicional –desde el punto de vista sectorial– se produzca un efecto de reversión desde los municipios con índices de crecimiento más elevados hacia aquéllos menos favorecidos. Lo anterior contribuiría a

atenuar los evidentes contrastes existentes entre municipios de la ciudad.

En futuras investigaciones sobre la capital podrían precisarse las vertientes que están más representadas en cada sector por municipio, en cuáles zonas de la ciudad son más visibles las transformaciones espaciales, y cuáles carecen de las vertientes definidas o de los sectores analizados. También pudieran ser detectadas repercusiones territoriales en otras actividades, que por motivos de ausencia de información, no han sido contempladas en este trabajo.

NOTAS

¹ La fuente documental principal para tratar la problemática de la inversión extranjera ha sido el libro *Cuba: reforma económica dentro del socialismo* de Julio A. Díaz Vázquez; Centro de Investigaciones de la Economía Internacional (Universidad de La Habana). Dicho material es uno de los más completos y actualizados existentes hasta el momento sobre el tema.

² El Consejo de Ayuda Mutua económica (CAME) fue el organismo supranacional que articulaba los programas de intercambio comercial entre los países socialistas, los cuales incidieron, de manera decisiva, en la especialización económica de las economías nacionales involucradas.

REFERENCIAS

- Alepuz, M. (1996), "El transporte y la economía cubana de los noventa: acciones ante la crisis", Chías, L. y M. Pavón (eds.), *Transporte y abasto alimentario en las ciudades latinoamericanas*, Instituto de Geografía, UNAM, México, pp. 315-326.
- Camacho, L. (1997), *Costa Habana: Cuarta empresa mixta en el sector inmobiliario*, Semanario financiero, comercial y turístico de Cuba, Opciones, año 4, núm. 21, 15 de junio, La Habana, Cuba.
- Casanova, A. (1994), "La economía cubana: realidades y perspectivas", *Periódico Granma Internacional*, 9 de noviembre, La Habana, Cuba.
- Carranza, J. (1995), "La crisis: un diagnóstico. Los retos de la economía cubana", *Cuba: apertura y reforma económica. Perfil para un debate*, Instituto de Estudios Iberoamericanos de Hamburgo, Editorial Nueva Sociedad.
- CONAS, S. A. (1995), *Cuba: Inversiones y negocios 1995-1996*, Ediciones Pontón Caribe, S. A., La Habana, Cuba.
- Coyula, M. (1997), "Medio ambiente urbano y participación popular (MAU/PP) en Cuba: Contexto nacional", *¿Quiénes hacen ciudad? Ambiente urbano y participación popular: Cuba, Puerto Rico y República Dominicana*, Ediciones SIAP, Ecuador, pp. 123-151.
- Coyula, M. (1997), "Ambiente urbano y participación en un socialismo sustentable", *Temas*, núm. 9, La Habana, Cuba, pp. 54-62.
- Cruz Hernández, M. C. (1997), "Agricultura urbana y medio ambiente: Ciudad de La Habana", *¿Quiénes hacen ciudad? Ambiente urbano y participación popular: Cuba, Puerto Rico y República Dominicana*, Ediciones SIAP, Ecuador, pp. 202-216.
- Díaz, J. (1995), *Cuba: inversiones extranjeras*, CIEI, material inédito, La Habana, Cuba.
- Díaz, J. (1997), *Cuba: reforma económica dentro del socialismo*, CIEI, La Habana, Cuba.
- Editorial Limusa (1997), *Directorio Turístico de Cuba*, México.
- Estrada, L. (1997), "Buenas noticias sobre el ciclobús", *Tribuna de La Habana*, 31 de agosto, La Habana, Cuba.
- García, M. S. Nápoles y B. Lápido (1996), "Industrias locales varias: Transformaciones y perspectivas", art. inédito, Instituto de Geografía Tropical, La Habana, Cuba.
- Granma (1997), "Resolución económica del V Congreso del PCC", 7 de noviembre, año 33, núm. 222, La Habana, Cuba.
- González, M. (1997), "Un transporte alternativo en La Habana: la bicicleta", *¿Quiénes hacen ciudad? Ambiente urbano y participación popular: Cuba, Puerto Rico y República Dominicana*, Ediciones SIAP, Ecuador, pp. 217-224.
- Izquierdo, I. (1997), "Sobre el decreto ley 171. El plazo expira a las 72 horas", *Tribuna de La Habana*, agosto, La Habana, Cuba.
- Kánepa, C. (1997), *El sector informal en Cuba: una reflexión sociológica*, tesis de Diploma, Facultad de Filosofía e Historia, Universidad de La Habana.
- Lápido, B. (1997), "La inversión extranjera en Cuba y su dimensión regional", *Memorias del VI Encuentro de Geógrafos de América Latina*, publicación electrónica, Buenos Aires, Argentina.
- Luna, A., B. Lápido e I. Pérez (1997), "Nuevos espacios en el mercado de alimentos en Ciudad de La Habana", ponencia inédita, Instituto de Geografía Tropical, La Habana, Cuba.
- Marquetti, H. (1997a), "Dolarización de la economía cubana (I)", *Semanario de los empresarios: Negocios en Cuba*, año 11, núm. 25, Agencia Informativa Latinoamericana (ed.), Prensa Latina, S. A., La Habana, Cuba.
- Marquetti, H. (1997b), "La liberalización de la circulación de divisa en Cuba: resultados y problemas", art. inédito, CEEC, La Habana, Cuba.
- Marquetti, H. (1997c), "Retos del sector industrial", *Semanario de los empresarios: Negocios en Cuba*, año 11, núm. 7, Agencia Informativa Latinoamericana (ed.), Prensa Latina, S. A., La Habana, Cuba.
- Martínez, F. (1992), *Desconexión, reinserción y socialismo en Cuba*, CEA, La Habana, Cuba.
- Mayán, S. P. (1997a), "Dos versiones del camello. Vislumbrar el oasis", *Tribuna de La Habana*, 21 de septiembre, La Habana, Cuba.

- Mayán, S. P. (1997b), "Trenes suburbanos. Libramos de la orfandad", *Tribuna de La Habana*, 30 de noviembre, La Habana, Cuba.
- Monreal, P. y Rúa del Llano (1995), "Hacia una transición: apertura y reforma de la economía (1990-1993)", Cuba: apertura y reforma económica. Perfil para un debate, Ed. Nueva Sociedad, Instituto de Estudios Iberoamericanos de Hamburgo, pp. 147-167.
- Morales, J. (1997), *México y Cuba: dos experiencias frente a la reinserción internacional*, IIE-UNAM, Editorial Nuestro Tiempo, México.
- MTSS (1996), *Resolución conjunta núm. 1 MTSS-MFP sobre el ejercicio del trabajo por cuenta propia*, abril, La Habana, Cuba.
- Nápoles, S. y B. Lápides (1997), "La crisis económica en Cuba y su repercusión en la industria de dos municipios capitalinos (1990-1993)", *Geografía y Desarrollo*, núm. 14, Colegio Mexicano de Geografía, A. C., Instituto de Geografía, UNAM, México, pp. 67-81.
- Negocios en Cuba* (1996), "Inauguradas dos zonas francas", año II, núm. 4, Agencia Informativa Latinoamericana (ed.), Prensa Latina, S. A., La Habana, Cuba.
- Núñez, L. (1997), *Más allá del cuentapropismo en Cuba*, CIPS, La Habana, Cuba (en prensa).
- Oficina Territorial de Estadística (OTE; 1996), *La Capital, Informe Trimestral*, provincia Ciudad de La Habana, Cuba.
- Pérez, I. (1997), "El transporte urbano de pasajeros en la Ciudad de La Habana. Cambios y efectos a escala local", art. inédito, Instituto de Geografía Tropical, La Habana, Cuba.
- Rodríguez, H. (1997), "Zonas francas. Hablemos con franquicia", *Bohemia*, núm. 15, año 89, La Habana, Cuba.
- Rodríguez, E. (1997), "Caracterización socioeconómica de la Ciudad de La Habana", art. inédito, Instituto de Geografía Tropical, La Habana, Cuba.
- Rodríguez, M. L. (1996), "Hacia el desarrollo de una economía local sustentable: un reto para todos", *Taller: Municipios; economía local y economía popular*, CEA, 7 y 8 de marzo, La Habana, Cuba.
- Sierra, R. (1996), "Movimiento perpetuo", *Tribuna de La Habana*, 15 de diciembre, La Habana, Cuba.
- Salinas, F. (1971), "Descolonización de la ciudad", *Arquitectura de Cuba*, 341/1/año XXIV, p. 3, La Habana, Cuba.
- TTG Cuba (1997), *Publicación del Turismo fundada en 1996*, TTG-Madeira-Portugal (ed.), año 2, núm. 1, La Habana, Cuba.
- Terrero, A. (1995), "Sin prisa pero sin pausa", *Bohemia*, año 87, núm. 9, 28 de abril, La Habana, Cuba.
- Terreno, A. (1997), "Viviendas en arriendo. Nadar sobre las aguas de la ley", *Bohemia*, año 89, núm. 12, La Habana, Cuba.
- Tesoro, S. (1997), "Transporte urbano en la capital. Y sin embargo se mueve", *Bohemia*, año 89, núm. 12, La Habana, Cuba.